

ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้ กฎหมายของประชาชนในพื้นที่อำเภอสามพราน

study the behavior of traffic Laws according to law enforcement measures
of people in Sam Phran district.

สรศักดิ์ชัย โปธิสุวรรณ¹

Sanchai Powsuwan¹

Received June 12, 2020 ; Retrieved July 26, 2020 ; Accepted August 20, 2020

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน ใช้แบบสอบถามที่มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .836 เป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญจากประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จำนวน 398 คน วิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และแปลความหมายของค่าเฉลี่ย ในการทดสอบสมมติฐาน กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม เลือกใช้ t-test และหากกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้วิธี One - way ANOVA ทำการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่(ร้อยละ 64.80)ไม่เคยรู้จักกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรภาพรวมปฏิบัติค่อนข้างบ่อยครั้ง($\bar{X} = 2.58$, S.D. = 0.52) พิจารณารายด้านพบมีพฤติกรรมไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว เมาสุราและด้านหมวกนิรภัย เปรียบเทียบพฤติกรรมกับปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ อายุ การศึกษา อาชีพและประสบการณ์การขับขี่ พบว่าระหว่างเพศมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ด้านช่วงอายุที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ยกเว้นด้านเมาสุรา ที่มีพฤติกรรมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยด้านการศึกษา ด้านอาชีพ และด้านประสบการณ์การขับขี่ ที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

คำสำคัญ: พฤติกรรม ; กฎหมายจราจร ; สถานีตำรวจภูธรสามพราน

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สังกัด คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

Abstract

This research is quantitative research with the objective to study the behavior of traffic laws and law enforcement measures of people in Sampran district. Use a questionnaire with a reliability of .836 is a tool for collecting data from samples. Regardless of the chance coincidence of 398 people in Sam Phran district. Data were analyzed using the mean , standard deviation (S.D.) and interpreted mean values. In hypothesis testing Two groups were chosen to use the t-test and if more than 2 groups used the One-way ANOVA method, comparison of pairs by using LSD method at the confidence level of 0.05. The results showed that The majority of people (64.80%) never know the traffic laws and enforcement measures. The behavior of observance of traffic regulations, overall, is practiced quite often ($\bar{X} = 2.58$, $SD = 0.52$). Considering in each aspect, it is found that there is a behavior that does not abide by the motorbike traffic safety law. The driver's license Speed and helmet side. Compare behavior with personal factors regarding sex, age, education, occupation and driving experience. It was found that there were no significant differences between behaviors on compliance with traffic regulations. Regarding the age range, there were significantly different behavior in traffic compliance at the level of .05 except for the drunkenness. The behavior is not significantly different at the level of .05, while the factors of education, occupation and driving experience. There are significant differences in behavior of compliance with traffic regulations at the level of .05.

Keywords: Behavior; Traffic law; Sampran Police Station

ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์ความปลอดภัยของประเทศไทยในปี 2561 มีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยพบว่าอัตราการเสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจราจรของคนไทยอยู่ที่ 29.9 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จำนวนผู้เสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 20,169 คน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดที่ร้อยละ 74.4 รองลงมาเกิดจากรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 12.7 และผู้เดินเท้าคิดเป็นร้อยละ 7.6 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจนทำให้เสียชีวิตเกิดจากพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกรณีฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 49 รองลงมาคือการขับซึ่รถตัดหน้ากระชั้นชิดที่มีสัดส่วนร้อยละ 42 (Global Report on Road Safety, 2019)

อำเภอสามพรานเป็นหนึ่งในอำเภอของจังหวัดนครปฐม มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ระหว่างปี 2560 – 2562 พบว่ามีการเพิ่มขึ้นของการเสียชีวิต สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่นั่นเกิดจากพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟร้อยละ 37.5 และจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 33 การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร้อยละ 17 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 12.5 (สถานีตำรวจสามพราน, 2563)(Samphran Provincial Police Station, 2020) เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สถานีตำรวจภูธรอำเภอสามพรานได้ดำเนินการ โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อแก้ไขพฤติกรรมดังกล่าว โดยจากสถิติระหว่างปี 2560 – 2562 ในปี 2560 มีการกระทำความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีสถิติสูงสุด 4,562 ราย รองลงมา คือไม่สวมหมวกนิรภัย 4,172 ราย ในปี 2561 สถิติสูงสุดคือไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 6,375 ราย รองลงมาคือ อุปกรณ์ส่วนบุคคล จำนวน 3,648 ราย และในปี 2562 สถิติสูงสุดคือ หมวกนิรภัย รองลงมา คือ ไม่มีใบอนุญาตขับรถ จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า กฎหมายจราจรและ

มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่สถานีตำรวจสามพรานใช้ยังไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจสามพรานได้ ส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในอัตราส่วนที่สูง นอกจากนั้นยังสะท้อนให้เห็นว่าการดำเนินการการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร ที่คณะรัฐมนตรีเคยมีมติเห็นชอบ (Cabinet, 2003) เน้นให้สถานีตำรวจทุกสถานีนำไปบังคับใช้เพื่อลดพฤติกรรมกระทำความผิดกฎหมายจราจร ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกระทำความผิดได้ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงต้องศึกษาพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน เพื่อนำ ผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในพื้นที่อำเภอ สามพรานต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาการรับรู้กฎหมายจราจร มาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนเขตพื้นที่อำเภอสามพราน
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน
3. เพื่อเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของ ประชาชนในเขตอำเภอสามพรานกับปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา และประสบการณ์การขับขี่

บททวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุบนถนน พบว่า อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เสี่ยงอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งปกป้องคุ้มกันผู้ขับขี่(กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2558) ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้ประเทศต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยแรงงาน ที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต (องค์การอนามัยโลก, 2561) World Health Organization (2018). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ของประชาชน เช่น สิทธิไปก่อน เพื่อใช้ในการจราจรมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว แต่ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่เข้าใจหรือตระหนักถึง สิทธิและหน้าที่เหล่านี้เป็นผลให้ปัญหาการจราจรในประเทศไทยยังคงยืดเยื้อและนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น การขาดหน่วยงาน เช่น ศาลจราจร เข้ามาเป็นกลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเกิด ความเป็นธรรมจูงใจให้ผู้กระทำความผิดเข้ามาต่อสู้ในกระบวนการยุติธรรม รวมทั้ง สร้างรายได้ให้แก่รัฐ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาเส้นทางจราจร จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องระเบียบวินัยการจราจร ตลอดจนนำไปสนับสนุนในกิจการศาล อีกทั้ง ยังเป็นการเตรียมความพร้อมรับมือกับปัญหาจราจรระหว่างประเทศ(ชนะ รุ่งโรจน์ ธนกุล, 2559) (Chana Rungrojthanakul, 2016)

ผลของการอนุวัตรกฎหมายภายในตามหลักเกณฑ์กฎหมายสากลนั้น (สิทธิไปก่อน (Right of Way) ทำให้กฎหมายจราจรของประเทศไทยทัดเทียมกับนานาประเทศ แต่ในทางตรงกันข้าม ประเทศไทยกลับประสบปัญหาจราจรอย่างรุนแรง ทั้งนี้เพราะ ประชาชนโดยทั่วไปยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงสิทธิและหน้าที่พื้นฐานหลาย ๆ ประการที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการนำมาใช้ปฏิบัติร่วมกันบนท้องถนนสิทธิพื้นฐานที่สำคัญคือ “สิทธิผ่านหรือสิทธิไปก่อน” เป็นสิทธิพื้นฐานที่ได้ถูกกล่าวไว้ใน พ.ร.บ.จราจรทางบกมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ไม่มีการนำมาปฏิบัติต่อกันในสังคม ทั้งนี้เพราะ ประชาชนยังขาดความรู้และความเข้าใจในเรื่องดังกล่าว ส่งผลประชาชนโดยมาก “ขับได้แต่ขับไม่เป็น” (Joseph R. Nolan, Nolan-Haley and Jacqueline M.,(1991,p. 921)

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยต้องการศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่างการวิจัย คือ ประชากรที่ศึกษาเป็นประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จำนวน 87,938 คน (Civil Registration Office, Department of Provincial Administration, 2019) การกำหนดกลุ่มตัวอย่างประชากรที่ใช้ในการวิจัยด้วยการใช้สูตรของยามาเน (Yamane, 1973) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นที่ .05 และได้ทำการสุ่มตัวอย่างโดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญ จำนวน 398 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นสอบถามกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามที่เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และประสบการณ์ขับขี่

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน โดยจำแนกการปฏิบัติเป็นรายด้านตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3 ม 1 ข 1 ร 5 ด้าน ได้แก่ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาไม่ขับ ด้านใบอนุญาตขับขี่ และด้านการใช้ความเร็ว โดยผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือขึ้นเองมีขั้นตอนในการสร้างตามแนวคิดและทฤษฎีด้านพฤติกรรมและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรตลอดจนแรงจูงใจหรือแรงกระตุ้นที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จากนั้นนำแบบสอบถามตรวจสอบหาค่า IOC โดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน และนำแบบสอบถามไปทดลองใช้เพื่อหาค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือทั้งฉบับได้ค่าความเชื่อถือเท่ากับ .836

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามวิธีการและขั้นตอนโดยสุ่มตัวอย่างโดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จำนวน 398 ชุด คิดเป็น 100 เปอร์เซ็นต์

การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้รับและรวบรวมแบบสอบถามเรียบร้อยแล้วการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับวิจัยครั้งนี้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ตอน คือการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายจราจรโดยใช้ค่าความถี่ (frequency) ค่าร้อยละ (%) การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน โดยใช้ค่าสถิติค่าเฉลี่ย () ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ซึ่งกำหนดค่าเฉลี่ยและแปลความหมายของค่าเฉลี่ย โดยอาศัยการปรับปรุงเกณฑ์ของ บุญชม ศรีสะอาด(2535)(Boonchom Si Sa-at, 1992) การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรสามพราน ตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3 ม 1 ข 1 ร 5 ด้าน ได้แก่ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาไม่ขับ ด้านใบอนุญาตขับขี่ และด้านการใช้ความเร็ว จำแนกปัจจัยตาม เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และประสบการณ์การขับขี่ โดยทดสอบสมมติฐาน โดยกลุ่มตัวอย่างมี 2 กลุ่ม เลือกใช้ t-test และหากกลุ่มตัวอย่างมีมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้วิธี One - way ANOVA และทำการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1. พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน ส่วนใหญ่มีจำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 64.80 ไม่เคยรับรู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนคนที่รับรู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย มีจำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.20

วัตถุประสงค์ที่ 2. พบว่า ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความและการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายประชาชนในเขตอำเภอสามพราน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับปฏิบัติค่อนข้างบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.58$, S.D. = 0.52) แยกเป็นรายด้านพบว่าด้านเมาสุราประชาชนมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับบ่อย ($\bar{X} = 3.45$, S.D. = 0.70) แต่ประชาชนมีพฤติกรรมการไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ($\bar{X} = 2.47$, S.D. = 0.80) ด้านความเร็ว ($\bar{X} = 2.41$, S.D. = 0.82) ด้านใบอนุญาตขับขี่ ($\bar{X} = 2.37$, S.D. = 1.07) และด้านหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 2.27$, S.D. = 0.85)

ตาราง 1 แสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร

| พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย | \bar{X} | S.D. | แปลความ |
|---|-------------|-------------|----------------------------|
| 1. ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย | 2.47 | 0.80 | ไม่ค่อยปฏิบัติ |
| 2. ด้านหมวกนิรภัย | 2.27 | 0.85 | ไม่ค่อยปฏิบัติ |
| 3. ด้านเมาสุรา | 3.45 | 0.70 | ปฏิบัติบ่อย |
| 4. ด้านใบอนุญาตขับขี่ | 2.37 | 1.07 | ไม่ค่อยปฏิบัติ |
| 5. ด้านความเร็ว | 2.41 | 0.82 | ไม่ค่อยปฏิบัติ |
| ภาพรวม | 2.59 | 0.84 | ปฏิบัติค่อนข้างบ่อย |

วัตถุประสงค์ที่ 3. เปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานกับปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา และประสบการณ์การขับขี่ ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 2 ผลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จำแนกตามเพศ โดยรวมและรายด้าน โดยใช้วิธีการทดสอบค่า (t-test)

| พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย | ชาย | | หญิง | | t |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | \bar{X} | S.D. | \bar{X} | S.D. | |
| 1. ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย | 2.51 | 0.72 | 2.37 | 0.83 | 1.68 |
| 2. ด้านหมวกนิรภัย | 2.14 | 0.87 | 2.04 | 0.74 | - 1.12 |
| 3. ด้านเมาไม่ขับ | 3.41 | 0.71 | 3.55 | 0.68 | - 1.86 |
| 4. ด้านใบอนุญาตขับขี่ | 2.35 | 1.07 | 2.44 | 1.06 | - 0.74 |
| 5. ด้านการใช้ความเร็ว | 2.38 | 0.84 | 2.47 | 0.73 | - 1.12 |
| รวม | 2.55 | 0.73 | 2.57 | 0.69 | 0.28 |

*P < .05

จากตารางพบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน จำแนกตัวแปรตามเพศมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 3 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย แบ่งกลุ่มตัวอย่างตามช่วงอายุออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มอายุน้อยกว่า 20 ปี, กลุ่มอายุระหว่าง 20 – 40 ปี และ กลุ่มอายุ 40 ปีขึ้นไป

| ปัจจัยด้านกฎหมาย | กลุ่มช่วงอายุ | df | ss | MS | F | Sig |
|--------------------|---------------|------------|---------------|-------|-------|-------|
| มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย | ระหว่างกลุ่ม | 2 | 8.42 | 4.21 | 16.81 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 395 | 98.96 | 0.25 | | |
| | รวม | 397 | 107.38 | | | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | ระหว่างกลุ่ม | 2 | 62.32 | 31.16 | 31.41 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 395 | 391.86 | 0.99 | | |
| | รวม | 397 | 454.18 | | | |
| ความเร็ว | ระหว่างกลุ่ม | 2 | 7.51 | 3.75 | 5.93 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 395 | 250.24 | 0.63 | | |
| | รวม | 397 | 257.76 | | | |
| หมวกนิรภัย | ระหว่างกลุ่ม | 2 | 18.01 | 9.01 | 13.85 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 395 | 256.69 | 0.65 | | |
| | รวม | 397 | 274.71 | | | |
| เมาสุรา | ระหว่างกลุ่ม | 2 | .76 | 0.38 | 0.76 | 0.46 |
| | ภายในกลุ่ม | 395 | 198.10 | 0.50 | | |
| | รวม | 397 | 198.86 | | | |

* $P < .05$

จากตารางพบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนเมาสุราไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 4 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย จรรยาและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย แบ่งกลุ่มตัวอย่างตามระดับการศึกษา ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรี กลุ่มปริญญาตรี กลุ่มปริญญาโท และกลุ่มปริญญาเอก

| ปัจจัยด้านกฎหมาย | กลุ่มช่วงอายุ | df | ss | MS | F | Sig |
|--------------------|---------------|------------|---------------|-------|-------|-------|
| มอเตอร์ไซค์ปลดล็อก | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 18.93 | 2.70 | 11.92 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 88.45 | 0.22 | | |
| | รวม | 387 | 107.38 | | | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 48.51 | 16.17 | 15.70 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 405.66 | 1.06 | | |
| | รวม | 397 | 454.18 | | | |
| ความเร็ว | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 21.60 | 7.20 | 12.01 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 236.16 | 0.59 | | |
| | รวม | 397 | 257.76 | | | |
| หมวกนิรภัย | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 8.33 | 2.97 | 4.41 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 265.77 | 0.67 | | |
| | รวม | 397 | 274.71 | | | |
| เมาสุรา | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 15.66 | 5.22 | 11.23 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 182.18 | 0.46 | | |
| | รวม | 397 | 198.85 | | | |

*P< .05

จากตาราง พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย จรรยาและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ในด้านมอเตอร์ไซค์ปลดล็อก ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาสุราแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 5 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน แบ่งกลุ่มตัวอย่างด้านอาชีพ ออกเป็น 8 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มรับจ้าง/ลูกจ้าง กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มธุรกิจส่วนตัว กลุ่มรับราชการ กลุ่มเกษตรกร กลุ่มค้าขายและกลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ

| ปัจจัยด้าน | กลุ่มช่วงอายุ | df | ss | MS | F | Sig |
|--------------------|---------------|------------|---------------|------|-------|-------|
| มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 52.72 | 7.53 | 16.21 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 181.18 | 0.46 | | |
| | รวม | 397 | 233.90 | | | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 58.69 | 8.38 | 8.26 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 395.491 | 1.01 | | |
| | รวม | 397 | 454.18 | | | |
| ความเร็ว | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 30.58 | 4.37 | 7.50 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 227.17 | 0.58 | | |
| | รวม | 397 | 257.76 | | | |
| หมวกนิรภัย | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 40.92 | 5.84 | 9.75 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 233.78 | 0.59 | | |
| | รวม | 397 | 274.71 | | | |
| เมาสุรา | ระหว่างกลุ่ม | 7 | 36.29 | 5.18 | 12.44 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 390 | 162.56 | 0.41 | | |
| | รวม | 397 | 198.85 | | | |

*P< .05

จากตาราง พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาสุราแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน แบ่งกลุ่มตัวอย่างตามประสบการณ์การขับขี่ ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มมีประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี กลุ่มมีประสบการณ์ 1-3 ปี กลุ่ม มีประสบการณ์ 4-6 ปี และกลุ่มมีประสบการณ์ตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไป

| ปัจจัยด้านกฎหมาย | กลุ่มช่วงอายุ | df | ss | MS | F | Sig |
|--------------------|---------------|------------|---------------|-------|-------|-------|
| มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 19.45 | 6.48 | 29.05 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 87.93 | 0.22 | | |
| | รวม | 397 | 107.38 | | | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 60.08 | 20.02 | 20.02 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 394.10 | 1.00 | | |
| | รวม | 397 | 454.18 | | | |
| ความเร็ว | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 32.48 | 10.82 | 18.93 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 225.27 | 0.57 | | |
| | รวม | 397 | 257.76 | | | |
| หมวกนิรภัย | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 28.78 | 9.59 | 15.37 | 0.00* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 245.92 | 0.62 | | |
| | รวม | 397 | 274.71 | | | |
| เมาสุรา | ระหว่างกลุ่ม | 3 | 5.53 | 1.84 | 3.76 | 0.01* |
| | ภายในกลุ่ม | 394 | 193.32 | 0.49 | | |
| | รวม | 397 | 198.85 | | | |

*P< .05

จากตาราง พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาสุราแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อภิปรายผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่ากลุ่มประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน ไม่เคยรับรู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ย่อมมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับ เพราะกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายอาญาทางเทคนิค การกำหนดความผิดของกฎหมายไม่ได้มาจากการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้นประชาชนผู้ใช้ทางจะไม่สามารถรู้ว่าการกระทำใดเป็นความผิดตามกฎหมายจราจรได้ด้วยเหตุผลทางศีลธรรม การรับรู้กฎหมายจราจรจึงต้องเกิดจากถ่ายทอดจากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการที่ประชาชนในพื้นที่อำเภอสามพรานส่วนใหญ่ไม่เคยรับรู้กฎหมายจราจรจึงมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย

จรรยา ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานศึกษาของ อิศระ ทองสามสี (2558) Issara Thongsri (2015) และการศึกษาของ พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา (2555) Pongsit Boonsaraksa et al. (2012) ที่พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมในการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ทั้งนี้เพราะว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยมักจะมีโอกาสทำผิดกฎจราจรเพราะไม่รู้มากกว่า เมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

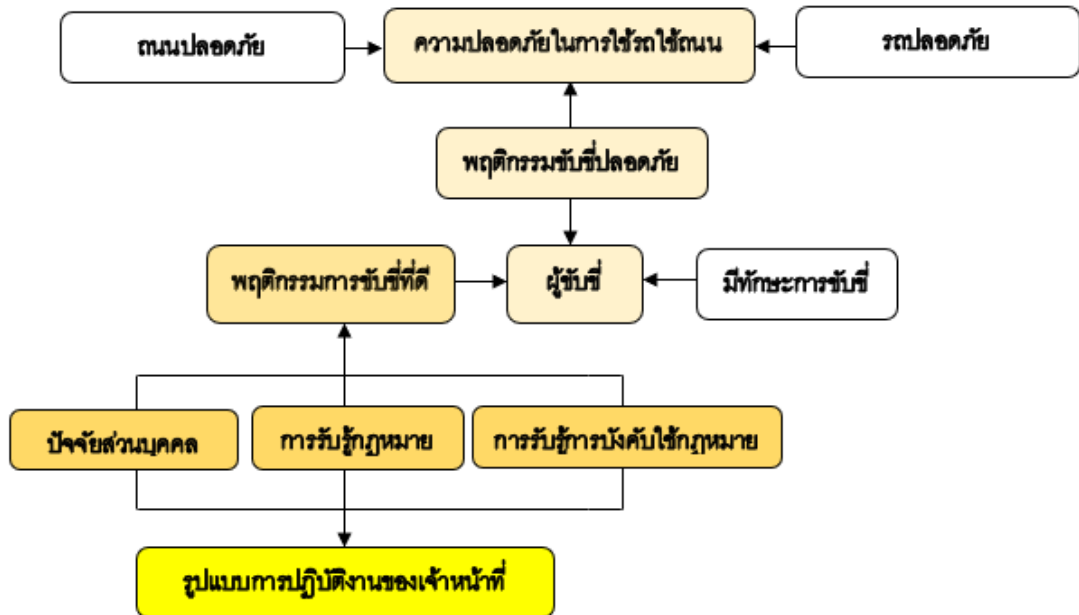
ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรค่อนข้างบ่อย ที่ระดับค่าเฉลี่ย (\bar{X} = 2.58 ,S.D. = 0.52) แต่เมื่อพิจารณาพฤติกรรมจากข้อมูลรายด้านพบว่าพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านความเร็ว ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในระดับไม่ค่อยปฏิบัติ มีเพียงด้านเมาสุราอยู่ในระดับบ่อย ที่ค่าเฉลี่ย (\bar{X} = 3.45,S.D. = 0.70) ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ประชาชนส่วนใหญ่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ส่วนพฤติกรรมการขับขี่ด้านความเร็วและมอเตอร์ไซค์ปลอดภัยล้วนเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับงานวิจัยของของธัญชัย บุญหนัก,ทองศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข (2560) Thananchai Boonhang, Thanongsak Yingratanasuk (2017), ซึ่งพฤติกรรมการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ส่วนหนึ่งมีผลมาจากการที่ประชาชนไม่รู้กฎหมายจราจรและทำให้ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดในขณะที่ใช้ทาง จึงนำไปสู่พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง(2560) Rattawan Sirilang. (2017)

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 3 พบว่าผลเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน ตามตัวแปรต้นด้านเพศ ด้านอายุ ด้านการศึกษา ด้านอาชีพ ด้านประสบการณ์ขับขี่ พบว่าความแตกต่างระหว่างเพศชายและหญิง ไม่ทำให้พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกด้านแตกต่างกัน สอดคล้องกับงานศึกษาของ พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ(2555) Pongsit Boonsaraksa et al. (2012) ที่ศึกษาพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศไม่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านหมวกนิรภัย ปัจจัยด้านอายุพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกลุ่มกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านความเร็ว ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ส่วนด้านเมาสุรา มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ด้านการศึกษา ด้านอาชีพ และด้านประสบการณ์การขับขี่ แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัย ด้านเมาสุราแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับงานวิจัยของกมลชนก เศรษฐบุตร(2561) Kamonchanok Setthabutr (2019) ที่พบว่าปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังนั้นในการบังคับใช้กฎหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องพิจารณาลักษณะการกระทำเป็นการเฉพาะราย สอดคล้องกับงานวิจัยของกาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) Karnkrong Suangka. (2016) ที่พบว่าปัจจัยทัศนคติของพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมีความแตกต่างกันของแต่ละบุคคล การบังคับใช้กฎหมายจึงต้องพิจารณาพฤติกรรมเป็นรายบุคคล

สรุปผลการวิจัย

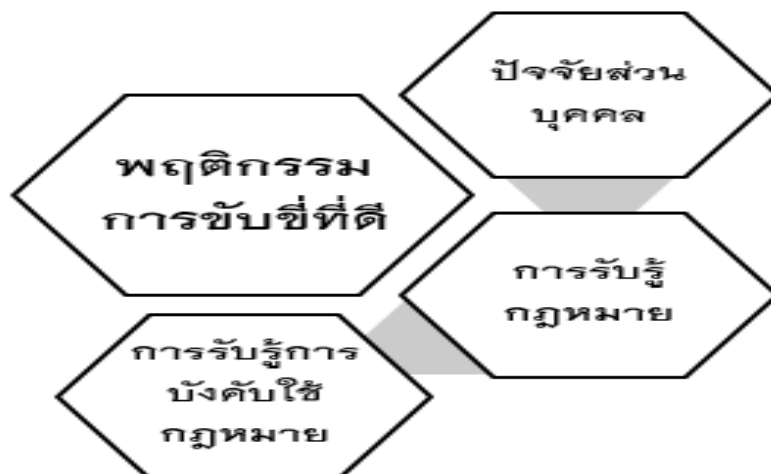
พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประชาชนในพื้นที่อำเภอสามพรานในภาพรวมมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างบ่อย ซึ่งเป็นผลมาจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงเป็นหน้าที่ของสถานีตำรวจภูธรสามพรานต้องเน้นการให้ความรู้กฎหมายจราจรแก่ประชาชนทางช่องทางต่าง ๆ ในขณะที่

ใช้ทางอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการให้ความรู้กฎหมายจราจรให้พิจารณาตัวบุคคล โดยไม่ต้องคำนึงถึงระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์การใช้ทาง จากการวิจัยทำให้เกิดองค์ความรู้ เพื่อใช้เป็นกระบวนการทำงานในการปรับความคิดและพฤติกรรมผู้ขับขี่ในการขับขี่รถเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



ภาพ 1 แสดงองค์ความรู้ใหม่จากการวิจัย

จากการวิจัยทำให้เกิดองค์ความรู้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมการกระทำของผู้ขับขี่ที่แสดงออกเมื่อมาใช้ทาง หรืออาจเรียกได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่ ทั้งนี้เพราะพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของการสร้างความปลอดภัยทางถนน ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมไม่ดี มีผลให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนทำให้ถนนไม่ปลอดภัย เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ต้องสร้างรูปแบบการปฏิบัติงาน โดยต้องนำปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้รถใช้ถนน มาข้อมูลในการวิเคราะห์ร่วมกับการรู้กฎหมายจราจร เพื่อออกแบบวิธีการบังคับใช้กฎหมาย และเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงความจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรม การปฏิบัติหน้าที่เพื่อควบคุมพฤติกรรมก็จะเกิดผลสำเร็จ ซึ่งจากงานวิจัยนี้ ทำให้ได้องค์ความรู้ใหม่ที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้เป็นกรอบและแนวทางในการใช้เพื่อกำหนดรูปแบบในการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป องค์ความรู้ของการสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล การรับรู้กฎหมายจราจรและ การรับรู้ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ รายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิด้านล่าง



ภาพ 2 แสดงองค์ประกอบของพหุติกรรมการขับเคลื่อนที่ดี

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่อำเภอสามพรานไม่เคยรับรู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการสร้างช่องทางเพื่อเผยแพร่กฎหมายจราจรและแนวทางการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางช่องทางต่าง ๆ เพื่อสร้างการรับรู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายแก่ประชาชนให้มากที่สุด นอกจากนี้เมื่อพบการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องกล่าวตักเตือนพร้อมแนะนำเพื่อเสริมการรับรู้กฎหมายจราจรที่ถูกต้องแก่ประชาชนเพื่อประชาชนจะได้มีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 2 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานมีพฤติกรรมไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านความเร็ว ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย

ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ ดังนี้ควรเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและทุกครั้งที่บังคับใช้กฎหมายต้องมีการกล่าวตักเตือนและแนะนำแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้อง และหน่วยงานต้องสร้างช่องทางสื่อสารเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมาย ตลอดจนจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาชนเพื่อสร้างการรับรู้และตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 3 พบว่าปัจจัยของบุคคลที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่าง

ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ การจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้กระทำความผิดและวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบ เพื่อจะกำหนดแนวทางหรือกรอบให้ความรู้และในการกวดขันวินัยจราจรให้สอดคล้องตามกลุ่ม และการสร้างช่องทางสื่อสารเพื่อให้ความรู้กฎหมายจราจรให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของพื้นที่

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้ได้ข้อค้นพบ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพรานไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านความเร็ว ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย เพราะไม่รู้กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนั้นปัจจัยส่วนบุคคลไม่ว่าภายในกลุ่มหรือระหว่างที่แตกต่างกันมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน สำหรับประเด็นในการทำวิจัยครั้งต่อไปควรทำวิจัย

1) ควบศึกษาวินัยในเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาปัจจัยพื้นฐานทางความคิดและการแนวการดำเนินชีวิตที่ผลต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนนของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสามพราน

2) ควบศึกษาช่องทางการสื่อสารและรูปแบบและวิธีการสื่อสารที่เหมาะสมในการให้ความรู้กฎหมายจราจรแก่ผู้ใช้ทาง

เอกสารอ้างอิง

กมลชนก เศรษฐบุตร์(2562) พฤติกรรมเชิงลึกของนักศึกษามหาวิทยาลัยใส่หมวกกันน็อค วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยบูรพาปีที่ 27,ฉบับที่ 54 (พฤษภาคม – สิงหาคม 2562)

กาญจน์กรรณ สุ้องกะ.(2559) การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ รายงานการวิจัย. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา.

ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล, 2559) ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย, วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์, ปีที่5 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ.(2555) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง.(2560) การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดเลย.วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา ปีที่ 12 ฉบับที่ 2,15- 26. 2560.

ธนัญชัย บุญหนัก,ทองศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข (2560)ปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมและความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรมที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร,ปีที่ 46 ฉบับที่ 3 (2559): กันยายน - ธันวาคม 2559,หน้า 261-270

บุญชม ศรีสะอาด. (2535). หลักการวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ ฯ : สุวีริยาสาสน .

สรราชัย โพธิสุวรรณ. (มปป.) การบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมการจราจร. จังหวัดนครปฐม ภูมิการพิมพ์.

สถานีตำรวจสามพราน,2563)สืบค้นจาก[http://www.sampran.police7.go.th /police7_station /newsite.php](http://www.sampran.police7.go.th /police7_station /newsite.phpมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22,28 เมษายน 2546 วันที่ 29 กรกฎาคม 2546)มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22,28 เมษายน 2546 วันที่ 29 กรกฎาคม 2546

อิสสระ ทองศรี.(2558) รายงานการวิจัยการใช้แบบจำลองสมการโครงสร้างและพฤติกรรมตามแผนทฤษฎีเพื่อทำนายพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร : กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนคนที่ขี่มอเตอร์ไซค์ในจังหวัดสงขลา มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.2558.

องค์การอนามัยโลก.(2561) รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561. สืบค้นจาก https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/1st-leading-killer-Thai.pdf?ua=.2561.

Translated Thai References

- Boonchom Si Sa-at, (1992). Basic research principles 3rd edition, Bangkok: Suwi Riyasason..
- Cabinet Resolution on 22,28 April 2003, 29 July 2003
- Chana Rungrojthanakul, (2016) The Importance of Establishing a Traffic Court in Thailand , Journal of Ramkhamhaeng Law Issue, Year 5, Issue 2, 2016, Pages 79-109.
- Issara Thongsri (2015) Research Report on the Use of Structural Equation Models and Theoretical Behavior to Predicting Traffic Regulatory Behaviors: A Case Study of Children and Youth People Driving Motorcycles in Songkhla Province. Songkhla Rajabhat University
- Joseph R. Nolan, Nolan-Haley and Jacqueline M.,(1991) Black Law Dictionary, 6th ed. (West Publishing Company: Abridged.
- Kamonchanok Setthabutr (2019) Insights behavior of university students wearing helmets Journal of Humanities and Social Sciences Burapha University Year 27, Issue 54 (May - August 2019)
- Karnkrong Suangka. (2016) A Study of Adolescent Driving Behaviors Affecting Risks of Motorcycle Accident Research report. Suranaree University of Technology Nakhon Ratchasima Province.
- Pongsit Boonsarak et al. (2012) Factors associated with motorcycling accidents among students of the University of Technology. Suranaree University of Technology
- Rattawan Sirilang. (2017) Development of Causal Models of Traffic Accidents of Motorcyclists In Loei Province. Journal of Public Health, Burapha University Year 12 No. 2,15- 26. 2017.
- Sampran Provincial Police Station, (2020) Retrieved from [http://www.sampran.police7.go.th / police7_station /newsite.php](http://www.sampran.police7.go.th/police7_station/newsite.php)
- Thananchai Boonhang, Thanongsak Yingratanasuk (2017), Risk Factors of Behavior and Disability of Motorcyclists in the Industrial Zone Affecting the Severity of Traffic Accidents, Vol. 46, Issue 3 (2016): September-December 2016, pages 261-270.
- Taro Yamane(1973). Statistics: An Introductory Analysis. 3rd Ed. New York. Harper and Row Publications.
- World Health Organization. (2018) Global Situation Report on Road Safety 2018. Retrieved from https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/1st-leading-killer-Thai.pdf?ua=.2561.
- World Health Organization (2018). Global Report on Road Safety.