



ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาใน
กรุงเทพมหานคร

FACTOR RELATED TO LAW-ABIDING BEHAVIOR ON TRAFFIC LAWS OF YOUTH IN
BANGKOK, THAILAND

พงศรวี ธัญญสิริ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2567

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาใน
กรุงเทพมหานคร



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทางสังคม
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2567
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

FACTOR RELATED TO LAW-ABIDING BEHAVIOR ON TRAFFIC LAWS OF YOUTH IN
BANGKOK, THAILAND



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF ARTS
(M.A. (Social Management))

Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

2024

Copyright of Srinakharinwirot University

ปริญญานิพนธ์

เรื่อง

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาใน

กรุงเทพมหานคร

ของ

พงศวี ธัญญสิริ

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทางสังคม

ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบปากเปล่าปริญญานิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประภาภรณ์ โรจน์ศิริรัตน์) (รองศาสตราจารย์ ดร.เกษมศานต์ โชติชาคร
พันธุ์)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชลวิทย์ เจียรจิตต์)

ชื่อเรื่อง	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร
ผู้วิจัย	พงศวี ธัญญสิริ
ปริญญา	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2567
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประภาภรณ์ ไรจน์ศิริรัตน์

งานวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการศึกษา 2 วิธี คือ 1) การสำรวจเอกสาร เพื่อต้องการทราบถึงพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายของนิสิตนักศึกษา โดยพิจารณาจากพฤติกรรมของนิสิตนักศึกษาที่ตอบสนองต่อบทกฎหมายในเชิงบวก และมีแนวโน้มในการทำตามกฎหมายและกระบวนกรยุติธรรม และ 2) เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จากนิสิตนักศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบบสอบถามมีค่าความน่าเชื่อถือที่ 0.90 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลการศึกษา พบว่าพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยทำผิดกฎหมาย โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา มี 4 ปัจจัย ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อยู่ในระดับมาก ความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ความคิดเห็นถึงระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง และ การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรมีมาตรการที่กวดขันอย่างจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น และให้ครอบคลุมข้อกฎหมายจราจรให้มากขึ้น รวมถึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น เพิ่มโทษปรับหรืออัตราโทษตามความรุนแรงของความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการการทำผิด อีกทั้ง ควรมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ : ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์, พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

Title	FACTOR RELATED TO LAW-ABIDING BEHAVIOR ON TRAFFIC LAWS OF YOUTH IN BANGKOK, THAILAND
Author	PHONGRAWEE THANYASIRI
Degree	MASTER OF ARTS
Academic Year	2024
Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Prapaporn Rojsiriruch

The purpose of this research was to study the law-abiding behavior of youth in Bangkok and the factors influencing it. Two research methods were employed: a document survey identified the level of law-violating behavior among youth, focusing on their tendency to align positively with legislation and comply with the law and justice process. Additionally, data were collected using a questionnaire from October to November 2024, targeting youth at a university in Bangkok. The questionnaire had a reliability coefficient of 0.90. Statistical tools used for data analysis included percentages and correlation coefficients. The results indicated that most youth complied with traffic laws. Four factors were identified as influencing law-abiding behavior among the youth: (1) a high level of knowledge about traffic laws, (2) moderate opinions on the severity of traffic laws , (3) moderate opinions on the level of law enforcement , and (4) moderate acceptance of illegal behavior in society . The study suggests that organizations directly responsible for enforcing traffic laws should implement stricter measures to ensure compliance, extending enforcement to cover legal provisions. The findings also recommend amending traffic laws and penalties to align with current circumstances, such as increasing fines or penalties based on the severity of offenses to deter wrongdoing. Additionally, the efficiency of traffic-related agencies should be enhanced to ensure effective law enforcement operations.

Keyword : Factors related, Law-abiding Behavior

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษาในกรุงเทพมหานคร สามารถทำให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณา และความช่วยเหลือจากหลาย ๆ ฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประภาภรณ์ โรจน์ศิริรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาวิจัยครั้งนี้ รองศาสตราจารย์ ดร. เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์ ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ชลวิทย์ เจียรจิตต์ กรรมการบริหารหลักสูตร ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ามาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ โดยได้ให้คำแนะนำและช่วยเหลือในการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เป็นอย่างมาก จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ อีกทั้ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีชญาณ์ นักพ่อน ได้ให้คำแนะนำที่มีประโยชน์ในหลายประการ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณอาจารย์คณะสังคมศาสตร์ และเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัย เจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาที่คอยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการจัดทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่ามาตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อพันตำรวจโท ดร.พงษ์ธร ธีบุญศิริ และ คุณแม่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ดารณี ธีบุญศิริ อันเป็นครอบครัวที่อบอุ่นในการให้ความรักและเป็นที่กำลังใจ ในการผลักดันให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

พงศ์วี ธีบุญศิริ

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
ขอบเขตการวิจัย	7
ขอบเขตด้านเนื้อหา	7
ขอบเขตด้านพื้นที่.....	7
ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	7
ขอบเขตด้านเวลา	8
นิยามศัพท์เฉพาะ	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2	10

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
2.1 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย.....	10
2.1.1 ความหมายของพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย	10
2.1.2 องค์ประกอบของพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย	11
2.1.3 องค์ประกอบที่สำคัญที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย	13
2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับอาชญาวิทยา.....	14
2.2.1 ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม	15
2.2.2 ทฤษฎีการไร้ระเบียบในสังคม (Social Disorganization)	17
2.3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร	18
2.3.1 พฤติกรรมที่ถูกควบคุมในกฎหมายจราจร	18
2.3.2 ข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร	21
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
2.4.1 ปัจจัยด้านระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	23
2.4.2 ปัจจัยด้านระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร.....	25
2.4.3 ปัจจัยด้านระดับการบังคับใช้กฎหมาย	26
2.4.4 ปัจจัยด้านการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม.....	27
กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)	28
2.6 สมมุติฐานการวิจัย	30
บทที่ 3	31
ระเบียบวิธีวิจัย	31

3.1 การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	31
3.1.1 ประชากร	31
3.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง	31
3.1.2.1 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample size)	31
3.1.2.2 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Sampling)	32
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล	32
1.2.3 วิธีการสำรวจเอกสาร (Documentary Research).....	32
2.2.3 วิธีการเชิงปริมาณ (Quantitative Research)	33
3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	33
3.3.1 แบบสอบถาม.....	33
นิยามศัพท์ปฏิบัติการ.....	35
การหาคุณภาพแบบสอบถาม.....	43
การวิเคราะห์ข้อมูล	44
บทที่ 4	46
ผลการศึกษา.....	46
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม	46
4.1.1 อายุ	46
4.1.2 เพศ.....	47
4.1.3 รายได้ต่อเดือน	47
4.1.4 ประสบการณ์ในการขับรถยนต์.....	48

4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	48
4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	50
4.3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	50
4.3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร.....	51
4.3.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย	52
4.3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม.....	54
4.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน	56
บทที่ 5	59
สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	59
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	59
5.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม	59
5.1.2 พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	60
5.1.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร.....	61
5.1.4 การทดสอบสมมติฐาน.....	63
5.2 อภิปรายผล	64
5.2.1 พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	64
5.2.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	64
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	70
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	70
5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ.....	70

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่ต้องการศึกษา.....	70
ภาคผนวก.....	72
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	73
ส่วนที่ 3 : ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	75
บรรณานุกรม	78
ประวัติผู้เขียน	83



สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 เปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 (ตุลาคม - กันยายน)	3
ตาราง 2 เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 (ตุลาคม - กันยายน).....	4
ตาราง 3 สรุปปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร	28
ตาราง 4 โครงสร้างของเนื้อหาหรือประเด็นที่จะมุ่งวัด และข้อคำถามที่จะใช้ในการวัด	36
ตาราง 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกอายุ.....	46
ตาราง 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ.....	47
ตาราง 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ต่อเดือน.....	47
ตาราง 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถยนต์.....	48
ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร	49
ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร)	50
ตาราง 11 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร)	52
ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับการบังคับใช้กฎหมาย).....	53

ตาราง 13 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม)	54
ตาราง 14 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350)	56
ตาราง 15 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350).....	56
ตาราง 16 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350).....	57
ตาราง 17 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350).....	57
ตาราง 18 การทดสอบสมมติฐาน.....	63

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	30
-------------------------------	----



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

สถานะของกฎหมายในปัจจุบันนี้มีไว้เพื่อรักษาเสถียรภาพของจิตสำนึกของสังคมยุคใหม่ ฉะนั้นแล้วกฎหมายบทฉบับใหม่จึงไม่ใช่ชุดกฎเกณฑ์ที่มีไว้เพื่อความสอดคล้องตามที่กฎหมายเดิมเคยยึดถืออยู่ (Cooter, R. D. และ Gilbert, M. D., 2022) ในขณะที่ตัวบทกฎหมายในปัจจุบันมีเสถียรภาพที่ดีขึ้นแล้ว และหลักนิติธรรมอยู่ในสถานะที่สามารถคาดเดาได้ หลักนิติธรรมดังกล่าวก็ยังสามารถแสดงถึงช่องโหว่หลายประการในตัวบทกฎหมาย กล่าวคือ ในช่วงเวลาปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง และยิ่งเมื่อการเรียนสอนวัฒนธรรมแห่งกฎหมายในปัจจุบันยังอยู่ในสถานะคลุมเครือและไม่ได้รับความสำคัญเท่าหลักสูตรอื่น แม้ว่าหลักนิติธรรมดังกล่าวนี้จะช่วยในการกำหนดพฤติกรรมของสังคมมาอย่างยาวนาน และประชากรมีความคิดที่ยินยอมตามกฎหมายขึ้นตามบรรทัดฐานทางสังคมในปัจจุบัน เนื้อหานี้ยังคงขาดการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดังกล่าวอยู่ โดยเฉพาะเมื่อพฤติกรรมของประชากรหลายส่วนไม่เป็นไปตามครรลองของสังคม

ในทศวรรษปัจจุบันนั้น อาจมีการโต้แย้งได้ว่าความปลอดภัยสาธารณะบนท้องถนนในประเทศไทยได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นลำดับขั้นมา ตั้งแต่ช่วงทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action for Road Safety, 2011–2020) อย่างไรก็ตาม เมื่ออ้างอิงถึงข้อมูลการวิเคราะห์ระหว่างประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง (LMIC) เทียบกับประเทศที่มีรายได้สูง (HIC) ในทศวรรษที่ผ่านมา ผลของค่าสถิติกลับเป็นที่เห็นได้ชัดว่านโยบายการจราจรที่ถูกบัญญัติขึ้นใหม่ได้แสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวในการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันโดยสิ้นเชิง โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยที่ได้มีความพยายามในการเสริมสร้างกฎหมายและข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานระดับสากลอย่างต่อเนื่องแล้ว แต่จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่ประเมินโดย WHO ในช่วงปี 2018 กลับแสดงให้เห็นถึงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยว่าอยู่ในลำดับที่สูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาจนถึงในปัจจุบัน ตามค่าสถิติที่ถูกเก็บรวบรวม

สถานการณ์ในประเทศไทยขณะนี้ได้มีความคืบหน้าในการใช้ค่าปรับและโทษทางถนนใหม่สำหรับการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 จากข้อมูลที่

รวบรวมได้ ข้อมูลดังกล่าวได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการเสียชีวิตของคนไทยต่ออุบัติเหตุทางท้องถนน ยังคงมีอยู่จำนวนมาก แม้จะอยู่ในช่วงระยะเวลาการบังคับใช้แผนระดับโลก “ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2554–2563” สถานการณ์ดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงความท้าทายในการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน ตลอดจนการประเมินสาเหตุอุบัติเหตุในโครงสร้างของการบังคับใช้กฎหมาย จากการศึกษาวิจัยที่ผู้วิจัยได้อ้างอิงพบว่าการศึกษาวิจัยบางส่วนได้ทำนายพฤติกรรมและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อสาเหตุของการปฏิบัติตามกฎหมายอยู่ในจำนวนหนึ่ง อย่างไรก็ตาม มีเพียงไม่กี่การศึกษาที่ส่งเสริมวัฒนธรรมของกฎหมายที่รวมอยู่ในความคิดของพลเมืองที่มีต่อหลักนิติธรรม

จากสถิติของ “แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ 2554 - 2563” (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2553) อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่น่ากังวลมาช้านาน โดยพบว่าแนวทางปฏิบัติที่เลวร้ายที่สุดของประเทศไทยคือกฎหมายจำกัดความเร็วและกฎหมายเกี่ยวกับที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ประกอบกับจากสถิติของ World Health Organization และกระทรวงสาธารณสุข ในเรื่องวัยรุ่นและเยาวชน อายุ 15-24 ปี กับความปลอดภัยทางถนน พบว่า การบาดเจ็บจากการชนบนถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 และประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากการชนบนถนนของวัยรุ่นและเยาวชนสูงเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียนและสูงเป็นสองเท่าของอัตราเฉลี่ยทั่วโลก ซึ่งในแต่ละวันมีวัยรุ่นและเยาวชนเสียชีวิต 13 คน บาดเจ็บ 800 คน บาดเจ็บสาหัส 150 คน กลายเป็นผู้พิการ 7 คน โดย 1 ใน 4 ของผู้เสียชีวิต ตีمةแอลกอฮอล์ (กระทรวงสาธารณสุข, 2561) ควบคู่ไปกับรายงานการประเมินสถาบันและกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน เทียบกับประเทศที่เข้าร่วมรายงานอีกทั้งหมด 175 ประเทศ จากข้อมูลดังกล่าว ประเทศไทยได้แสดงให้เห็นถึงการตอบสนองต่อการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลจากการวิจัยนโยบายด้านสุขภาพเกี่ยวกับอัตราการเสียชีวิตจากสาเหตุเฉพาะดังกล่าวกลับเป็นอย่างอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่ออัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรพบว่ามีเปอร์เซ็นต์อยู่ที่ 8.1% ในกลุ่มชายไทยโดยประมาณ (Rao et al., 2010) ซึ่งตามข้อเท็จจริงของ Rao et al. (2010) อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นดังนี้แสดงให้เห็นว่าแนวปฏิบัติด้านกฎหมายจราจรภายในประเทศนั้น ไม่ได้นำกฎระเบียบความปลอดภัยบนท้องถนนไปปฏิบัติเทียบเท่ามาตรฐานสากลแต่อย่างใด เมื่ออ้างอิงจากงานวิจัยที่มีอยู่ ผู้วิจัยได้คาดการณ์ว่าพฤติกรรมและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อสาเหตุของการปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชนนั้นถูกควบคุมโดยการรับรู้ของประชาชนต่อหลักนิติธรรม โดยเนื้อหาดังกล่าวนี้อาจมีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดพฤติกรรมของสังคม มาอย่างยาวนาน ผู้วิจัย

สามารถสรุปเนื้อความได้ว่าระเบียบวินัยทางกฎหมายได้ส่งเสริมให้ประชาชนมีทัศนคติที่สอดคล้องกับบรรทัดฐานทางสังคมในปัจจุบัน และมีจิตสำนึกทางกฎหมายในการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่ออ้างอิงจากค่าสถิติ การมีกฎหมายควบคุมในประเทศไทยก็ยังคงไม่ประสบความสำเร็จด้านความร่วมมือสูงมาก ซึ่งผลกระทบในครั้งนี้อาจส่งผลให้ประเทศไทยมีแนวโน้มไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย SDG 3.6 ตาม GSRRS ได้อีกในอนาคต

ทั้งนี้ เมื่ออ้างอิงถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ผู้วิจัยได้นำข้อมูลสถิติที่กรมการขนส่งทางบกได้รวบรวมไว้ ตามตารางที่ 1 โดยค่าสถิติดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกและสาเหตุที่นอกเหนือจากสาเหตุจากบุคคล ตามค่าสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงจำนวนครั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วยพฤติกรรมส่วนบุคคล และสาเหตุทางอุปกรณ์ที่สามารถป้องกันได้จากทางสถาบันภาครัฐโดยตรง

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

1. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
สาเหตุจากบุคคล	60,501	54,794	-9.43
1.1 ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	11,060	10,442	-5.59
2.1 ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	10,647	10,769	1.15
3.1 หลับในขณะขับรถ	921	1,052	14.22
4.1 ขับรถในขณะเมาสุรา	905	774	-14.48
5.1 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	4,610	155.12
2.3 อื่นๆ	2,257	505	-16.67
3. สาเหตุจากสภาพแวดล้อม	1,807	1,961	70.80
3.1 คนตัดหน้ารถ	606	505	-16.67
3.2 ถนนลื่น/มีฝนตก	1,148	138	70.82
3.3 อื่นๆ	53	2,334	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)

อีกทั้ง เมื่อเปรียบเทียบกับค่าสถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 ในช่วงเดือนตุลาคม ถึง เดือนกันยายน เป็นต้นไป จากค่าสถิติพบว่าประชากรไทยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในส่วนของ การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เพิ่มในช่วงปลายปี เป็นต้นไป และสามารถสรุปรวมทั้ง 12 เดือนแล้วเป็นไปทางด้านลบมากกว่าด้านบวกในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งผลจากค่าสถิติดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงปัจจัยทั้งสองด้านทั้งประชาชนและสถาบันผู้กำหนดตัวบทกฎหมาย จากข้อมูลดังกล่าวตามตารางที่ 2 ได้ระบุถึงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกรณีที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียวคิดเป็นประมาณ 16% และ 23% ของประชากรที่มีอายุระหว่าง 19-24 ปี และ 25-35 ปี

ตาราง 2 เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 (ตุลาคม - กันยายน)

เดือน	ผู้ได้รับความเสียหาย	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
ตุลาคม	เสียชีวิต	575	498	-13.39
	บาดเจ็บสาหัส	327	311	-4.89
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,959	3,908	-1.29
	รวม	4,861	4,717	-2.96
พฤศจิกายน	เสียชีวิต	690	596	-13.62
	บาดเจ็บสาหัส	389	400	2.83
	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,721	4,215	-10.72
	รวม	5,800	5,211	-10.16
ธันวาคม	เสียชีวิต	709	646	-8.89

	บาดเจ็บสาหัส	419	493	17.66
	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,650	4,250	-8.60
	รวม	5,778	5,389	-6.73
มกราคม	เสียชีวิต	631	577	-8.56
	บาดเจ็บสาหัส	414	379	-8.45
	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,709	4,082	-13.31
	รวม	5,754	5,038	-12.44
กุมภาพันธ์	เสียชีวิต	558	588	5.38
	บาดเจ็บสาหัส	340	489	43.82
	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,357	5,797	33.05
	รวม	5,255	6,874	30.81
มีนาคม	เสียชีวิต	595	633	6.39
	บาดเจ็บสาหัส	383	518	35.25
	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,425	6,209	40.32
	รวม	5,403	7,360	36.22

ที่มา: รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564, กรมการขนส่งทางบก (2564)

ตาราง 2 เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 (ตุลาคม - กันยายน) (ต่อ)

เดือน	ผู้ได้รับความเสียหาย	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
เมษายน	เสียชีวิต	319	460	44.20
	บาดเจ็บสาหัส	275	337	22.55
	บาดเจ็บเล็กน้อย	2,626	4,948	88.42
	รวม	3,220	5,745	78.42
พฤษภาคม	เสียชีวิต	454	447	-1.54
	บาดเจ็บสาหัส	292	335	14.73
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,306	3,762	13.79
	รวม	4,052	4,544	12.14
มิถุนายน	เสียชีวิต	464	445	-4.08
	บาดเจ็บสาหัส	343	346	0.87
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,576	3,673	2.71
	รวม	4,383	4,464	1.85
กรกฎาคม	เสียชีวิต	490	392	-20.00

	บาดเจ็บสาหัส	341	294	-13.78
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,969	3,060	-22.90
	รวม	4,800	3,746	-21.96
สิงหาคม	เสียชีวิต	520	381	-26.73
	บาดเจ็บสาหัส	351	232	-33.90
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,843	2,822	-26.57
	รวม	4,714	3,435	-27.13
กันยายน	เสียชีวิต	464	361	-22.20
	บาดเจ็บสาหัส	316	257	-18.67
	บาดเจ็บเล็กน้อย	3,620	2,768	-23.54
	รวม	4,400	3,386	-23.05
รวม 12 เดือน	เสียชีวิต	6,469	6,024	-6.88
	บาดเจ็บสาหัส	4,190	4,391	4.80
	บาดเจ็บเล็กน้อย	47,761	49,494	3.63
	รวมทั้งสิ้น	58,420	59,909	2.55

ที่มา: รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564 กรมการขนส่งทางบก (2564)

จากข้อมูลและสถิติที่แสดงข้างต้น ผู้วิจัยมีความต้องการศึกษาพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจร และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นไปที่ผู้ตอบแบบสอบถามในช่วงอายุไม่เกิน 25 ปี เนื่องจากค่าสถิติดังกล่าวขาดการระบุในช่วงอายุที่ผลวิจัยที่เกี่ยวข้องบ่งชี้ว่ามีความเสี่ยง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเป็นแนวทางในการพัฒนาสังคมเคารพกฎหมายต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาใน

กรุงเทพมหานคร

โดยตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา และตัวแปรในการวิจัยประกอบด้วย

ตัวแปรต้น (Independent Variables) ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

ขอบเขตการวิจัย

ปัจจัยที่เสริมสร้างพฤติกรรมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลภายใต้ขอบเขต ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยได้จำกัดขอบเขตด้านเนื้อหาของกฎหมายที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ กฎหมายจราจรเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย 2 ประเด็น คือ

1. พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ พฤติกรรมของนิสิตนักศึกษาที่ปฏิบัติต่อกฎหมายจราจรในเชิงบวก โดยข้อคำถามเป็นข้อคำถามที่เลือกมาจาก พ.ร.บ. จราจรทางบก จำนวน 10 ข้อ
2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ซึ่งสามารถสรุปปัจจัยออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาปัจจัยที่เสริมสร้างพฤติกรรมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้เลือกศึกษาเฉพาะนิสิตนักศึกษาภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด มีค่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาปัจจัยที่เสริมสร้างพฤติกรรมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยมุ่งศึกษานิสิตนักศึกษา ที่มีอายุระหว่าง 18 ถึง 24 ปี ในกรุงเทพมหานคร ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ทุกประเภท จำนวน 350 คน โดยใช้การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Selection)

ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาปัจจัยที่เสริมสร้างพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ได้เริ่มดำเนินการศึกษาวิจัย ตั้งแต่เดือน 3 มีนาคม 2565 – ธันวาคม 2567

นิยามศัพท์เฉพาะ

พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย หมายถึง พฤติกรรมของนิสิตนักศึกษาที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเชิงบวก

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร หมายถึง ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร หมายถึง ระดับความรู้ที่มีต่อกฎหมายจราจรตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการลงโทษตามความผิดในกฎหมายจราจร

ระดับการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการลงโทษหรือการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในการจับกุม หรือลงโทษ ผู้กระทำความผิดกฎหมาย

การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม หมายถึง ระดับการยอมรับพฤติกรรมและพฤติกรรมเลียนแบบในการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของ นิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ไปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร เพื่อลด พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาผู้ใช้รถยนต์

2. เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำหลักสูตรการเสริมสร้าง วัฒนธรรมการเคารพกฎหมายจราจรและความเข้าใจในตัวบทกฎหมายจราจรของนิสิตศึกษานักศึกษา

3. เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปทบทวนและพิจารณากฎหมายจราจรให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

4. เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายระดับประเทศที่เสริมสร้างจิตสำนึกของประชาชน ผู้การบรรลุ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDGs ของสหประชาชาติ



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยชิ้นนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา ดังนี้

- 2.1 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย
- 2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับอาชญาวิทยา
- 2.3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย
- 2.5 กรอบแนวคิดงานวิจัย
- 2.6 สมมติฐานการวิจัย

2.1 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย

2.1.1 ความหมายของพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย

John Cassar White (2020) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือการที่ประชาชนโดยทั่วไปปฏิบัติตามกฎหมายและปรารถนาที่จะเข้าถึงระบบยุติธรรมเพื่อร้องเรียนการกระทำผิดกฎหมาย โดยพลเมืองโดยทั่วไปเชื่อว่ากฎหมายและข้อบังคับที่เป็นทางการเป็นพื้นฐานการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม หรือสามารถใช้เป็นเครื่องมือเพื่อให้เกิดความยุติธรรมได้

Heath Grant (2021) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือการที่ประชากรส่วนใหญ่และผู้ที่มีความเชื่อมั่น และมุ่งมั่นต่อหลักนิติธรรม โดยหลักนิติธรรมคือเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นของสังคม ประชาชนมีความเชื่อถือว่าตัวกฎหมายสะท้อนถึงค่านิยมของสังคมในขณะนั้น พร้อมกันกับส่งผลประโยชน์โดยรวมต่อประชาชน การสนับสนุนหลักนิติธรรมในระดับสูงที่ครอบคลุมถึงบรรทัดฐานและค่านิยมร่วมกันของกลุ่มที่กำหนดขึ้นเองภายในสังคมจะเกิดขึ้นได้ในสังคม (Tamanaha, 2004)

National Strategy Information Center (2011) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือสังคมที่ประชาชนส่วนใหญ่เชื่อและปฏิบัติตามหลักนิติธรรม โดยตัวบุคคลเข้าใจถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการช่วยสร้าง ดูแล และเคารพกฎหมาย และ

ประกอบด้วยความตระหนักว่าไม่มีบุคคลหรือสถาบันใดอยู่เหนือกฎหมาย รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐและชนชั้นผู้ปกครองในท้องถิ่น หนึ่งคือ สิทธิของพลเมืองทุกคนต้องได้รับการคุ้มครอง ไม่ว่าฝ่ายหรือกลุ่มใดก็ตามจะมีอำนาจก็ตาม โดยวัฒนธรรมการเคารพกฎหมายดังกล่าวเป็นแนวทางในการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างพลเมืองและรัฐ โดยวัฒนธรรมการเคารพกฎหมายสามารถเปลี่ยนแปลงพลวัตของสถาบันของรัฐ ทำให้มีประสิทธิภาพ มีประสิทธิผล และมียุติธรรมมากขึ้นได้ เนื่องจากพลเมืองจำนวนมากมีการตระหนักถึงหลักนิติธรรมและปฏิบัติตามหลักการของหลักนิติธรรม ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายและภาคยุติธรรมในการต่อสู้กับอาชญากรรมร้ายแรงและการทุจริตได้รับการสนับสนุนจากประชาชนทั่วไปมากยิ่งขึ้น โดยประชาชนจะเข้ามาอยู่ภายในกระบวนการโดยสถานะการเป็นพยาน และสามารถตรวจสอบการทุจริตหรือการปฏิบัติที่ไม่โปร่งใสภายในกระบวนการยุติธรรมได้ เป็นการกระตุ้นให้รัฐบาลมีความรับผิดชอบต่อการยึดมั่นในหลักนิติธรรมและเคารพสิทธิมนุษยชนมากยิ่งขึ้น

2.1.2 องค์ประกอบของพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย” ได้มีการกำหนดไว้ใน SDGs หรือ Sustainable Development Goals (Goal 16) ขององค์การสหประชาชาติ โดยองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการเคารพกฎหมายไม่สามารถเกิดขึ้นในสังคมได้อย่างอิงตามองค์สหประชาชาติคือ กฎหมายที่บกพร่องและขาดความชอบธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบังคับใช้กฎหมายที่บกพร่องเนื่องจากเจ้าพนักงานประพฤติดมิชอบและเลือกปฏิบัติ หรือผู้ถือสิทธิที่ถือตัวเหนือกฎหมาย ทำให้ประชาชนคนขาดความเคารพในกฎหมายอันเนื่องมาจากความไม่ยุติธรรม รวมถึงการมีกฎหมายที่ดีแต่ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในสังคม และการดำเนินการให้มีการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ไม่เป็นระบบและไม่เป็นเอกภาพ องค์กรที่ดี ได้เกิดกรณีที่กฎหมายมีความเหมาะสมแล้ว แต่ประชาชนและสังคมคำนึงถึงประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าผลกระทบหรือผลเสียต่อผู้อื่นและส่วนรวม รวมไปถึงการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวด ไม่เท่าเทียมเพียงพอ และทางเลือกในการรับโทษตามกฎหมายหากฝ่าฝืนนอกจากการปรับเป็นจำนวนเงินตามกำหนด หรือการคุมขัง

การเสริมสร้างความมั่นคงที่เพียงพอให้ประชาชนมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย จำเป็นต้องมุ่งเน้นที่การส่งเสริมศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายให้เด่นชัดยิ่งขึ้น ทั้งในแง่ความดีของตัวบทกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเสมอภาค อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยนั้นมีลักษณะพิเศษทางสังคมและวัฒนธรรมที่ไม่นำไปสู่การเคารพกฎหมาย โดยมีปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมาย (ทรรศนกุลพันธ์, 2012) ดังนี้

1) ตัวบทกฎหมายไร้ประสิทธิภาพที่ดีเพียงพอ

ถ้าตัวบทกฎหมายขาดประสิทธิภาพ ผู้ที่อยู่ภายใต้กฎหมายก็ขาดความเคารพกฎหมายเนื่องจากขาดศรัทธาต่อกฎหมายจนทำให้มีอคติต่อตัวบทกฎหมายนั้น อันนำไปสู่การเสื่อมคลายของกฎหมาย โดยสามารถแยกแยะลักษณะที่เป็นรูปธรรมได้ ดังนี้

1.1) กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม คือ กฎหมายที่บัญญัติที่มีเนื้อหาเป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ถูกบังคับตามกฎหมายบางกลุ่ม เช่น กฎหมายเลือกปฏิบัติต่อเชื้อชาติในบางประเทศ ทำให้มีการปฏิบัติต่อบุคคลอย่างไม่เสมอภาคทำให้เกิดความรู้สึกความไม่เป็นยุติธรรมจนเกิดการต่อต้าน ต่อรัฐบาลผู้ใช้กฎหมายนั้น ๆ ได้

1.2) กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเป็นจำนวนมาก การบัญญัติกฎหมายมาเป็นจำนวนมากจนกลายเป็นภาระต่อประชาชนอาจจะส่งผลในแง่ลบ คือ การมีกฎหมายมาบังคับมากเกินไปจนทำให้ประชาชนเกิดความสับสนและความอึดอัด จนทำให้ประชาชนเกิดการมองข้ามและขาดความเคารพกฎหมายในที่สุด ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นระบบประมวลกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษร การที่จะควบคุมสังคมประการใดก็ต้องออกกฎหมาย และเมื่อไม่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายจะทำให้กฎหมายนั้นเสื่อมค่าและขาดการเคารพกฎหมายในที่สุด

1.3) การบัญญัติกฎหมายมีความจำเป็นต้องผ่านกระบวนการนิติบัญญัติที่มีความเชื่อมั่น ซึ่งกฎหมายที่ผ่านกระบวนการนิติบัญญัติที่ดี จะต้องไม่เป็นไปตามความต้องการของฝ่ายรัฐสภาปัดย์ เพียงฝ่ายเดียว ซึ่งอาจจะขาดการตรวจสอบจากหลายฝ่ายในทุกมิติ และเกิดความคับข้องใจของผู้ถูกบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายด้วย

2) การบังคับใช้กฎหมายที่บกพร่อง

การบังคับใช้กฎหมายเป็นกระบวนการที่ทำกฎหมายให้มีความศักดิ์สิทธิ์และเป็นการทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชนหรือผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจึงมีความสำคัญยิ่ง เพราะเมื่อผู้บังคับใช้กฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายบกพร่องจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง ถึงแม้จะมีการบัญญัติกฎหมายที่ดีหากมีการบังคับใช้กฎหมายที่บกพร่อง ก็จะทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรมหรือเกิดความไม่ยุติธรรม ก็จะทำให้ผู้ที่ถูกบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายจะเกิดความเคารพศรัทธาต่อกฎหมายนั้น ประกอบกับหากการดำเนินการของหน่วยงานราชการมีการปฏิบัติที่ล่าช้า การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่เพิกเฉย การแทรกแซงของกลุ่มการเมืองและกลุ่มธุรกิจในเรื่องผลประโยชน์ การใช้ระบบอุปถัมภ์จนเกินไป จะเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่บกพร่องและขาดการเคารพกฎหมาย

3) การไม่เข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมาย

การไม่เข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมายสามารถแบ่งได้เป็นสองประการ คือ การขาดความรู้และความเข้าใจของผู้บังคับใช้กฎหมายและขาดความรู้ความเข้าใจของผู้ถูกบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ อาจเกิดขึ้นจากการขาดการประชาสัมพันธ์และการทำความเข้าใจความเข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมายต่อประชาชน เพราะเมื่อผู้ถูกบังคับใช้กฎหมายหรือประชาชนไม่เข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมายในแต่ละฉบับแล้ว หากเกิดผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ก็อาจจะเกิดการต่อต้านหรือเกิดการชุมนุมต่อต้านได้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องทำความเข้าใจต่อประชาชนในมิติต่าง ๆ

4) การมีส่วนร่วมในกฎหมายของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชนในประเทศตะวันตก โดยส่วนใหญ่พลเมืองจะมีความรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของและมีส่วนร่วมในกฎหมาย โดยมีความเคารพกฎหมายที่ตนเองมีส่วนร่วม สำหรับในประเทศไทยจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบัญญัติกฎหมาย คือ การมีรัฐธรรมนูญฯ พ.ศ. 2540 ซึ่งถือว่าเป็นรัฐธรรมนูญฯ ฉบับประชาชน เนื่องจากมีการพิจารณาพิจารณารัฐธรรมนูญฯ โดยประชาชนจำนวนมากเข้ามามีส่วนร่วมในการร่างรัฐธรรมนูญฯ นี้ จนทำให้ประชาชนเกิดการมีส่วนร่วมและห่วงใยในสิ่งที่ตนเองจัดทำขึ้นมา

2.1.3 องค์ประกอบที่สำคัญที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมเคารพกฎหมาย

มีองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ประการ คือ

1) ในภาพรวมของรัฐควรจะมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับวัฒนธรรมและบริบทของสังคมในขณะนั้น หากบริบทของสังคมมีการเปลี่ยนแปลงไปอาจจะไม่สอดคล้องกับกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน รัฐจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้การศึกษาแก่ประชาชนในการให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่รัฐบังคับใช้ ในบางครั้งจะต้องให้ประชาชนเห็นถึงการปฏิบัติตามความต้องการของกฎหมายดังที่ระบุไว้ ว่าเกิดประโยชน์ต่อประชาชนเองและแก่สาธารณชนอย่างชัดเจน

2) ในภาพของประชาชน ประชาชนควรจะต้องดำเนินการ คือ (1) ประชาชนที่เป็นคนในสังคม ต้องมีความตระหนักถึงคุณค่า (Value) ร่วมกัน โดยมีคุณค่าของการปฏิบัติตามกฎหมายและกติการวมถึงรู้สึกสำนึกถึงเหตุผลทั้งทางสังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพและทางด้านความปลอดภัยของปวงชน (2) ประชาชนที่เป็นคนในสังคม ต้องมีพฤติกรรม (Behaviors) ไม่ฝ่าฝืนกฎหมายและกติกา โดยไม่ละลุ่มลุ่มช่วยให้ตนเองหรือผู้อื่นแม้เพียงเล็กน้อยไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นใคร รวมถึงไม่แสวงหาหรือไม่ใช้อภิสิทธิ์ที่มากกว่าคนทั่วไป ไม่ว่าเพื่อให้ได้ประโยชน์ง่ายกว่าผู้อื่น

หรือเพื่อให้รอดพ้นจากโทษของการฝ่าฝืน (3) ประชาชนที่เป็นคนในสังคม ต้องเข้าใจในระบบของสังคม (Social System) โดยต้องไม่เพิกเฉยต่อการละเมิดต่อกฎหมายและกติกาของสังคม รวมถึงไม่ยอมให้มีการใช้อิทธิฤทธิ์ เพื่อให้หลุดพ้นจากการถูกลงโทษ อีกทั้งต้องใช้ระบบมาตรการทางสังคมควบคุม ตำหนิและลงโทษ

จากแนวคิดดังกล่าว สรุปได้ว่า พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย หมายถึง การที่ประชาชนโดยทั่วไปเชื่อและปฏิบัติตามกฎหมาย โดยตัวบุคคลเข้าใจถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการช่วยสร้าง ดูแล เคารพกฎหมาย และมีความปรารถนาที่จะเข้าถึงระบบยุติธรรมเพื่อร้องเรียนการกระทำผิดกฎหมาย โดยมีความเชื่อถือว่าตัวกฎหมายสะท้อนถึงค่านิยมและส่งผลประโยชน์โดยรวมต่อสังคม ดังนั้นพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจึงเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายในเชิงบวก ทั้งนี้ปัจจัยที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย การรับรู้ถึงความรุนแรงของกฎหมาย การรับรู้ถึงการบังคับใช้กฎหมาย และการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย

2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับอาชญาวิทยา

อาชญาวิทยาเป็นศาสตร์ที่ให้ความสนใจในพฤติกรรมที่ถูกกำหนดตามกฎหมายว่าเป็นพฤติกรรมที่ต่อต้านสังคมหรืออาชญากรรม Durrant and Ward (2015) อธิบายว่าทฤษฎีที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาสาขาวิชาอาชญาวิทยาจะถูกประกอบด้วยทฤษฎีทางสังคมวิทยาเป็นหลัก โดยทฤษฎีทางสังคมวิทยาเป็นสหวิทยาที่มีการศึกษาครอบคลุมนอกเหนือจากการศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายและการก่ออาชญากรรม โดยทฤษฎีดังกล่าวได้ถูกนำมาผสมผสานร่วมกับจิตวิทยา มานุษยวิทยา รัฐศาสตร์ และกฎหมาย ก่อเกิดเป็นอาชญาวิทยา โดยมุมมองต่ออาชญาวิทยาในปัจจุบันถูกให้ความหมายไว้ว่าเป็นมุมมองที่พยายามทำความเข้าใจสาเหตุต้นของการเกิดอาชญากรรม มุ่งเน้นที่การศึกษาหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคล สังคม และสถาบันทางสังคมผ่านแนวคิดที่ศึกษาอาชญากรรม และการตอบสนองต่ออาชญากรรม (Eisler et al., 2022)

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมการปฏิบัติตามและพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจรรยาบรรณของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานครนั้นมีความจำเป็นต่อการศึกษาแนวคิดทางอาชญาวิทยาเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมของเยาวชนที่สอดคล้องกับการกระทำความผิดต่อกฎหมายจรรยาบรรณ โดยการวิจัยในครั้งนี้ได้ขยายความในส่วนทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) และทฤษฎีการไร้ระเบียบในสังคม (Social Disorganization Theory) ดังนี้

2.2.1 ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม

ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) มีแนวคิดสำคัญว่า พฤติกรรมของอาชญากร สามารถถ่ายทอดหรือมีการเรียนรู้ เมื่อมีการอยู่กันอย่างใกล้ชิดภายในกลุ่ม และพฤติกรรมที่จะแสดงให้ถึงความเป็นอาชญากรจะขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ของช่วงระยะเวลาและความสม่ำเสมอในการอยู่ร่วมกันภายในกลุ่ม โดยทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมสามารถอธิบายพฤติกรรมอาชญากรรมต่างๆ ได้หลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการอธิบายเรื่องการเสพยาเสพติด การติดสุรา พฤติกรรมเบี่ยงเบนทางเพศ อาชญากรรมที่ใช้ความรู้ในการกระทำความผิดองค์กรอาชญากรรม อาชญากรรมที่ใช้ความรุนแรง การฆ่าตัวตาย และความบกพร่องทางจิต ซึ่งเป็นตัวแปรที่ทำให้เกิดพฤติกรรมอาชญากรรม พอสรุปได้ดังนี้ (ชนติ & ปิตะนีละบุตร, 2543, pp. 116-118)

2.2.1.1 การคบหาสมาคมที่แตกต่าง (Differential Association) หมายถึง กระบวนการที่บุคคลหนึ่งมีประสบการณ์กับค่านิยมในการให้ความยอมรับหรือไม่ยอมรับ พฤติกรรมผิดกฎหมาย หรือถูกต้องตามกฎหมาย ในการคบหาสมาคม กล่าวคือ การที่บุคคลหนึ่งมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่นที่มีพฤติกรรมคล้ายคลึงกัน ส่วนในแง่มุมมองของค่านิยมจะเป็นประสบการณ์ที่บุคคลได้พบกับปรากฏการณ์ต่างๆ ของบรรทัดฐานและค่านิยมในการคบหาสมาคมกับบุคคลอื่น โดยกลุ่มคนที่บุคคลนั้นได้มีการคบหาสมาคมด้วยนี้ จะมีการยอมรับแล้ว และมีการเปิดโอกาสให้บุคคลได้มีการเลียนแบบและการมีพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย อันเกี่ยวข้องกับกลุ่มบุคคล คือ เพื่อน ครอบครัว รวมถึงกลุ่มที่มีความสำคัญรองลงมาคือ อาจารย์ เพื่อนบ้าน รวมถึงกฎหมาย อีกทั้งผู้มีอำนาจเหนือกว่ารวมถึงสื่อมวลชน ซึ่งแหล่งที่มาของทัศนคติหรือรูปแบบต่างๆ ซึ่งการคบหาสมาคมเมื่อมีระยะเวลานานกว่า มีความถี่บ่อยกว่า และบุคคลหรือสิ่งที่เป็นต้นแบบให้ความสำคัญมากกว่า หรือมีความใกล้ชิดมากกว่าก็จะสามารถมีอิทธิพลในพฤติกรรมของบุคคลผู้นั้นมากกว่า

1) หลักการ (Definition) คือ การที่บุคคลมีพฤติกรรมที่ยึดติดหรือมีต่อพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่ง ในการกระทำใดว่าเป็นการกระทำที่ถูกหรือการกระทำที่ผิด หากมีแนวโน้มหรือพฤติกรรมที่ไม่ยอมรับในการกระทำใดก็มักจะไม่น่าเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการกระทำนั้นๆ ดังนั้น เมื่อบุคคลได้มีทัศนคติทางบวกกับพฤติกรรมอาชญากร ก็มีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมที่กระทำผิดกฎหมาย และจะมีแนวคิดที่จะโน้มน้าวให้คนอื่นเชื่อว่าการกระทำผิดกฎหมายนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้อง

และสามารถกระทำได้ โดยจะหาเหตุผลในการเข้าข้างตนเองในการกระทำผิดนั้น ทั้งนี้ ทักษะคติในการที่จะกระทำสิ่งที่ถูกกฎหมายและผิดกฎหมายจะถูกพัฒนาผ่านทางความใกล้ชิดและการสนับสนุนที่แตกต่าง

2) การสนับสนุนที่แตกต่าง (Differential Reinforcement) หมายถึง การรักษาความสมดุลระหว่างการให้รางวัลและการลงโทษ ที่อันเป็นผลมาจากพฤติกรรมของบุคคล โดยบุคคลจะงดเว้นจากการกระทำหรือจะกระทำผิดต่อไปนั้น ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับอันเนื่องมาจากพฤติกรรม ในอดีต ปัจจุบันและในอนาคต ส่วนความเป็นไปได้ในการกระทำผิดซ้ำจะขึ้นอยู่กับผลลัพธ์ที่ได้รับจากการกระทำผิด การสนับสนุนที่แตกต่างนี้หากเกิดขึ้นบ่อยและมีความถี่มากขึ้นก็จะทำให้บุคคลมีพฤติกรรมผิดกฎหมายเพิ่มมากขึ้น

3) การเลียนแบบ (Imitation) หมายถึง การเข้าไปดำเนินการตามพฤติกรรมนั้น ๆ หลังจากที่ได้มีการสังเกตพฤติกรรมที่ดังกล่าวที่คล้ายคลึงของบุคคลอื่น โดยการเลียนแบบจะเกิดขึ้นได้ ขึ้นอยู่กับรูปแบบและคุณลักษณะของพฤติกรรมที่ถูกสังเกต รวมถึงผลที่ได้รับการถ่ายทอดพฤติกรรมนั้น โดยการสังเกตรูปแบบที่ปรากฏชัดในกลุ่มบุคคลที่สำคัญและจากสื่อมวลชนนั้น มีผลต่อการกระทำพฤติกรรมที่ถูกกฎหมายและการกระทำที่ผิดกฎหมาย และการสังเกตจะมีความสำคัญในการมีพฤติกรรมใหม่ หรือหยุดพฤติกรรมที่ได้เกิดขึ้นมา และได้มีการรักษาพฤติกรรมที่ได้คงเดิม

ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมนี้สามารถจะอธิบายถึงปรากฏการณ์ในเรื่องของพฤติกรรมการเบี่ยงเบนในวัยรุ่น เช่น พฤติกรรมการดื่มสุรา การติดยาเสพติด การสูบบุหรี่ ทั้งนี้ทฤษฎีนี้ยังมีความสอดคล้องกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) และสามารถอธิบายถึงปรากฏการณ์ในการตัดสินใจ รวมถึงการพัฒนาแรงจูงใจ ทักษะคติ และแนวโน้มการก่ออาชญากรรม รวมทั้งสามารถอธิบายถึงปรากฏการณ์ของการเรียนรู้ของผู้กระทำผิดได้ ทั้งนี้ สรุปได้ว่าทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมมีหลักการว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นผลมาจากกระบวนการเรียนรู้โดยผ่านความใกล้ชิด (Differential Association) หรือการเลียนแบบ (Imitation) โดยพฤติกรรมของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ทฤษฎีนี้สามารถอธิบายปรากฏการณ์อาชญากรรมต่างๆ ได้อย่างค่อนข้างครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็น พฤติกรรมการเบี่ยงเบนทางเพศ พฤติกรรมอาชญากรรมที่ใช้รุนแรง การฆ่าตัวตาย และความบกพร่องทางจิต

2.2.2 ทฤษฎีการไร้ระเบียบในสังคม (Social Disorganization)

ทฤษฎีการไร้ระเบียบทางสังคม (Social Disorganization Theory) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงสถานะที่สถาบันสังคมไม่สามารถทำหน้าที่ควบคุมสมาชิกในสังคมได้ ทำให้เกิดความบกพร่องในบทบาทหรือหน้าที่ขาดกลไกที่เพียงพอในการควบคุมสมาชิกให้ปฏิบัติ ตามบรรทัดฐานของสังคม สถาบันต่างๆ ทำหน้าที่ไม่ประสานสอดคล้องกัน ต่างฝ่ายต่างทำสมาชิกในสังคมจึงเกิดความรู้สึกสับสน วุ่นวาย ประพฤติปฏิบัติตนไม่ถูก เกิดภาวะไร้บรรทัดฐาน (Anomie) และพฤติกรรมเบี่ยงเบนขึ้น (จำนง อติวัฒนสิทธิ์, 2545) กรอบความคิดนี้ โดย Maurice R. Davis (1943) เชื่อว่า สังคมที่ไร้ระเบียบมีความสัมพันธ์โดยตรงกับสถิติของการเกิดอาชญากรรม โดยมีข้อสรุปจากงานวิจัยที่น่าสนใจหลายประการ เช่น ชุมชนที่มีสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่ไม่มั่นคงหรือไม่มีบรรทัดฐาน และค่านิยมทางสังคมที่แน่นอน หรือ มีค่านิยมที่แข่งขัน ชิงดีชิงเด่น หรือมีกลุ่มผู้ด้อยโอกาสทางสังคมมากมักจะมียัตราการกระทำความผิดสูง เป็นต้น

ทฤษฎีนี้เห็นได้ว่าสังคมได้เกิดจากการรวมตัวที่มีระเบียบกฎเกณฑ์ที่แน่นอนโดยคาดหวังให้สมาชิกต้องปฏิบัติ และการไม่ปฏิบัติตามระเบียบของสังคมเกิดจากกฎเกณฑ์เหล่านี้ไม่สามารถดำเนินการไปได้ ทำให้ไม่มีผู้ปฏิบัติ ตามหรือละเมิดดังกล่าว ความไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวอาจจะมีสาเหตุ 3 ประการ คือ

2.2.2.1 การใช้กฎเกณฑ์เป็นภาวะที่คนเราไม่มีกฎเกณฑ์คอยบอกว่าจะต้องทำอย่างไร

1) ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกถูกบังคับให้กระทำตามบรรทัดฐานที่ตรงกันข้ามหรือขัดแย้งกัน

2) การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่าการเชื่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ก็ไม่ได้ทำให้ตนได้รับประโยชน์หรือได้รับ โทษอะไร เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว อาจจะทำให้มาตรฐานของความประพฤติที่เคยปฏิบัติ มาจนเป็นประเพณีกลายเป็นสิ่งที่ล้าสมัย และสังคมก็ไม่มีมาตรฐานใหม่ให้สมาชิกปฏิบัติ บุคคลที่รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคมนี้อาจจะทำให้กลายเป็นไม่สนใจจะทำตามระเบียบ เช่น ติดยาเสพติด โดยสังคมก็จะได้รับผลกระทบจากความไร้ระเบียบนั้น อาจจะปรับปรุงโดยการปรับเปลี่ยนเกณฑ์บางประการ หรืออาจจะคงกฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้หรือยกเลิกกฎเกณฑ์นั้น

ทั้งนี้ สถานการณ์ที่อาจสะท้อนถึงการไร้ระเบียบทางสังคม ได้แก่: (1) ความรุนแรงและอาชญากรรม อาทิ การเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมที่เกิดจากความขัดแย้งภายในชุมชน (2) การประท้วงและการเคลื่อนไหวทางสังคม อาทิ การที่กลุ่มคนออกมาประท้วงเพื่อเรียกร้องสิทธิหรือแสดงความไม่พอใจต่อรัฐบาล (3) การไม่เคารพกฎหมาย อาทิ การกระทำที่ละเมิดกฎหมายโดยไม่ถูกลงโทษหรือการไม่มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ (4) ความยากจนและความไม่เท่าเทียม อาทิ สถานการณ์ที่ประชาชนจำนวนมากประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความขัดแย้งในสังคม

2.3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร

2.3.1 พฤติกรรมที่ถูกควบคุมในกฎหมายจราจร

พฤติกรรมที่ถูกควบคุมในกฎหมายจราจรหรือพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจราจรโดยส่วนใหญ่ที่พบ คือ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การกลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด การขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น โดยสาเหตุของการทำผิดกฎหมายจราจรมันั้นมาเกิดมาจากความสะดวกและเพื่อสะดวกในความรวดเร็วของตนเองในการไปถึงจุดหมายของการเดินทาง ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ผู้นั้นก็ขาดความรู้ความเข้าใจและยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

2.3.1.1 พฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร

2.3.1.1.1 ขับเข้าแซงขา ในการขับแซงขานั้นไม่ผิดกฎหมาย เพราะเป็นการใช้ ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด แต่ในความจริงแล้ว ช่องจราจรทางขวามีไว้สำหรับแซง และเมื่อมีรถที่เร็วกว่าขับ มากก็ต้องหลบซ้ายเท่าที่จะทำได้ การขับรถแซงขา มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 34 และมาตรา 35)

2.3.1.1.2 ขับรถจี้ท้ายคันหน้า อาจที่ทำให้เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง เพราะระยะเบรกไม่เพียงพอ โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 40 ระบุว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย เมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

2.3.1.1.3 ขับรถคร่อมเลน หรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ ในการขับรถประเภทนี้ เว้นการเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ ถือว่ามีความผิด มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(6) , 157)

2.3.1.1.4 ขับหรือจอดรถยนต์/รถจักรยานยนต์ บนทางเท้า ในกรุงเทพมหานคร มีนโยบายปรับผู้ฝ่าฝืนตาม พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด พ.ศ. 2535 กำหนดโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่เทศกิจสามารถตรวจสอบและจับได้ในทันที

2.3.1.1.5 เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็นและโดยไม่มีเหตุอันควร มีโทษปรับสูงสุด 500 บาท ซึ่งใช้ไฟตัดหมอกโดยไม่ผิดกฎหมาย ได้แก่ สถานการณ์ฝนตกหนัก เนื่องจากการเพิ่มวิสัยทัศน์ในการมองเห็น รวมถึงการขับรถผ่านกลุ่มควันหนา จนไม่สามารถมองเห็นทางข้างหน้าในระยะ 50 เมตร สามารถเปิดได้

2.3.1.1.6 ดัดแปลงไฟหน้า-ไฟท้ายรถ โดยให้เป็นแสงสีฟ้าหรือสีอื่น หรือทำให้มีความสว่างจ้าเกินไปจนแยงตาผู้ขับขี่ที่ขับสวนทางมา ทำให้สายตาทะลึง เป็นเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ฐานใช้รถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้องตามที่กำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะมีความผิดตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ฐานเพิ่มเติมสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น มีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

2.3.1.1.7 เลี้ยวรถโดยไม่เปิดไฟเลี้ยว ในทุกครั้งที่ต้องการเปลี่ยนช่องจราจร ต้องให้สัญญาณไฟเพื่อให้รถคันที่ตามมาได้รับทราบ ควรเปิดไฟเลี้ยวให้คันหลังเห็นชัดเจนก่อนทางที่เราจะเลี้ยวรถ ถ้าเทียบความเร็ว รถวิ่งอยู่ที่ 30 กม./ชม. ก็ให้เปิดไฟเลี้ยวล่วงหน้าก่อน 30 เมตร ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก จราจรทางบก พ.ศ.2522 ม.36 วรรคหนึ่ง, ม.148 โดยปรับไม่เกิน 500 บาท

2.3.1.1.8 เปิดเลนเอง หรือขับรถบนไหล่ทาง โดยเปิดช่องทางจราจรเอง เป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 103 ซึ่งไหล่ทางไม่ได้เป็นช่องทางที่ใช้เดินรถ เพราะไหล่ทางเป็นช่องทางสำหรับรถฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล รถตำรวจ เพื่อใช้ปฏิบัติงานเหตุฉุกเฉิน หรือรถที่จอดเสียชั่วคราวเท่านั้น

2.3.1.1.9 ปาดหน้าแซงคิว ขอบแทรกเข้าคอสะพาน เป็นพฤติกรรมที่ทำให้เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดปัญหาการติดขัด ซึ่งการแซงในเส้นที่บีบ มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท

2.3.1.1.10 การขับรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด คือ เกินกว่า 90 กม./ชม. โดยส่วนใหญ่เป็นการกระทำผิดกฎหมายโดยเจตนา คือ ขับเร็วเกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นการทำให้เห็นว่าผู้กระทำผิดไม่เคารพกฎหมาย และอาจจะไม่เคยได้รับใบสั่ง ทำให้เห็นว่าผู้กระทำผิดสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับ ทั้งนี้ อาจจะมียกข้อตรวจจับมีน้อย หรือมีเครื่องมือตรวจสอบว่ามีกล้องตรวจจับหรือทราบว่าจะตรวจอยู่บริเวณไหน และ มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารดังกล่าวผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่นทางโซเชียลเน็ตเวิร์คตลอดเวลา อันเป็นการส่งผลให้ผู้ขับขี่ขาดการเคารพกฎหมายและมีการกระทำความผิดมากขึ้น

2.3.1.1.11 พฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่า ถ้าถนนไม่มีรถยนต์น่าจะสามารขับเร็วเกินกฎหมายที่กำหนดได้ หรือขับที่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดสักเล็กน้อยเห็นว่าเป็นเรื่องปกติสามารถทำได้ รวมถึงเห็นว่าคนอื่นก็กระทำกัน ซึ่งอาจจะมีความเร็วที่กฎหมายกำหนดเป็น 90 กม./ชม. นั้นเข้าไปสำหรับถนนสายหลักหรือถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ส่วนการขับรถตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิดก็อาจจะมีการปฏิบัติควบคู่กันไป อีกทั้งผู้ขับขี่มีการใช้ความเร็วในการขับและขับด้วยความคึกคะนอง ทำให้เกิดการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

2.3.1.1.12 พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในส่วนของผู้โดยสารตอนหน้าและผู้ขับ กฎหมายกำหนดไว้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2537 ในรถยนต์ส่วนบุคคล รถขนส่ง รถแท็กซี่ รถกระบะ รถตู้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก บังคับให้ผู้ขับรถและผู้ที่นั่งตอนหน้าคู่กับคนขับต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นไปตาม ม.123 วรรคสอง หากฝ่าฝืนก็จะเป็นความผิด ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารคู่หน้า โดยมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ในทั้ง 2 กรณี

2.3.1.1.13 ดัดแปลง-แก้ไขป้ายทะเบียน การแก้ไขป้ายทะเบียนโดยปิดบังตัวอักษรหมายเลขรถยนต์และจังหวัด เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ตามมาตรา 14 ประกอบมาตรา 60 หากผู้ใดฝ่าฝืน มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท และมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาฐานปลอมแปลงเอกสาร

2.3.1.1.14 ขับรถไม่พกพาสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนรถ ตามความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 42 ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับขี่และมีใบอนุญาตขับรถและ สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ อยู่ระหว่างในขณะขับรถยนต์หรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ เพื่อแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทันที มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท เพื่อเป็นการป้องกันในกรณีรถถูกโจรกรรม

2.3.2 ข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้มีข้อจำกัดในหลายประการ คือ

2.3.2.1 ข้อจำกัดเกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่เฉียบเด็ดขาดในการปฏิบัติหน้าที่ คือ การยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างหรือผู้ประจำเครื่อง อุปกรณ์การขนส่งได้กระทำความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรขนส่งทางบก พ.ศ. 2552 ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ปฏิบัติงานในท้องที่หรือตามท้องถนน คือ ตำรวจจราจรชั้นประทวนหรือแม้แต่นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ได้แก่ รองสารวัตรจราจร สารวัตรจราจร รองผู้กำกับการจราจร ซึ่งในทางกฎหมายไม่มีอำนาจในการยึด ใบอนุญาตขับขี่ แต่ได้กำหนดให้เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร หรือผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เท่านั้น รวมถึงผู้บังคับใช้กฎหมายอาจจะเกิดจากความเกรงกลัว เกรงอก เกรงใจ ต่อกลุ่มคนบางกลุ่ม เช่น ข้าราชการ นักธุรกิจ ผู้มีอิทธิพล เป็นต้น

2.3.2.2 จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น สาเหตุที่สำคัญมาจาก (1) โครงการรถยนต์คันแรกที่ต้องการกระตุ้นให้ประชาชนซื้อ รถยนต์ส่วนตัว ทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบัน 2560 มีรถยนต์ส่วนบุคคลได้จดทะเบียนรถยนต์ใหม่มีมากขึ้นในทุก ๆ ปี ไม่ต่ำกว่า 400,000 คัน (2) ค่านิยมของคนไทยที่นิยมความสะดวกสบายในการมีรถยนต์เป็นของตนเอง (3) ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่เพียงพอ (4) ในแต่ละครอบครัวมีรถยนต์หลายคันสำหรับใช้ในแต่ละกิจกรรม (5) การมีรถยนต์ส่วนตัวทำให้การเดินทางปลอดภัยเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน หากจะต้องเดินทางไปในพื้นที่ที่ไม่ปลอดภัย

2.3.2.3 บทบัญญัติทางกฎหมายมีความคลุมเครือไม่ชัดเจน โดยกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีหลายตัวบทกฎหมาย และหน่วยงานหลายหน่วยงานรับผิดชอบ อาจจะทำให้บทบัญญัติของกฎหมายบางมาตราอาจจะไม่สามารถเหมาะสมกับบริบทของเหตุการณ์ปัจจุบัน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความซึ่งนำไปสู่การที่เจ้าพนักงานจราจรต้องใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาความผิด ทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการของการบังคับใช้กฎหมายและทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ อีกทั้งยังมีกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องมีหลายประการ เช่น พระราชบัญญัติจราจรขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และยังมีการออก กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง ประกอบอีกมาก

2.3.2.4 ประชาชนไม่เคารพกฎจราจรจำนวนมาก แบ่งได้เป็นหลายกรณี เช่น (1) การขาดความรู้ ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจร (2) นิสัยของผู้ใช้รถใช้ถนนยังมีความเอาแต่ความสะดวกของตนเองไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (3) ความไม่เคารพกฎหมายจราจร (4) สภาพบังคับทางกฎหมายยังมีน้อยและสามารถเลือกปฏิบัติ (5) ความไม่ใส่ใจในการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานจราจร (6) เจ้าหน้าที่ตำรวจ ขาดความเข้าใจ ขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษ (7) ขาดความเป็นเอกภาพในการบริหารงานจราจรในองค์กรเอง (8) การขาดแคลนอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (9) การขาดแคลนเครื่องมือ เครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ ที่จำเป็นสำหรับการควบคุมและจับกุมผู้กระทำความผิด นอกจากนั้นยังเกิดจากประชาชนผู้ขับขี่ รถยนต์ไม่ได้ศึกษาเส้นทางก่อนที่จะเดินทาง หรือ บางคนขับขี่รถยนต์โดยไม่มี ความชำนาญ ในขณะที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติขาดการกวดขัน ด้านวินัยจราจรของประชาชนอย่าจริงจังและต่อเนื่อง ประกอบกับ ความรับผิดชอบในหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจยังมีไม่เพียงพอ และอาจจะมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง

2.3.2.5 การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเกิดจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ โดยการเรียกรับสินบน แสวงหา ผลประโยชน์ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกปฏิบัติใน การจับกุม ปิดเบี่ยงพยานหลักฐาน ผู้กระทำความผิดยอมที่จะยอมเสียเงินให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อความสะดวกสบาย ไม่ต้องเสียเวลาในการที่จะเดินทางและยังมีอัตราที่ต่ำกว่าที่จะไปเสียค่าปรับที่ สถานีตำรวจ อีกทั้ง การคอร์รัปชันอาจจะเกิดจาก ร้านค้าที่อยู่ในบริเวณที่มีการจราจรแออัด โดยอาจจะให้ค่าตอบแทนเป็นรายเดือนแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาให้บริการในการจัดการจราจรหรือการละเว้นการปฏิบัติ

2.3.2.6 การขาดแคลนงบประมาณ ในด้านการจราจรที่นำไปใช้ในการจัดสรรเครื่องมือที่ทันสมัยและเหมาะสม เพื่อให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบัน เนื่องจากจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก อีกทั้งสถานีตำรวจหรือหน่วยงานให้บริการทางจราจรมีจำนวนมาก จึงทำให้ขาดแคลนงบประมาณในการบริหารจัดการด้านการจราจร

2.3.2.7 อุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดการจราจรไม่เหมาะสมและไม่ทันสมัยกับสภาพปัญหาการจราจร คือ ในด้านปริมาณที่ยังมีเครื่องมือไม่เพียงพอ ด้านประสิทธิภาพของเครื่องมือไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยี ด้านงบประมาณมีไม่เพียงพอ เนื่องจากระบบเทคโนโลยีและอิเล็กทรอนิกส์ค่อนข้างจะมีราคาสูง ด้านผู้บังคับบัญชายังไม่ได้เห็นความสำคัญของการมีอุปกรณ์และระบบ

เทคโนโลยีทางการจราจรที่ทันสมัย รวมถึง กล้องวงจรปิดซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

จากแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้เลือกกฎหมายจราจรที่ประชาชนมักมีพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมายจราจร ได้แก่ การขับรุดด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ การจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่ง ช่องเดินรถ การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ และการไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย มาศึกษาในงานวิจัยนี้

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการค้นคว้างานวิจัย ปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร พบว่า มีปัจจัยเชิงบวกและเชิงลบที่มีผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้สรุปปัจจัยที่นำมาศึกษาในงานวิจัยชิ้นนี้ทั้งหมด 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ปัจจัยด้านระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ปัจจัยด้านระดับการบังคับใช้กฎหมาย และปัจจัยด้านการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

2.4.1 ปัจจัยด้านระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ (2556, บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรในทุกเรื่อง ในส่วนพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาปฏิบัติค่อนข้างมาก ได้แก่ การขับรถผ่านวงเวียนจะให้รถในวงเวียนไปก่อน รองลงมาคือเรื่องมีใบขับขี่ติดตัวขณะขับ ซึ่งสำหรับในส่วนพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาปฏิบัติค่อนข้างน้อย ได้แก่ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รองลงมาคือเลี้ยวหรือกลับรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้าม

ปัญญา จันทรสุนโข (2556, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การกระทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เกิดจาก (1) ข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทางการจราจร (2) ความรีบร้อนของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร (3) ความเข้าใจ

ผิดของผู้กระทำผิดกฎหมาย และ (4) สัญญาณไฟ /ป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่มีความชัดเจน และสังเกตได้ยาก

माणพ ประวาลัญญกร (2560, บทคัดย่อ) ศึกษาทัศนคติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยมีระดับทัศนคติสำนึก ในการเคารพกฎหมายจราจรในภาพรวมในระดับมาก

วสุนธรา รตโนภาส และคณะ (2561, บทคัดย่อ) ศึกษาความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการ สวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยมีความรู้ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก

วิชณุ นิลสาคร และ ศุภวัฒน์กร วงศนวุธ (2017, บทคัดย่อ) ศึกษาความรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า เยาวชนยังมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับที่ต้อง แก่ไขอย่างเร่งด่วน เนื่องจากขาดความรู้และขาดความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน ยังมี พฤติกรรมการละเมิดและไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

ศตวรรษ สุจิตรัตน์นท์ (2563, บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิด กฎหมายจราจรของประชาชน พบว่า ประชาชนผู้ขับขี่ไม่รู้จักกฎหมายจราจรจะมีการละเมิดกฎหมายจราจรใน ระดับสูงสุด และประชาชนมีพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายในการขับรถยนต์ หากทางกับลารถอยู่ ไกลในระดับสูงสุด แต่ประชาชนเมื่อรู้สึกง่วงนอนขณะขับขี่รถยนต์ ประชาชนจะทนฝืนขับต่อไป เพื่อใหถึงที่หมายโดยเร็วในระดับต่ำสุด

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522, หน้า 54-55) ศึกษาอาชญากรรมพื้นฐาน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่ยานพาหนะพบว่า ผู้มีการศึกษาต่ำ จะมีแนวโน้มจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมมากกว่า

สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ใช้ รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร น้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมาก ผล การศึกษาดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรน้อย น่าจะมีพฤติกรรมในการ ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมาก ทั้งนี้ ผู้ใช้ รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรน้อย มักจะมีโอกาสทำผิดกฎหมายจราจรมากกว่า ซึ่ง นับเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สุมาดา ฟาพานิช (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้มีการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้มีระดับการศึกษาสูง

หัสติน แก้ววิจิต และ ศรัณยา ฉัตรเดชา (2564, บทคัดย่อ) ศึกษาการเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทศนคติการขับขี้อย่างปลอดภัย พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมการเสี่ยงความรับผิดชอบต่อการกระทำผิดกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี พบว่า นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ตามกฎจราจร และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

2.4.2 ปัจจัยด้านระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

กรกช โจนบุญถึง (2565, บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พบว่า ควรมีการเพิ่มในส่วนของการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่เป็นไปด้วยความเป็นธรรม มีหลักเกณฑ์อย่างชัดเจนและครอบคลุม เป็นการช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากประเทศไทยมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดระเบียบวินัย ไม่เคารพต่อกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือไม่เคารพกฎจราจร โดยมีข้อเสนอแนะว่าควรมีการแก้ไขบทกำหนดโทษให้มีการปรับเป็นลำดับขั้นบันได เพื่อเป็นการระงับ ยับยั้งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

सानิต ศิริวิเศษฐกุล และ เฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ (2558, บทคัดย่อ) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการประกอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรและความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจรและความคิดเห็นของประชาชนต่อการประกอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตจังหวัดปทุมธานีอยู่ในระดับปานกลาง

สุทธิชัย คำพานิช (2557, บทคัดย่อ) ศึกษามาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พบว่า ควรปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ เช่น การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทในเวลากำหนด การห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การติดเครื่อง Ignition interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับ

แอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด และควรนำมาตรการต่าง ๆ มาใช้เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

สุภาพร ละออเอี่ยม (2566, บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำกรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่า การกำหนดโทษของผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เพียงพอที่จะทำให้การกระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายลดลง ประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานเป็นผู้ขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกาย คือ แอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีนเท่านั้นไม่รวมถึงสารเสพติดประเภทอื่นๆที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท นอกจากนี้อำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจในการตรวจหาสารเสพติดในร่างกายของผู้ขับขี่มีเพียงหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน และเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น จึงเกิดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบดังนั้นจึงเสนอให้มีการเพิ่มอัตราโทษในกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกาย ตลอดจนเพิ่มอัตราโทษในกรณีเสพยาแล้วมาขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายและเสียชีวิต รวมถึงการกระทำความผิดซ้ำซากของตัวบุคคลที่เคยกระทำความผิดมาแล้ว และในการกำหนดประเภทของสารเสพติดให้รวมถึงยาเสพติดที่มีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาททุกชนิด และเห็นควรให้อำนาจตำรวจทุกสายงานในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบสารเสพติดกรณีขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด

2.4.3 ปัจจัยด้านระดับการบังคับใช้กฎหมาย

นิติ วังปรีชา (2560, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า เนื่องจากกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นระยะเวลานาน ไม่ได้ปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาวะแวดล้อมทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยกฎหมายที่บังคับใช้อย่างไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ก่อให้เกิดช่องว่างในการแสวงหาผลประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่รัฐได้

นิรันดร์ สถิตยัษฐาณี (2559, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรกับการสร้างความเสมอภาคในสังคมไทย พบว่า การให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมีความเหมาะสม เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้นำกฎหมายมาใช้ได้และมีการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างเป็นธรรมหรือมีความเสมอภาค โดยมีข้อเสนอในการเพิ่มบทลงโทษในการทำผิดจราจร คือ เพิ่มบทลงโทษมากขึ้นโดยมีการบำเพ็ญประโยชน์ร่วมด้วยทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดจะทำให้กฎหมายได้ถูกใช้กับทุกคนเท่าเทียมกันเกิดความเสมอภาคกันและมีความยุติธรรม

พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ (2563, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วและพฤติกรรม การขับขึ้นบนถนนชานเมืองจังหวัดชลบุรี พบว่า การทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นไปโดยเจตนา คือขับเร็วเมื่อเร่งรีบไปทำกิจกรรมบางอย่าง แสดงให้เห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย และพบว่าเกินครึ่งหนึ่งไม่เคยได้รับใบสั่ง ทำให้แสดงให้เห็นว่าผู้ขับที่สามารถหลบหนีการตรวจจับได้ ทั้งนี้อาจจะเนื่องจากขาดเครื่องมือที่เหมาะสมและเพียงพอในการตรวจจับผู้กระทำความผิด เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว เป็นต้น ทำให้ผู้ขับที่ขาดการเคารพกฎหมายและกระทำความผิดมากขึ้น

วิสัย วรชรินทร์ (2541, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น.1 พบว่า ตำรวจจราจรไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ ไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ขาดการตรวจสอบจากผู้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด และระบบคอมพิวเตอร์ไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ข้อเสนอแนะให้ใช้วิธีการบังคับใช้กฎหมายโดยเน้นการลงโทษที่รุนแรง เช่น การเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้น การยึดใบอนุญาตขับ การจำคุกแก่ผู้ทำผิดกฎจราจร รวมถึงการให้มีการรับบริการชำระค่าปรับ 24 ชั่วโมง การชำระค่าปรับต่างท้องที่

สุคนิรันดร์ เพชรรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน และ ศานติ จินตรัตน์ (2559, บทคัดย่อ) ที่ได้ศึกษาเรื่องวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับชานยานพาหนะย้อนศร:กรณีศึกษาจังหวัดนครนายกพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์แบ่งออกเป็น 4 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร 5 ตัวแปร ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3 ตัวแปร ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย 4 ตัวแปร และปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของถนน 11 ตัวแปร ผลการวิจัยในครั้งนี้ได้บ่งชี้ถึงความเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เป็นผลสำรวจหลักของการวิจัยในครั้งนี้

2.4.4 ปัจจัยด้านการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

นงคราญ ตาตะคำ (2558, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดน่าน พบว่า การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วและการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นการสร้างความประทับใจกับเพศตรงข้าม และเป็นจุดสนใจ อันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

ชัยแก้ว ชัยแก้ว (2554, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ทฤษฎีการเลียนแบบกับพฤติกรรมการปาหิน : การศึกษาแนวทาง ป้องกัน ควบคุม และแก้ไขปัญหอาชญากรรม พบว่า ผู้กระทำความผิดที่มีพฤติกรรมปาหินมีการใช้ยานพาหนะร่วมในการกระทำความผิดและไม่ใช้ ยานพาหนะที่ถูกปาหิน ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก เหตุเกิดบนท้องถนนทั้งเลนเดี่ยวและหลายเลน เกิดเหตุในช่วงกลางวัน

กระทำผิดโดยประสงค์ต่อทรัพย์และเลียนแบบตามข่าว โดยไม่ทราบว่าจะถูกจับกุมตัวได้และไม่รู้ว่ามี การลงโทษอย่างไร และผู้กระทำผิดทุกคนคิดว่าพฤติกรรมปาหืนเป็นเรื่องที่ทำตามง่ายได้ง่าย ดังนั้น จึงควรมีการเสนอข่าวโดยเน้นในเรื่องฐานความผิดและอัตราโทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับ

วิภาวรรณ จิ้ม (2551, บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา พบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีโดยพิจารณาแยกและเรียงลำดับการ ปฏิบัติตาม มาตราการบังคับใช้กฎหมายได้ดังนี้ พฤติกรรมการปฏิบัติที่ดีคือการไม่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา ส่วนพฤติกรรมการปฏิบัติที่ค่อนข้างดีคือการเปิดสัญญาณไฟหน้า และไฟเลี้ยวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมาย กำหนดการสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางให้กระชับขณะขับขี่รถจักรยานยนต์การตรวจสอบสภาพ รถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ และพฤติกรรมการปฏิบัติที่ไม่ดี คือ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัวขณะ ขับขี่ ขับขี่รถจักรยานยนต์และการคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้ อุปกรณ์เสริม (bluetooth, small talk) ในการคุย

อุทัย ศิริภักดิ์ และ วรพันธุ์ สมบัติธีระ (2559, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ โดยภาพรวมมีพฤติกรรมในการปฏิบัติ ค่อนข้างดี

กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับพฤติกรรมและการเพิก การกฎหมาย และพฤติกรรมและการละเมิดกฎหมาย ผู้วิจัยสามารถสรุปปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้ม พฤติกรรมการปฏิบัติตามและละเมิดกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา นักศึกษาภายใน กรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

ตาราง 3 สรุปปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร

ปัจจัย	รายละเอียด	นักวิชาการ	แหล่งที่มา
ความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร		-ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522)	-ปัญญา จันทรสุนทร. (2556)

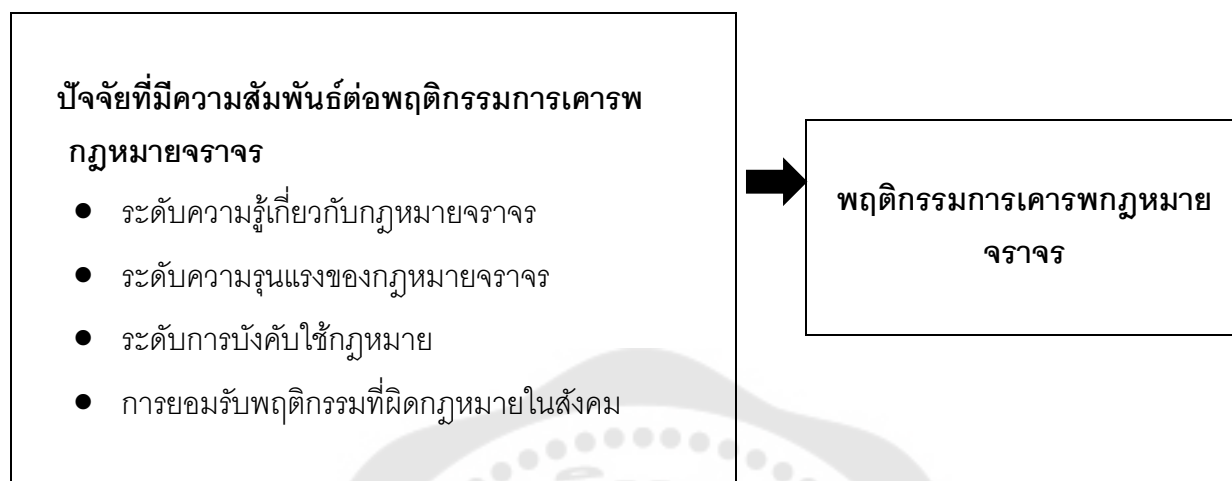
		-ศตวรรษ สุจริตรัตน์ (2563)
		-สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540)
		-สุมาดา ฟาพานิช (2540)
ความรุนแรงของ กฎหมายจราจร		-กรกช ไรจน์บุญถึง (2565) -สุทธิชัย คำพานิช. (2557) -สุภาพร ละออลเอี่ยม (2566)
การบังคับใช้ กฎหมาย	-สุคนธ์รัตน์ เพชรรัตน์ และคณะ (2559)	-นิติ วังปรีชา (2560) -นิรันดร์ สถิตยชาวดี (2559) -พิชญ์ดีนี กุลเอกสรธา และคณะ (2563) -วิมล วังอินทร์ (2541)
การยอมรับ พฤติกรรมที่ผิด กฎหมายในสังคม	-Clifford R. Shaw & Henry Mckay (1942) -จำนงค์ อติวัฒน์สิทธิ์ และคณะ (2545) -พรชัย ชันดี และคณะ (2543)	-นงคราญ ตาดีคำ (2558) -รุจิรัชญานันท์ ชัยแก้ว (2554)

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา
ในกรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาจาก 4 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- (1) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร
- (2) ความรุนแรงของกฎหมายจราจร
- (3) การบังคับใช้กฎหมาย
- (4) การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

ตัวแปรอิสระ (X)

ตัวแปรตาม (Y)



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.6 สมมุติฐานการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปสมมุติฐาน ดังนี้

สมมุติฐานที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

สมมุติฐานที่ 2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา

สมมุติฐานที่ 3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิตนักศึกษาที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

สมมุติฐานที่ 4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิตนักศึกษาที่มีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

เพื่อให้การศึกษามีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ตรงตามวัตถุประสงค์ในงานวิจัยชิ้นนี้ ผู้วิจัยจึงใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และกำหนดระเบียบวิธีวิจัยได้แก่

- 3.1 การกำหนดประชากรและการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ นิสิตที่มีอายุระหว่าง 18 ถึง 24 ปี ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ทุกประเภท จากมหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ เนื่องจากนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยอยู่ในกลุ่มเสี่ยงที่มีแนวโน้มละเมิดกฎหมายจราจร ทั้งนี้ผู้วิจัยเลือกศึกษานักศึกษาในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีสถาบันศึกษามากที่สุด จำนวน 83 แห่ง

3.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.1.2.1 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample size)

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ W.G. Cochran เนื่องจากไม่ทราบจำนวนนักศึกษาทั้งหมด โดยกำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ดังสูตร

สูตรการคำนวณหากลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{(d^2)}$$

โดย n คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

P คือ สัดส่วนของประชากรที่ต้องการสุ่ม (0.30)

Z คือ ความน่าจะเป็นของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น
ได้เท่ากับ 0.05

d คือ สัดส่วนความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

แทนค่า

$$n = \frac{0.30(1-0.30)1.96^2}{0.05^2}$$

$$N = 322$$

ดังนั้น ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ 322 คน อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันความผิดพลาดจากการทำแบบสอบถาม ผู้วิจัยจึงเก็บแบบสอบถามเป็นจำนวน 350 ชุด

3.1.2.2 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Sampling)

ผู้วิจัยใช้การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Selection) โดยผู้วิจัยต้องการสุ่มตัวอย่างจากนิสิตนักศึกษาในช่วงอายุ 18 ถึง 24 ปี โดยเป็นกลุ่มนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ ดังนั้น การเก็บรวบรวมข้อมูลจึงประกอบด้วย 2 วิธีดังนี้

1.2.3วิธีการสำรวจเอกสาร (Documentary Research) จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การเคารพกฎหมาย และทฤษฎีอาชญาวิทยา รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย เพื่อนำมาวิเคราะห์เป็นปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร และนำมาสร้างแบบสอบถามซึ่งเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งจะสอดคล้องกับวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลในวิธีที่ 2

2.2.3วิธีการเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยนิสิตนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม และผู้วิจัย ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสอบถามออนไลน์โดยใช้กูเกิลฟอร์ม (Google Form) ในการเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ติดต่อไปยังอาจารย์ในมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ดังนี้ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร และส่งคิวอาร์โค้ดของกูเกิลฟอร์ม (Google Form) ให้อาจารย์ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นิสิตนักศึกษาที่สนใจ ในการตอบแบบสอบถามเข้ามาทำแบบสอบถาม เมื่อครบตามจำนวนที่ผู้วิจัยกำหนดแล้วจึงปิดรับแบบสอบถามออนไลน์

3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ผู้วิจัยจะใช้แบบสอบถาม ในนิสิต นักศึกษามหาวิทยาลัยที่ศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

3.3.1 แบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย อายุ เพศ รายได้ต่อเดือน และ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ โดยเป็นถามแบบปลายปิด ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม เลือกตอบตามตัวเลือกที่กำหนดไว้ และตอบได้ 1 คำตอบ เพื่อใช้วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของนิสิต นักศึกษาที่ทำแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ประกอบด้วย การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การมีใบอนุญาตขับรถติดตัวขณะขับรถ การจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ และ การไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย โดยการวัดใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) ตามมาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) ประเมินคำตอบ โดยให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว แบ่งระดับการประเมิน ดังนี้

- ระดับคะแนน 5 หมายถึง ทุกครั้ง
 ระดับคะแนน 4 หมายถึง เป็นประจำ
 ระดับคะแนน 3 หมายถึง บ่อยครั้ง
 ระดับคะแนน 2 หมายถึง นาน ๆ ที่
 ระดับคะแนน 1 หมายถึง ไม่เคยเลย

เกณฑ์การตัดสินผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย จรรยา มีการแปลผลโดยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ย (บุญชม ศรีสะอาด, 2535) ดังนี้

- | | | |
|-------------|---------|--------------------------------------|
| 4.51 – 5.00 | หมายถึง | พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจรรยาทุกครั้ง |
| 3.51 – 4.50 | หมายถึง | พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจรรยาเป็นประจำ |
| 2.51 – 3.50 | หมายถึง | พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจรรjab่อยครั้ง |
| 1.51 – 2.50 | หมายถึง | พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจรรยานาน ๆ ที่ |
| 1.00 – 1.50 | หมายถึง | ไม่เคยเคารพกฎหมายจรรยาเลย |

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจรรยา ประกอบด้วยตัวแปร ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยา ระดับความรุนแรงของกฎหมายจรรยา ระดับการบังคับใช้กฎหมาย และการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

โดยการวัดใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) ตามมาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) ประเมินคำตอบ โดยให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว แบ่งระดับการประเมิน ดังนี้

- ระดับคะแนน 5 หมายถึง มากที่สุด
 ระดับคะแนน 4 หมายถึง มาก
 ระดับคะแนน 3 หมายถึง ปานกลาง
 ระดับคะแนน 2 หมายถึง น้อย
 ระดับคะแนน 1 หมายถึง น้อยที่สุด

เกณฑ์การตัดสินผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
จรรยา มีการแปลผลโดยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ย (บุญชม ศรีสะอาด, 2535) ดังนี้

4.51 – 5.00	หมายถึง	ระดับมากที่สุด
3.51 – 4.50	หมายถึง	ระดับมาก
2.51 – 3.50	หมายถึง	ระดับปานกลาง
1.51 – 2.50	หมายถึง	ระดับน้อย
1.00 – 1.50	หมายถึง	ระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเขียนข้อเสนอแนะ
เพิ่มเติมได้

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

แบบสอบถามสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยการกำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการ
มาสร้างเป็นตารางเพื่อกำหนดโครงสร้างของเนื้อหาหรือประเด็นที่มุ่งวัด และข้อคำถามที่จะใช้ใ
การวัด แล้วจึงดำเนินการสร้างแบบสอบถามตามโครงสร้างของเนื้อหา ดังนี้

ตาราง 4 โครงสร้างของเนื้อหาหรือประเด็นที่จะมุ่งวัด และข้อคำถามที่จะใช้ในการวัด

ตัวแปร	นิยามเชิงทฤษฎี	นิยามเชิงปฏิบัติการ	ข้อคำถาม
พฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจร	พฤติกรรมของประชาชน โดยทั่วไปในสังคมที่ตอบสนอง ต่อกฎหมายจราจรในเชิงบวก	พฤติกรรมของประชาชน โดยทั่วไปในสังคมที่ตอบสนอง ต่อกฎหมายจราจรในเชิงบวก	1. ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด 2. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร 3. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ 4. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่ครบถ้วนขณะขับรถ 5. ท่านจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด 6. ท่านขับรถยนต์พร้อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ 7. ท่านขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น 8. ท่านดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ 9. ท่านใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ 10. ท่านไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย
ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจร	ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	ระดับความรู้ที่มีต่อกฎหมายจราจรตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก	1. ท่านทราบว่ากฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถยนต์ในสถานที่

ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

ระดับความคิดเห็นที่มีต่อ
มาตรการในการลงโทษตาม
ความผิดในกฎหมายจราจร

ต่าง ๆ

2.ท่านทราบว่า
ต้องขับรถยนต์
อย่างไร เมื่อขับรถ
ผ่านทางแยกที่มี
สัญญาณไฟจราจร
กระพริบ

3.ท่านทราบว่า
ต้องคาดเข็มขัด
นิรภัยในขณะขับ
รถ

4.ท่านทราบว่า
ต้องมีใบขับขี่
รถยนต์ส่วนบุคคล
ติดตัวขณะขับ
รถยนต์

5.ท่านทราบว่า
เครื่องหมายแถบ
ริมฟุตบอลมีความ
แตกต่างกัน เช่น
ขาวแดง ขาว
เหลือง ขาวดำ

1.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การขับรถด้วยความ
เร็วเกิน
กฎหมายกำหนดมี
ความรุนแรง
เพียงใด

2.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การปฏิบัติตาม
ป้ายจราจรหรือฝ่า
ฝืนสัญญาณไฟ
จราจรมีความ
รุนแรงเพียงใด

3.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การคาดเข็มขัด



นิรภัยขณะขับรถมี

ความรุนแรง

เพียงใด

4.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

ใบอนุญาตขับขี่

รถยนต์มีความ

รุนแรงเพียงใด

5.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

การจอดรถยนต์ใน

ที่ห้ามจอดมีความ

รุนแรงเพียงใด

6.ท่านทราบว่า

พฤติกรรมการร

ถ่มหรือทับเส้น

หรือแนวแบ่งช่อง

เดินรถมีความผิด

ตามกฎหมาย

7.ท่านทราบว่า

พฤติกรรมการขับ

รถ เช่น การขับรถ

แทรกแถวรถคันอื่น

เป็นการขับรถโดย

ประมาทหรือน่า

หวาดเสียว อัน

อาจเกิดอันตราย

แก่บุคคลหรือ

ทรัพย์สินมี

ความผิดตาม

กฎหมาย

8.ท่านทราบว่ากร

มีระดับ

แอลกอฮอล์ในลม

หายใจเกิน 50

มิลลิกรัม

เปอร์เซ็นต์ ขณะ

ขับรถมีความผิด

ตามกฎหมาย

ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

ระดับความคิดเห็นที่มีต่อ
มาตรการในการลงโทษตาม
ความผิดในกฎหมายจราจร

9.ท่านทราบว่าการใช้

โทรศัพท์เคลื่อนที่
ขณะขับรถมี

ความผิดตาม

กฎหมาย

10.ท่านทราบว่า

เมื่อจะมีคนข้าม

ทางม้าลายต้อง

หยุดให้คนข้าม

ทางม้าลายไปก่อน

1.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

การขับรถด้วยความ

เร็วเกิน

กฎหมายกำหนดมี

ความรุนแรง

เพียงใด

2.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

การปฏิบัติตาม

ป้ายจราจรหรือฝ่า

ฝืนสัญญาณไฟ

จราจรมีความ

รุนแรงเพียงใด

3.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

การคาดเข็มขัด

นิรภัยขณะขับรถมี

ความรุนแรง

เพียงใด

4.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

ใบอนุญาตขับขี่

รถยนต์มีความ

รุนแรงเพียงใด

5.ท่านคิดว่า

บทลงโทษในเรื่อง

การจอดรถยนต์ใน

ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการ
ลงโทษหรือการปฏิบัติหน้าที่ของ
เจ้าหน้าที่ในการจับกุม หรือ
ลงโทษ ผู้กระทำผิดกฎหมาย

ที่ห้ามจอด มีความ
รุนแรงเพียงใด
6.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การขับรถยนต์
ควรมีหรือปรับเส้น
หรือแนวแบ่งช่อง
เดินรถมีความ
รุนแรงเพียงใด
7.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
ขับรถยนต์แทรก
แถวรถยนต์คันอื่น
มีความรุนแรง
เพียงใด
8.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การดื่ม
แอลกอฮอล์ขณะ
ขับรถยนต์มีความ
รุนแรงเพียงใด
9.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การใช้
โทรศัพท์เคลื่อนที่
ขณะขับรถยนต์มี
ความรุนแรง
เพียงใด
10.ท่านคิดว่า
บทลงโทษในเรื่อง
การหยุดรถยนต์ให้
คนข้ามทางม้า
ลายมีความรุนแรง
เพียงใด
1.ท่านคิดว่าการ
บังคับโทษในเรื่อง
การขับรถยนต์
ความเร็วเกินกว่า
กฎหมายที่กำหนด



มีความจริงจัง

เพียงใด

2.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

การปฏิบัติตาม

ป้ายจราจรหรือฝ่า

ฝืนสัญญาณไฟ

จราจรมีความ

จริงจังเพียงใด

3.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

การไม่คาดเข็มขัด

นิรภัยขณะขับขี่

รถยนต์มีความ

จริงจังเพียงใด

4.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

การไม่มีใบขับขี่

รถยนต์อยู่กับตัว

ในขณะขับขี่

มีความจริงจัง

เพียงใด

5.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

จอดรถยนต์ในที่

ห้ามจอดมีความ

จริงจังเพียงใด

6.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

ขับรถยนต์พร้อม

หรือทับเส้นหรือ

แนวแบ่งช่องเดิน

รถมีความจริงจัง

เพียงใด

7.ท่านคิดว่าการ

บังคับโทษในเรื่อง

การขับรถยนต์

แทรกแถวรถยนต์

คันอื่นมีความ

การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายใน
สังคม

ระดับการยอมรับพฤติกรรมและ
พฤติกรรมเลียนแบบในการไม่
ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

จริงจังเพียงใด

1.การขับรถยนต์
โดยไม่คำนึงถึง
อัตราความเร็วที่
กฎหมายกำหนด
เป็นเรื่องที่ผู้อื่นก็
ปฏิบัติ

2.การขับรถยนต์
โดยไม่ปฏิบัติตาม
ป้ายจราจรหรือ
สัญญาณจราจร
เป็นเรื่องปกติ

3.การไม่คาดเข็ม
ขัดนิรภัยขณะขับ
รถเป็นเรื่องที่
ปฏิบัติกันทั่วไป

4.การไม่พก
ใบอนุญาตขับขี่
รถยนต์อยู่กับตัว
ขณะขับรถเป็น
เรื่องปกติ

5.การจอดรถในที่
ห้ามจอดสามารถ
จอดได้หากมีธุระ
ต้องทำและผู้อื่นก็
มักจอดรถในที่
ห้ามจอดจนเป็น
เรื่องปกติ

6.การขับรถยนต์
คร่อมหรือทับเส้น
หรือแนวแบ่งช่อง
เดินรถเป็นเรื่อง
ปกติและผู้อื่นก็มัก
ปฏิบัติกันจนเป็น
เรื่องปกติ

7.การขับรถยนต์
แทรกแถวรถยนต์
คันอื่นเป็นเรื่อง
ปกติและผู้อื่นก็มัก
ปฏิบัติกันจนเป็น



เรื่องปกติ

8.การขับชี่รถยนต์
ขณะมันเมาควรรีบ
ขับชี่รถยนต์ต่อไป
เพื่อให้ถึงที่หมาย
โดยเร็วเป็นเรื่อง
ปกติ

9.การใช้
โทรศัพท์มือถือ
ขณะขับรถยนต์
เป็นสิ่งที่สามารถ
ทำได้

10.การไม่หยุด
รถยนต์ให้คนข้าม
ทางม้าลายเป็น
เรื่องปกติและผู้อื่น
ก็มักปฏิบัติกันจน
เป็นเรื่องปกติ

การหาคุณภาพแบบสอบถาม

1. การหาความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการค้นคว้าจากแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและการเคารพกฎหมาย เพื่อให้มีเนื้อหาตรงกับกรอบแนวคิดที่ต้องการจะศึกษา และเสนอผู้ทรงคุณวุฒิ ประเมินความเหมาะสมของแบบสอบถามเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงปรากฏ (Face Validity) จำนวน 2 ท่าน ดังนี้

1) ผศ.ดร. ประภาภรณ์ โรจน์ศิริรัตน์ อาจารย์ประจำหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต
ภาควิชาสังคมวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2) ผศ.ดร.ปรีชญาณ์ นักพ่อน หัวหน้าภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2. การหาความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบความเชื่อมั่น โดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบัค (Cronbach's Alpha) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ไปทำการทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่าง แล้วนำมาทำการทดสอบความน่าเชื่อถือ โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS เมื่อพิจารณาผลการตรวจสอบความเชื่อมั่นของประเด็นคำถามแบบสอบถามการ

ประเมินผลตามตัวชี้วัดปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาใน กรุงเทพมหานคร พบว่า แบบสอบถามทุกตอนมีค่า Cronbach's Alpha มากกว่า 70.0 และแบบสอบถามทั้งฉบับมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.90 ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลได้และเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะดำเนินการประมวลผลข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS โดยใช้สถิติ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) และ ร้อยละ (Percentage)

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร และ ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ประกอบด้วย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย และการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Means) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inference Statistics) ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation analysis)

โดยที่ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ จะมีค่าระหว่าง $-1 < r < 1$ ดังนี้

3.1 ค่า r เป็นลบ แสดงว่า X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม คือถ้า X เพิ่มขึ้น Y จะลด แต่ถ้า X ลด Y จะเพิ่ม

3.2 ค่า r เป็นบวกแสดงว่า X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันคือ ถ้า X เพิ่มขึ้น Y จะเพิ่มด้วย แต่ถ้า X ลด Y จะลดลงด้วย

3.3 ถ้า r มีค่าเข้าใกล้ 1 หมายถึง X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน และมีความสัมพันธ์กันมาก

3.4 ถ้า r มีค่าเข้าใกล้ -1 หมายถึง X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม และมีความสัมพันธ์กันมาก

3.5 ถ้า $r = 0$ แสดงว่า X และ Y ไม่มีความสัมพันธ์กันเลย

3.6 ถ้า r เข้าใกล้ 0 แสดงว่า X และ Y ความสัมพันธ์กันน้อย

กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (ชูศรีวงศรัตน์, 2541: 316)

ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	แปลผล
0.91-1.00	มีความสัมพันธ์ระดับสูงมาก
0.71-0.90	มีความสัมพันธ์ระดับสูง
0.31-0.70	มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง
0.01-0.30	มีความสัมพันธ์ระดับต่ำ
0.00	ไม่มีความสัมพันธ์กัน



บทที่ 4

ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษาในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของ นิสิตในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสอบถามออนไลน์ (Google form) ผู้วิจัยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และนำเสนอผลการวิเคราะห์ ข้อมูล โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยาย แบ่งเนื้อหาการนำเสนอผลตามลำดับ โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

- 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร
 - 4.3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร
 - 4.3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร
 - 4.3.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย
 - 4.3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม
- 4.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.1 อายุ

การศึกษานี้ ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุ 21 ปี มากที่สุด จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 25.9 รองลงมา ได้แก่ อายุ 22 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 อายุ 20 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 17.4 อายุ 19 ปี จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 อายุ 18 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 อายุ 23 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6 และ อายุ 24 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ตามลำดับ ดังตาราง 5

ตาราง 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18	28	12.5
19	37	16.5
20	39	17.4
21	58	25.9
22	51	22.8
23	6	2.6
24	5	2.2
รวม	224	100

4.1.2 เพศ

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ เป็นเพศหญิง จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 57.6 เพศชาย จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 และ เพศทางเลือก / LGBTQ+ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ดังตาราง 6

ตาราง 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	83	37.0
หญิง	129	57.6
เพศทางเลือก / LGBTQ+	12	5.4
รวม	224	100.0

4.1.3 รายได้ต่อเดือน

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ไม่มีรายได้ จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 รายได้ 5,000 – 10,000 บาท จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 รายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท และ รายได้ มากกว่า 20,001 บาท มีจำนวนเท่ากัน คือ 25 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 ตามลำดับ ดังตาราง 7

ตาราง 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	102	45.5
ต่ำกว่า 5,000 บาท	25	11.2
5,000 – 10,000 บาท	46	20.5
10,001 – 20,000 บาท	26	11.6
มากกว่า 20,001 บาท	25	11.2
รวม	224	100.0

4.1.4 ประสบการณ์ในการขับรถยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์ 1-3 ปี มากที่สุด จำนวน 146 คิดเป็นร้อยละ 65.17 รองลงมา ได้แก่ น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 57 คิดเป็นร้อยละ 25.45 4-6 ปี จำนวน 16 คิดเป็นร้อยละ 7.14 7-9 ปี จำนวน 3 คิดเป็นร้อยละ 1.34 และ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 2 คิดเป็นร้อยละ 0.90 ตามลำดับ ดังตาราง 8

ตาราง 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถยนต์

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	57	25.45
1-3 ปี	146	65.17
4-6 ปี	16	7.14
7-9 ปี	3	1.34
10 ปีขึ้นไป	2	0.90
รวม	224	100.00

4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมและการพกพกฎหมายจราจร

เมื่อสอบถามถึงพฤติกรรมและการพกพกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยเลยที่จะทำผิดกฎจราจร มีค่าเฉลี่ย 1.43 (S.D. = 1.06) เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.78 (S.D. = 1.53) คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.51 (S.D. = 1.53)

ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด บ่อยครั้ง มีค่าเฉลี่ย 2.96 (S.D. = 1.69) ส่วนพฤติกรรมที่ไม่เคยปฏิบัติ ได้แก่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.52 (S.D. = 1.85) ขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.45 (S.D. = 0.60) ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.07 (S.D. = 0.61) ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.42 (S.D. = 0.60) ขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.29 (S.D. = 1.85) จอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.23 (S.D. = 1.64) แต่ในขณะเดียวกัน กลับพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีใบอนุญาตขับรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ นาน ๆ ที่ มีค่าเฉลี่ย 2.49 (S.D. = 1.64) จึงเป็นข้อสังเกตว่า ควรมีการรณรงค์ให้ผู้ขับที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตถึงพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ การจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การมีใบอนุญาตขับรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ เป็นพฤติกรรมที่มีผลส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานสูง แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรที่มีความแตกต่างกันอย่างมาก คือ ผู้ตอบแบบสอบถามมีการให้คะแนนแบบสุดโต่ง โดยมีผู้ให้คะแนนในระดับ 5 และมีผู้ให้คะแนนในระดับ 1 ดังแสดงในตาราง 9

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

พฤติกรรม	$\bar{x}$	SD	การแปลผล
1. ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	2.96	1.69	บ่อยครั้ง
2. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร	3.78	1.53	เป็นประจำ
3. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ	3.51	1.53	เป็นประจำ
4. ท่านมีใบอนุญาตขับรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ	2.49	1.64	นาน ๆ ที่
5. ท่านจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด	1.23	1.64	ไม่เคยเลย
6. ท่านขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ	1.29	1.85	ไม่เคยเลย
7. ท่านขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น	1.45	0.60	ไม่เคยเลย
8. ท่านดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ	1.07	0.61	ไม่เคยเลย
9. ท่านใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	1.52	1.85	ไม่เคยเลย
10. ท่านไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย	1.42	0.60	ไม่เคยเลย
รวม	1.43	1.06	ไม่เคยเลย

4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

4.3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.93 (S.D. = 0.20) เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่า มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับมากทุกข้อ โดย 3 อันดับแรก ได้แก่ มีความรู้ว่าจะมีใครข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.25 (S.D. = 0.60) มีความรู้ว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.20 (S.D. = 0.60) มีความรู้ที่ต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.11 (S.D. = 0.61) ในขณะเดียวกันข้อที่มีระดับความรู้น้อยที่สุด มีความรู้ว่าพฤติกรรมการรื้อรถหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.57 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย ถึงแม้ว่าจะมีระดับความรู้อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.92 แต่ค่า S.D. = 1.85 แสดงให้เห็นว่าระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมายของผู้ตอบแบบสอบถามมีค่าคะแนนแบบสุดโต่ง คือ มีผู้ให้คะแนน 5 และ มีผู้ให้คะแนน 1 ดังแสดงในตาราง 10

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพ กฎหมายจราจร	$\bar{x}$	SD	การแปลผล
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร			
1. ท่านทราบว่ากฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถในสถานที่ต่าง ๆ	3.82	0.61	มาก
2. ท่านทราบว่าต้องขับรถอย่างไร เมื่อขับรถผ่านทางแยกที่มีสัญญาณ ไฟจราจรกระพริบ	3.78	0.82	มาก
3. ท่านทราบว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ	4.20	0.60	มาก
4. ท่านทราบว่าต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถ	4.11	0.61	มาก

5. ท่านทราบว่าเครื่องหมายแถบริมฟุตบาทมีความแตกต่างกัน เช่น ขาวแดง ขาวเหลือง ขาวดำ	3.81	0.82	มาก
6. ท่านทราบว่าพฤติกรรมกรรมการรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย	3.57	0.37	มาก
7. ท่านทราบว่าพฤติกรรมกรรมการขับรถ เช่น การขับรถแทรกแถวรถคันอื่นเป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย	3.93	0.61	มาก
8. ท่านทราบว่ากรณีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย	3.90	0.82	มาก
9. ท่านทราบว่า การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย	3.92	1.85	มาก
10. ท่านทราบว่าเมื่อจะมีคนข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน	4.25	0.60	มาก
รวม	3.93	0.20	มาก

4.3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.25) อาทิ คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D. = 0.82) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.33 (S.D. = 0.37) ในขณะเดียวกันกฎหมายจราจรที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีระดับความรุนแรงมาก ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.74 (S.D. = 0.60) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับรถที่รถยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.51 (S.D. = 0.61) ดังแสดงในตาราง 11

ตาราง 11 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร)

ประเด็น	$\bar{X}$	SD	การแปลผล
1. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีความรุนแรงเพียงใด	3.50	0.61	ปานกลาง
2. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความรุนแรงเพียงใด	3.49	0.82	ปานกลาง
3. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถมีความรุนแรงเพียงใด	3.31	0.60	ปานกลาง
4. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับชื้อรถยนต์มีความรุนแรงเพียงใด	3.51	0.61	มาก
5. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด มีความรุนแรงเพียงใด	3.20	0.82	ปานกลาง
6. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความรุนแรงเพียงใด	3.33	0.37	ปานกลาง
7. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีความรุนแรงเพียงใด	3.19	1.85	ปานกลาง
8. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรงเพียงใด	3.74	0.60	มาก
9. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรงเพียงใด	3.31	0.61	ปานกลาง
10. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการหยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลายมีความรุนแรงเพียงใด	3.17	0.82	ปานกลาง
รวม	3.42	0.25	ปานกลาง

4.3.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ระดับการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.41 (S.D. = 0.14) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับปานกลางเกือบทุกข้อ อาทิ การบังคับโทษในเรื่องการขับชื้อรถยนต์มาแล้วขับมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D. = 1.85) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับชื้อรถยนต์ความเร็ว

เกินกว่ากฎหมายที่กำหนดมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.44 (S.D. = 0.60) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.82) ในขณะที่คิดว่า การบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์มาแล้วขับ มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D. = 1. (85และ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขีรถยนต์อยู่ กับตัวในขณะขับขีรถมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.56 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้เป็นข้อสังเกตว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์มาแล้วขับ มีค่า S.D. = 1. 85แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในเรื่องนี้แตกต่างกันมาก จึงทำให้ค่า S.D. มีค่าสูง ดังตาราง12

ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (ระดับการบังคับใช้กฎหมาย)

ประเด็น	$\bar{X}$	SD	การแปลผล
1. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดมีความจริงจ้งเพียงใด	3.44	0.60	ปานกลาง
2. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความจริงจ้งเพียงใด	3.50	0.61	ปานกลาง
3. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะ ขับขีรถยนต์มีความจริงจ้งเพียงใด	3.42	0.82	ปานกลาง
4. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขีรถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับขีรถมีความจริงจ้งเพียงใด	3.56	0.37	มาก
5. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอดมีความจริงจ้งเพียงใด	3.34	0.61	ปานกลาง
6. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องขับขีรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความจริงจ้งเพียงใด	3.19	0.82	ปานกลาง
7. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีความจริงจ้งเพียงใด	3.23	0.37	ปานกลาง
8. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์มาแล้วขับมีความจริงจ้งเพียงใด	3.66	1.85	ปานกลาง
9. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์ขณะขับขีรถยนต์มีความจริงจ้งเพียงใด	3.34	0.60	ปานกลาง
10. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามตรงทางม้าลายมีความจริงจ้งเพียงใด	3.41	0.61	ปานกลาง
รวม	3.41	0.14	ปานกลาง

4.3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.70 (S.D. = 0.33) อาทิ พฤติกรรมการขับรถยนต์พร้อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งของเลนรถเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.91 (S.D. = 0.61) ยอมรับพฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.88 (S.D. = 0.82) ยอมรับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.81 (S.D. = 0.37) ยอมรับพฤติกรรมการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น อยู่ในระดับ ปานกลาง แต่ยอมรับพฤติกรรมการไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.45 (S.D. = 0.82) ยอมรับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.33 (S.D. = 0.77) ยอมรับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะมีเมาส์หรือเมาส์เมาส์ขับขี่รถยนต์ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็วเป็นเรื่องปกติ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.25 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า การขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด การไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย มีความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นแตกต่างกัน เนื่องจากค่า S.D. อยู่ในระดับสูง ดังตาราง 13

ตาราง 13 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร (การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม)

ประเด็น	$\bar{x}$	SD	การแปลผล
การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม			
1. การขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นเรื่องที่ผู้อื่นก็ปฏิบัติ	2.88	0.82	ปานกลาง
2. การขับรถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจรเป็นเรื่องปกติ	2.64	0.60	ปานกลาง
3. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเป็นเรื่องที่ปฏิบัติกันทั่วไป	2.71	0.61	ปานกลาง
4. การไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถเป็นเรื่อง	2.45	0.82	น้อย

ปกติ			
5. การจอดรถในที่ห้ามจอดสามารถจอดได้หากมีธุระต้องทำและผู้อื่นก็มักจอดรถในที่ห้ามจอดจนเป็นเรื่องปกติ	2.81	0.37	ปานกลาง
6. การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ	2.91	0.61	ปานกลาง
7. การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ	2.81	0.82	ปานกลาง
8. การขับรถยนต์ขณะมีเมาควรขับรถยนต์ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็วเป็นเรื่องปกติ	2.25	0.37	น้อย
9. การให้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้	2.33	0.77	น้อย
10. การไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลายเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ	2.67	0.82	ปานกลาง
รวม	2.70	0.33	ปานกลาง

นอกจากนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

การเพิ่มโทษ อยากให้เพิ่มโทษการทะเลาะวิวาทบนทางถนน ควรเพิ่มระดับความรุนแรงทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์เพื่อให้กฎหมายแข็งแรงขึ้นเพราะปัจจุบันคนไม่กลัวกฎหมายเลยทำผิดและเสี่ยงต่อชีวิตคนอื่นด้วย

การบังคับใช้กฎหมาย อยากให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง อยากให้กฎหมายและผู้บังคับใช้กฎหมายมีความเคร่งครัด อยากให้การลงโทษทางกฎหมายนั้นเข้มและจริงจังมากขึ้น ควรเคร่งให้มากกว่านี้ กฎหมายควรเข้มกว่านี้ อยากให้กฎหมายจริงจังกับเรื่องนี้ ถ้าไม่ชนใครตายตำรวจก็ไม่จับสักทีถ้าทำผิด ข้อกฎหมายควรเคร่งครัดกว่านี้และบุคคลที่สามารถใช้กฎหมายได้ควรเคร่งคัดกว่านี้ อยากให้กฎหมายไทยเคร่งครัดกว่านี้ ควรเข้มงวดกว่านี้

ประชาชน ควรมีการเคารพกฎหมายให้มากกว่านี้ อยากให้มีวิทยากรมาให้ความรู้ ควรมีการให้ความรู้หรือมีการอบรมเกี่ยวกับการเคารพกฎหมาย มีสติและอย่าประมาท ทุกคนควรทำตามกฎหมายที่กำหนดไว้อย่างจริงจัง

การปรับปรุงป้ายสัญญาณจราจร ควรเพิ่มป้ายหรือสิ่งที่บ่งบอกให้กระทำตามกฎหมายอย่างชัดเจนเช่น สีของทางม้าลาย หรือสีของริมฟุตบาท

4.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน (Pearson's correlation)

ตาราง 14 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350)

พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย	
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	0.386

****** $p < .05$

จากการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.386 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง

การทดสอบสมมติฐานที่ 2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน (Pearson's correlation)

ตาราง 15 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350)

พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย	
ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร	0.131

****** $p < .05$

จากการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ พบว่า ระดับความรุนแรงของกฎหมายจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.131 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ

การทดสอบสมมติฐานที่ 3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน (Pearson's correlation)

ตาราง 16 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350)

	พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมาย	0.146

****** $p < .05$

จากการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ พบว่า ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.146 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ

การทดสอบสมมติฐานที่ 4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน (Pearson's correlation)

ตาราง 17 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง (n= 350)

	พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม	-0.245

****** $p < .05$

จากการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ พบว่า การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม มีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ -0.245 แสดงให้เห็นว่าหากการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมอยู่ในระดับมากจะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมายน้อย



บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่แบบสอบถามออนไลน์ (Google form) โดยรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลโดยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติเชิงอนุมานในการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ สถิติสหสัมพันธ์ (Correlation analysis) แล้วนำเสนอตามประเด็นข้อคำถาม

ผลการศึกษารายเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร สรุปผลได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากข้อมูลทั่วไปที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

อายุ 21 ปี มากที่สุด จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 25.9 รองลงมา ได้แก่ อายุ 22 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 อายุ 20 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 17.4 อายุ 19 ปี จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 อายุ 18 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 อายุ 23 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6 และ อายุ 24 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ตามลำดับ

เพศ กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ เป็นเพศหญิง จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 57.6 เพศชาย จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 และ เพศทางเลือก / LGBTQ+ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ไม่มีรายได้ จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 รายได้ 5,000 – 10,000

บาท จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 รายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท และ รายได้ มากกว่า 20,001 บาท มีจำนวนเท่ากัน คือ 25 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์ 1-3 ปี มากที่สุด จำนวน 146 คิดเป็นร้อยละ 65.17 รองลงมา ได้แก่ น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 57 คิดเป็นร้อยละ 25.45 4-6 ปี จำนวน 16 คิดเป็นร้อยละ 7.14 7-9 ปี จำนวน 3 คิดเป็นร้อยละ 1.34 และ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 2 คิดเป็นร้อยละ 0.90 ตามลำดับ

5.1.2 พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยเลยที่จะทำผิดกฎหมายจราจร มีค่าเฉลี่ย 1.43 (S.D. = 1.06) เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.78 (S.D. = 1.53) คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.51 (S.D. = 1.53) ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด บ่อยครั้ง มีค่าเฉลี่ย 2.96 (S.D. = 1.69) ส่วนพฤติกรรมที่ไม่เคยปฏิบัติ ได้แก่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.52 (S.D. = 1.85) ขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.45 (S.D. = 0.60) ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.07 (S.D. = 0.61) ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.42 (S.D. = 0.60) ขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.29 (S.D. = 1.85) จอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด ไม่เคยเลย มีค่าเฉลี่ย 1.23 (S.D. = 1.64) แต่ในขณะเดียวกัน กลับพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีใบอนุญาตขับรถอยู่ด้วยตัวขณะขับรถ นาน ๆ ที่ มีค่าเฉลี่ย 2.49 (S.D. = 1.64) จึงเป็นข้อสังเกตว่าควรมีการรณรงค์ให้ผู้ขับที่มีใบอนุญาตขับรถอยู่ด้วยตัวขณะขับรถ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตถึงพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ การจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การมีใบอนุญาตขับรถอยู่ด้วยตัวขณะขับรถ เป็นพฤติกรรมที่มีผลส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานสูง แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรที่มีความแตกต่างกันอย่างมาก คือ ผู้ตอบแบบสอบถามมีการให้คะแนนแบบสุดโต่ง โดยมีผู้ให้คะแนนในระดับ 5 และมีผู้ให้คะแนนในระดับ 1

5.1.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

1.3.1.5 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.93 (S.D. = 0.20) เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับมากทุกข้อ โดย 3 อันดับแรก ได้แก่ มีความรู้ว่าจะมีคนข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.25 (S.D. = 0.60) มีความรู้ที่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.20 (S.D. = 0.60) มีความรู้ที่ต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.11 (S.D. = 0.61) ในขณะเดียวกันข้อที่มีระดับความรู้ต่ำที่สุด มีความรู้ว่าการรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.57 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย ถึงแม้ว่าจะมีระดับความรู้อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.92 แต่ค่า S.D. = 1.85 แสดงให้เห็นว่าระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมายของผู้ตอบแบบสอบถามมีค่าคะแนนแบบสุดโต่ง

2.3.1.5 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.25) อาทิ คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D. = 0.82) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.33 (S.D. = 0.37) ในขณะเดียวกันกฎหมายจราจรที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีระดับความรุนแรงมาก ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.74 (S.D. =

0.60) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.51 (S.D. = 0.61)

3.3.1.5ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย จราจร ได้แก่ ระดับการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.41 (S.D. = 0.14) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับปานกลางเกือบทุกข้อ อาทิ การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่ยานยนต์มาแล้วขับมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D. = 1.85) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขี่ยานยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.44 (S.D. = 0.60) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ยานยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.82) ในขณะที่คิดว่า การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่ยานยนต์มาแล้วขับ มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D. = 1.85) และ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่ยานยนต์อยู่กับตัวในขณะที่ขับรถมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.56 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้เป็นข้อสังเกตว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับโทษในเรื่องการขับขี่ยานยนต์มาแล้วขับ มีค่า S.D. = 1.85 แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในเรื่องนี้แตกต่างกันมาก จึงทำให้ค่า S.D. มีค่าสูง

4.3.1.5การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

เมื่อสอบถามถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย จราจร ได้แก่ การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.70 (S.D. = 0.33) อาทิ พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งของเลนรถเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.91 (S.D. = 0.61) ยอมรับพฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.88 (S.D. = 0.82) ยอมรับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.81 (S.D. = 0.37) ยอมรับพฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น

อยู่ในระดับ ปานกลาง แต่ยอมรับพฤติกรรมการไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.45 (S.D. = 0.82) ยอมรับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.33 (S.D. = 0.77) ยอมรับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะมีเมาควรรับขับขี่รถยนต์ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว เป็นเรื่องปกติ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย 2.25 (S.D. = 0.37) ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า การขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด การไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย มีความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นแตกต่างกัน เนื่องจากค่า S.D. อยู่ในระดับสูง

5.1.4 การทดสอบสมมติฐาน

หลังทำการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ ผู้วิจัยจึงสามารถสรุปผลได้ตามตารางที่ 18 ดังนี้

ตาราง 18 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย	ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
สมมติฐานที่ 2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิต นักศึกษา	ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
สมมติฐานที่ 3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิต นักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย	ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย
สมมติฐานที่ 4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิต นักศึกษามีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย	การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมมีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

5.2 อภิปรายผล

ผลการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล มีประเด็นที่สามารถนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

5.2.1 พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยเลยที่จะทำผิดกฎจราจร โดยพฤติกรรมเคารพกฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามป้ายจราจร หรือสัญญาณจราจรเป็นประจำ คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเป็นประจำ ขับรถด้วยเร็วตามที่กฎหมายกำหนดบ่อยครั้ง มีใบอนุญาตขับชีรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ นาน ๆ ที่ โดยพฤติกรรมที่ไม่เคยปฏิบัติเลย ได้แก่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ชีรรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ไม่เคยเลย ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย ขับรถยนต์พร้อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ และจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด

ดังนั้น จึงสอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประवालัญญกร (2560) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยมีระดับนิตินี้กในการเคารพกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ วิภาพรรณ จิม (2551) พบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างดี รวมทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ อุทัย ศิริภักดิ์ และวรพันธุ์ สมบัติธีระ (2559) พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่ในระดับค่อนข้างดีในภาพรวม

5.2.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

5.2.2.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อยู่ในระดับมาก ทุกหัวข้อ ได้แก่ มีความรู้ว่าจะมีใครข้ามทางม้าลาย ต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน มีความรู้ว่าจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ มีความรู้ว่าจะต้องมีใบขับชีรรถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถ มีความรู้ว่าการขับรถ เช่น การขับรถแทรกแถวรถคันอื่น เป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิด อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้ว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้ว่าการมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มิลลิกรัม

เปอร์เซ็นต์ ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถในสถานที่ต่าง ๆ มีความรู้ว่าจะฝ่าฝืนกฎหมายแล้วมีความแตกต่างกัน เช่น ขาวแดง ขาวเหลือง ขาวดำ มีความรู้ว่าจะต้องขับรถอย่างไร เมื่อขับรถผ่านทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรกระพริบ และ มีความรู้ว่าการผิดกฎหมายการรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ หัสดิน แก้ววิจิต และ ศรีนยา จัตรเดชา (2564) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่มีความรู้มากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิษณุ นิลสาคร และ ศุภวัฒนากร วงศธนวิสุ (2017) ที่มีแนวคิดเดียวกันว่าประสบการณ์จากการเข้ารับการอบรมและการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเป็นปัจจัยส่งเสริมให้นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วสุนธรา รตโนภาส และคณะ (2561) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ (2565) พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพามีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรในเรื่องในระดับค่อนข้างมาก

5.2.2.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยระดับระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าบทลงโทษมีความรุนแรงในระดับปานกลาง ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยเร็วเกินกฎหมาย บทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บทลงโทษในเรื่องการขับรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ บทลงโทษในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง บทลงโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับ ปานกลาง บทลงโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด บทลงโทษในเรื่องขับรถแซงหรือแทรกแถวรถยนต์คันอื่น บทลงโทษในเรื่องการหยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย และผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรที่มีระดับมาก ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ และบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ สานิต ศิริวิศิษฐ์กุล และ เฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ (2558) พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยความผิดที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเข้มงวดกวดขันมากที่สุดคือการ

เมาสุรา ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของงานวิจัยนี้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กชกร วจนบุญถึง (2565) พบว่า บทกำหนดโทษตามความผิดที่ไม่เหมาะสม ควรที่มีการแก้ไขบทบัญญัติบางประการเพื่อให้มีการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การกำหนดอัตราความเร็ว สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุทธิชัย คำพานิช (2556) พบว่า ควรปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานซ้ำซ้อนในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และงานวิจัยของ สุภาพร ละออเอี่ยม (2566, บทคัดย่อ) พบว่า การกำหนดโทษของผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เพียงพอที่จะทำให้การกระทำความผิดฐานซ้ำซ้อนยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายลดลง

3.2.2.5 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดวาระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่า ระดับการบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ในระดับปานกลาง ประกอบด้วย การบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์เมาแล้วขับ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขีรถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถ การบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด การบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามตรงทางม้าลาย การบังคับโทษในเรื่องจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การบังคับโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์ขณะขับขีรถยนต์ การบังคับโทษในเรื่องการขับขีรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การบังคับโทษในเรื่องขับขีรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิติ วังปรีชา (2560) พบว่า กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นระยะเวลานาน กฎหมายที่บังคับใช้จึงไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ (2563) พบว่า การทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นไปโดยเจตนา ทั้งนี้อาจจะเนื่องจากขาดเครื่องมือที่เหมาะสมและเพียงพอในการตรวจจับผู้กระทำความผิด เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว เป็นต้น ทำให้ผู้ขับขีรถขาดการเคารพกฎหมายและกระทำผิดมากขึ้น

5.2.2.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่า การยอมรับพฤติกรรมที่

ผิดกฎหมายในสังคมของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด พฤติกรรมการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ พฤติกรรมการไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร ส่วนการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมที่ผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับได้ในระดับน้อย ได้แก่ พฤติกรรมการไม่พกใบอนุญาตขับรถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และพฤติกรรมการขับซิ่งรถยนต์ขณะมีเมา สอดคล้องกับงานวิจัยของ ตาต๊ะคำ (2558) พบว่า การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วและการไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ผู้เห็นสร้างความประทับใจกับเพศตรงข้าม และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยแก้ว (2554) ได้ศึกษาเรื่อง ทฤษฎีการเลียนแบบกับพฤติกรรมการปาหิน : การศึกษาแนวทาง ป้องกัน ควบคุม และแก้ไขปัญหาอาชญากรรม พบว่า ผู้กระทำผิดที่มีพฤติกรรมปาหินมีการใช้ยานพาหนะร่วมในการกระทำความผิดและไม่ใช้ ยานพาหนะที่ถูกปาหินส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก เหตุเกิดบนท้องถนนทั้งเลนเดียวและหลายเลน มักจะเกิดเหตุในช่วงกลางวัน กระทำผิดโดยประสงค์ต่อทรัพย์สินและเลียนแบบตามข่าว โดยไม่ทราบว่าจะถูกจับกุมตัวได้และไม่รู้ว่าจะมีการลงโทษอย่างไร และผู้กระทำผิดทุกคนคิดว่าพฤติกรรมปาหินเป็นเรื่องที่ทำตามง่ายได้ง่าย ดังนั้น จึงควรมีการเสนอข่าวโดยเน้นในเรื่องฐานความผิดและอัตราโทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับ

5.2.3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

จากการทดสอบสมมติฐานที่ 1 พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษา มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อาทิ การหยุดรถเมื่อมีคนข้ามทางม้าลาย การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถ การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การขับรถแทรกแถวรถคันอื่น เป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย เป็นต้น

ดังนั้น จึงสอดคล้องกับงานวิจัยของ นัชรศม์ ชูศิริบุญวัฒน์ (2555) พบว่า ผู้ที่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรจะแตกต่างกับผู้ไม่เคยการ

รับรู้กฎหมายความปลอดภัยทุกด้าน โดยผู้ที่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยในทุก ๆ ด้าน

นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ มานิตา ทิพย์จันทร์ (2564) พบว่า สาเหตุส่วนใหญ่ของการฝ่าฝืนกฎจราจรมาจากการขาดความรู้และความตระหนักในเรื่องกฎหมาย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศตวรรษ สุจริตรัตน์ (2563) พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรได้แก่การไม่รู้จักกฎจราจร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ (2556) พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรต่างกัน จะมี พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา

จากการทดสอบสมมติฐานที่ 2 พบว่า ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีระดับสูงก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อาทิ คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง บทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์มีความรุนแรง ก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

สอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประวาลัญญกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิตินัยในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กชกร โรจนบุญถึง (2565) พบว่า บทกำหนดโทษตามความผิดที่ไม่เหมาะสม ควรที่มีการแก้ไข บทบัญญัติบางประการเพื่อให้มีการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การกำหนดอัตราความเร็ว และสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตส์จี จิตต์พิศาล (2557) พบว่า การรับรู้การมีกฎระเบียบ มีความสามารถในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้

สมมติฐานที่ 3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

จากการทดสอบสมมติฐานที่ 3 พบว่า ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายมีระดับสูงก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อาทิ การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่ยานยนต์มาแล้วขับ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถ การบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืน

สัญญาณไฟจราจร การบังคับโทษในเรื่องการขับซึ่รถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับซึ่รถยนต์

สอดคล้องกับงานวิจัยของของ สูดนิรันดร์ เพชรรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน และ ศานติ จินตรัตน์ (2559) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรม การขับซึ่ยานพาหนะย้อนศร นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ มาณพ ประवालัญญกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย สามารถพยากรณ์ระดับนิตสำนึกในการเคารพกฎหมาย จรรยาได้ ซึ่งแสดงว่าถ้ารัฐมีมาตรการในการ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากเท่าไร ระดับนิตสำนึกในการ เคารพกฎหมายจรรยา ก็จะ เพิ่มขึ้นตามไปด้วย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สานิต ศิริวิศิษฐ์กุล และ เฉลิมชัย วิโรจน์ วรธรณ (2558) พบว่า ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายประเภทมีความแตกต่างกันในด้าน ประสพการณ์การกระทำผิด

สมมติฐานที่ 4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิตนักศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

จากการทดสอบสมมติฐานที่ 4 พบว่า การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายใน สังคมของนิสิตนักศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษาการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมในระดับต่ำก็จะมีพฤติกรรม การเคารพกฎหมายในระดับสูง โดยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมที่นิสิตนักศึกษายอมรับได้น้อย อาทิ การไม่พกใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับรถยนต์ พฤติกรรมการขับซึ่รถยนต์ขณะมีเมา

สอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประवालัญญกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้าน การยอมรับนับถือในกฎหมาย สามารถพยากรณ์ระดับนิตสำนึกในการเคารพกฎหมาย จรรยาได้ ซึ่งแสดงว่าถ้ารัฐมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากเท่าไร ระดับนิตสำนึกในการ เคารพกฎหมายจรรยา ก็จะ เพิ่มขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของอิสระ ทองสามสี และ กันยปริณ ทองสามสี (2020) พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรง ต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุ อังคะ (2558) พบว่า ทศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถด้วยความเร็ว และคึกคะนองมากจะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์มากขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิต นักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมาย ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย และการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย ผู้วิจัยจึงนำผลการศึกษามาเป็นข้อเสนอแนะได้ดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.3.51. หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรมีมาตรการที่กวดขันอย่างจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น และให้ครอบคลุมข้อกฎหมายจราจรให้มากขึ้น

2.1.3.5. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น เพิ่มโทษปรับ หรืออัตราโทษตามความรุนแรงของความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการการทำความผิด

5.3.1.3 ควรมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

5.3.2.1 ควรมีการรณรงค์ หรือให้ความรู้ เกี่ยวกับข้อบังคับกฎหมายจราจร การสร้างวินัยจราจร การปลูกฝังความคิดและสร้างจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายจราจร

3.2.2 เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร จะต้องเข้มงวดกวดขัน และจริงจังในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ใช่ดูเลินเล่อ หรือระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่ต้องการศึกษา

เนื่องจากการวิจัยนี้ยังมีข้อจำกัดของงานวิจัย ได้แก่

5.3.3.1 เนื่องจากการวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีข้อสังเกตที่พบ คือ ค่า S.D. ในแบบสอบถามบางข้อมีค่าสูง แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันมาก กล่าวคือ มีผู้ที่ให้คะแนนสูงสุด ในขณะที่เดียวกันก็มีผู้ให้คะแนนต่ำสุด ซึ่งการตอบแบบสอบถามแบบนี้อาจเกิดจากความมีอคติแบบ

สุดโต่ง (Extremity bias) ของผู้ตอบแบบสอบถาม จึงเป็นข้อจำกัดของงานวิจัยนี้ด้วย ดังนั้นควรมีการใช้การวิจัยเชิงคุณภาพร่วมด้วย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

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

5.3.3.3 การวิจัยครั้งต่อไปควรทบทวนวรรณกรรม ถึงปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มเติม เพื่อพัฒนารอบแนวคิด การวิจัยและใช้ในการรวบรวมหลากหลายพื้นที่มากขึ้น





แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง : ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง : การศึกษาวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความตระหนักของประชาชนในเรื่องของกฎหมายจราจร ทั้งนี้ ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามจะถูกเก็บรักษาไว้โดยไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ รายงานผลการวิจัยเป็นข้อมูลส่วนรวมที่ไม่สามารถตัวตนผู้ตอบแบบสอบถามได้ โดยมุ่งสอบถามข้อมูลและความคิดเห็นจากนิสิตนักศึกษาภายในกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถามนำไปใช้สำหรับการวิจัย เรื่อง "ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร" เท่านั้น จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านผู้ตอบแบบสอบถามในการตอบแบบสอบถามครบทุกข้อ ตรงกับความ เป็นจริงและตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด เพื่อนำผลจากงานวิจัยชิ้นนี้ไปเป็นประโยชน์ต่อไป โดยข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามทั้งหมดถือเป็นความลับ ไม่เปิดเผยข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม และผู้วิจัยจะนำเสนอผลงานวิจัยในลักษณะโดยรวมเท่านั้น หากมีข้อสงสัยประการใด สามารถติดต่อกลับได้ที่ เบอร์โทรศัพท์ 080-395-1924

ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

โดยแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร

3.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดตอบคำถามดังต่อไปนี้ตามความเป็นจริง

1. อายุ ปี
2. เพศ
 - ☐ ชาย
 - ☐ หญิง
 - ☐ เพศทางเลือก / LGBTQ+
3. รายได้ต่อเดือน
 - ☐ ไม่มีรายได้
 - ☐ ต่ำกว่า 5,000 บาท
 - ☐ 5,000 – 10,000 บาท
 - ☐ 10,001 – 20,000 บาท
 - ☐ มากกว่า 20,001 บาท
4. ประสบการณ์ในการขับรถ ปี

ส่วนที่ 2 : พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องว่างเพียงข้อเดียวที่ตรงกับระดับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของท่าน

พฤติกรรม	ระดับของพฤติกรรม				
	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	บ่อย ครั้ง	นานๆ ที่	ไม่เคยเลย
1. ท่านขับรถด้วยเร็วตามที่กฎหมายกำหนด					
2. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร					
3. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ					
4. ท่านมีใบอนุญาตขับรถติดตัวขณะขับรถ					
5. ท่านจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด					
6. ท่านขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์บนเลนหรือแบ่งช่องเดินรถ					
7. ท่านขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น					
8. ท่านดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ					
9. ท่านใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ					
10. ท่านไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย					

ส่วนที่ 3 : ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและการเคารพกฎหมายจราจร

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องว่างเพียงข้อเดียวที่ตรงกับระดับความคิดเห็นของท่านที่มีต่อปัจจัยที่เสริมสร้างสังคมเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร

ประเด็น	ระดับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร					
1. ท่านทราบว่ากฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ					
2. ท่านทราบว่าต้องขับรถยนต์อย่างไร เมื่อขับรถผ่านทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรกระพริบ					
3. ท่านทราบว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ					
4. ท่านทราบว่าต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถยนต์					
5. ท่านทราบว่าเครื่องหมายแถบริมฟุตบาทมีความแตกต่างกัน เช่น ขาวแดง ขาวเหลือง ขาวดำ					
6. ท่านทราบว่าพฤติกรรมกรรโชกหรือทับเส้นหรือแนวแบ่ง ช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย					
7. ท่านทราบว่าพฤติกรรมการขับรถ เช่น การขับรถแทรกแถวรถคันอื่น เป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิด อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย					
8. ท่านทราบว่ากรณีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย					
9. ท่านทราบว่า การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย					
10. ท่านทราบว่าเมื่อมีคนข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน					
3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร					
1. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีความรุนแรงเพียงพอ					
2. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความรุนแรงเพียงพอ					
3. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถมีความรุนแรงเพียงพอ					
4. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับรถยนต์มีความรุนแรงเพียงพอ					

5. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด มีความรุนแรงเพียงใด

6. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความรุนแรงเพียงใด

7. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีความรุนแรงเพียงใด

8. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรงเพียงใด

9. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรงเพียงใด

10. ท่านคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการหยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย มีความรุนแรงเพียงใด

3.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย

1. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดมีความจริงจังเพียงใด

2. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความจริงจังเพียงใด

3. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์มีความจริงจังเพียงใด

4. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถมีความจริงจังเพียงใด

5. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอดมีความจริงจังเพียงใด

6. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความจริงจังเพียงใด

7. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีความจริงจังเพียงใด

8. ท่านคิดว่าว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์มาแล้วขับมีความจริงจังเพียงใด

9. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถยนต์มีความจริงจังเพียงใด

10. ท่านคิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามตรงทางม้าลายมีความจริงจังเพียงใด

3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

1. การขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นเรื่องที่ยอมรับกับปฏิบัติ

2. การขับรถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจรเป็นเรื่องปกติ

3. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเป็นเรื่องที่ปฏิบัติกันทั่วไป

บรรณานุกรม

- Center, N. S. I. (2011). *Fostering a Culture of Lawfulness: Multi-Sector Success in Pereira 2008-2010*
- Cooter, R., & Gilbert, M. (2022). *Public Law and Economics*. Oxford: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780197655870.001.0001>
- Davie, M. R. (1943). SHAW, CLIFFORD R., and HENRY D. MCKAY. "Juvenile Delinquency and Urban Areas" (Book Review). In *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1943, Vol.226, p.202 (Vol. 226, pp. 202): Philadelphia: A. L. Hummel for the American Academy of Political and Social Science.
- Durrant, R., & Ward, T. (2015). *Evolutionary criminology: Towards a comprehensive explanation of crime*. Elsevier Academic Press.
- Eisler, L., White, R., & Haines, F. (2022). *Crime and Criminology: An Introduction to Theory, 4th Canadian Edition*. Oxford University Press. <https://books.google.co.th/books?id=1ry9zgEACAAJ>
- Grant, H. (2021). *Building a Culture of Lawfulness: An Interdisciplinary Approach to the Rule of Law*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-87970-9>
- Rao, C., Porapakham, Y., Pattaraarchachai, J., Polprasert, W., Swampunyalert, N., & Lopez, A. D. (2010). Verifying causes of death in Thailand: Rationale and methods for empirical investigation. *Population health metrics*, 8(1), 11-11. <https://doi.org/10.1186/1478-7954-8-11>
- Tamanaha, B. Z. (2004). *On the Rule of Law: History, Politics, Theory*. Cambridge University Press. <https://doi.org/DOI: 10.1017/CBO9780511812378>
- White, J. C. (2020). *The culture of lawfulness*
- กรมการขนส่งทางบก. (2564). รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2553). แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ 2554 - 2563. https://www.dla.go.th/upload/document/type2/2553/8/8101_1.pdf?time=1541688584023
- กระทรวงสาธารณสุข. (2561). วัยรุ่นและเยาวชน ที่มีอายุ 15-24 ปี กับความปลอดภัยทางถนน. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/yp-th-final-25-7-19.pdf?sfvrsn=cee219e9_2
- กุลเอกสรชา, พ., & คณะ. (2563, 15-17 กรกฎาคม 2563). การศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วและพฤติกรรมการขับขึ้นถนนชน เมืองจังหวัดชลบุรี
- ซันดี, พ., & ปิยะนิตะบุตร, ธ.ว., อัศวิน (2543). ทฤษฎีและงานวิจัยทางอาชญวิทยา = *Criminology : theorices and research*. กรุงเทพฯ : บัณฑิต.
- คำพานิช, ส. (2557). มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. <https://libdoc.dpu.ac.th/mtext/thesis/abst/156158.pdf> (iThesis Dhurakij Pundit University)
- จตุรพรประสิทธิ์, ช. (2564). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน. วารสารมหาจุฬานาครธรรมส์, 8(6), 347-362. <https://so03.tci->

thaijo.org/index.php/JMND/article/download/252718/169090

- จันทร์สุขโข, ป. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล. <https://mulinet11.li.mahidol.ac.th/e-thesis/2554/460/5337784.pdf> (iThesis Mahodol University)
- จิตต์พิศาล, จ. (2557). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลสาธารณสุข ปีที่ 28, ฉบับที่ 3 (ก.ย.-ธ.ค. 2557), หน้า 84-98.
- ถักรักษา, ศ., & แก้ววิจิต, ท. (2564). การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทักษะการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัย พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมการเสี่ยงความรับผิดชอบต่อการกระทำผิดกฎจราจรของนักศึกษาพยาบาลราชภัฏอุดรธานี. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 40(4), 110-122. <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/humsujournal/article/view/246713/172146>
- ถึ่ม, ว. (2551). พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา]. https://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/49932401/title.pdf (iThesis Burapha University)
- เฉลิมเกียรติ, ส. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. <https://digiverse.chula.ac.th/Info/item/dc:60146> (iThesis Chulalongkorn University)
- ชัยแก้ว, ร. (2554). ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน. วารสารวิชาการ (มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์) ปีที่ 22, ฉบับที่ 3 (ก.ย. - ธ.ค. 2554), หน้า 119-129.
- สุทธิรัฐวัฒน์, น. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครรราชสีมา. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี]. <http://sutir.sut.ac.th:8080/jspui/bitstream/123456789/4310/2/fulltext.pdf> (iThesis Suranaree University of Technology)
- เชื้อเชิญ, ท. (2556). แนวคิดเกี่ยวกับจราจรและกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. (มหาวิทยาลัยบูรพา)
- ดาโต๊ะคำ, น. (2558). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุเพียง จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. <http://cmuir.cmu.ac.th/bitstream/6653943832/39597/3/FULL.pdf> (iThesis Chiangmai University)
- วรรณกุลพันธุ์, ท. (2012). ทำไมคนไทยไม่เคารพกฎหมาย. *CMU Journal of Law and Social Sciences*, 40-63.
- ทองสามสี, อ., & ทองสามสี, ก. (2020). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา. *Humanities and Social Sciences*, 37(1), 161-186.
- ทิพย์จันทร์, ม. (2564). การสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจนครพนม. วารสารวิชาการคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 12(1), 1-13. <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1944/221006001944.pdf>
- นิลสาธุ, ว., & วงศ์นาค, ศ. (2017). Knowledge Understanding and practice related to traffic sign of high school students in Khon Kaen municipality, khon Kaen Province. *Local Administration Journal*, 10(4), 139 - 163.
- ประวาลัญญกร, ม. (2560). นิตินัยในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษาพยาบาลราชภัฏเลย. วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ปีที่ 12, ฉบับที่ 40 (เม.ย.-มิ.ย. 2560), หน้า 41-52.
- พนัสขาว, ศ. (2522). อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทสังคมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและ

งานชุดธรรม. (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล)

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม.

เพชรรัตน์, ส., รุ่งอรุณ, บ., & ศานติ, จ. (2559). วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขบขันยานพาหนะย้อนศร กรณีศึกษา จังหวัดนครนายก. วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปีที่ 11, ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2559), หน้า 140-151.

รดโนภาส, ว., & คณะ. (2561). ความรู้ ทักษะและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง. วารสาร วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สทวท.), 5(2), 75-85.

https://research.kpru.ac.th/journal_science/journal/5772019-04-10.pdf

โรจนบุญถึง, ก. (2565). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม. [ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. (มหาวิทยาลัยศรีปทุม)

ละออเอี่ยม, ส. (2566). ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำกรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522. วารสาร มจร อุบลปริทรรศน์, 8(3), 81-90. <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/mcjou/article/view/270027/181073>

วงษ์อินทร์, ว. (2541). ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น.1. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:118135 (iThesis Thammasat University)

วังปรีชา, น. (2560). การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถยนต์. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. https://ir.stou.ac.th/bitstream/123456789/9104/1/Fulltext_156070.pdf (iThesis Sukhothai Thammathirat Open University)

ศิริศักดิ์, อ., & สมบัติธีระ, ว. (2559). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ ที่ขึ้นชื่อรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (รายงานผลการวิจัย). (มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.)

ศิริวิศิษฐ์กุล, ส., & วิโรจน์วรรณ, เ. (2558). ความคิดเห็นของประชาชนต่อประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจรและความเข้มงวด กวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ. https://app.northbkk.ac.th/research_themes/downloads/abstract/1471317459_abstract.pdf (iThesis North Bangkok University)

สถิตชัยธานี, น. (2559). การบังคับใช้กฎหมายจราจรกับการสร้างความเสมอภาคในสังคมไทย. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. <https://ir.stou.ac.th/bitstream/123456789/9938/1/153309.pdf> (iThesis Sukhothai Thammathirat Open University)

สุจิตร์นันท์, ศ. (2563). พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา. https://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/60920290.pdf (iThesis Burapha University)

สุอังคะ, ก. (2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_Doi=10.14457/SUT.res.2016.20.

พพานิช, ส. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. <https://digiverse.chula.ac.th/Info/item/dc:60142> (iThesis Chulalongkorn University)

อดิวัฒน์สัทธี, จ. แ. (2545). สังคมวิทยา (10 ed.). สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.



ประวัติผู้เขียน

