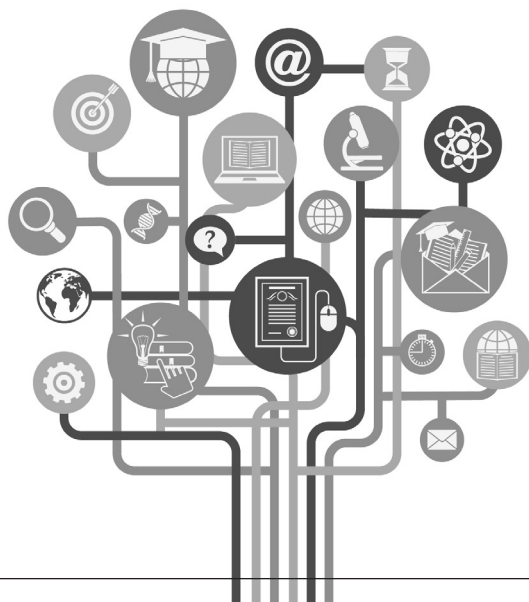


Factors Affecting Violated Traffic Laws Behaviors of Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus Students

วทัน สุกแก้ว วรารณณ์ แยมทิม และจุฑาทิพย์ ทาวรรัตน์
Wattana Sukkeaw Varaporn Yamtim and Chutathip Thawornratana





ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

Factors Affecting Violated Traffic Laws Behaviors of
Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus Students

วัธน สุขแก้ว¹ วราภรณ์ แยมทิม² และจุฑาทิพย์ ถาวรรัตน์³

Wattana Sukkeaw Varaporn Yamtim and Chutathip Thawornratana

¹คณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Education and Development Sciences, Kasetsart University,
Nakhon Pathom 73140, Thailand e-mail : wattana.su @ku.ac.th

²คณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Education and Development Sciences, Kasetsart University,
Nakhon Pathom 73140, Thailand e-mail : feduvpya@ku.ac.th

³คณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Education and Development Sciences, Kasetsart University,
Nakhon Pathom 73140, Thailand e-mail : feductt@ku.ac.th

Received : June 12, 2023 Revised : October 12, 2023 Accepted : October 26, 2023

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาระดับปัจจัยและพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยและพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสนกลุ่มตัวอย่าง คือนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ระดับปริญญาตรี ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ 375 คน ใช้แบบสอบถามออนไลน์ เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน เพื่อทำนายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตอยู่ในระดับต่ำ และปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมีตั้งแต่ระดับต่ำถึงระดับสูง 2) พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มีความสัมพันธ์กันทั้งเชิงบวกและเชิงลบที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 โดยปัจจัยความรู้เรื่องกฎจราจร สมรรถนะของผู้ขับขี่ ความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย

ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี และทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิต 3) ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิต ได้แก่ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี และทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร สามารถอธิบายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิต ได้ร้อยละ 32.1

คำสำคัญ : พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร; นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Abstract

The purpose of this research were to examine: 1) Level of the behavior of the traffic law violation and factors 2) the relationship between factors and the behavior of traffic law violation of Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus Students and 3) the factors related to the behavior of traffic law violation of Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus Students and. The research population was 375 undergraduate students who drive to the university. Multi stage Sampling was used to select the sample. The research instrument for data collection was a questionnaire. Data were analyzed using descriptive statistics, Pearson's correlation coefficient, and stepwise multiple regression analysis to predict factors related to the behavior of traffic law violation.

The result revealed that: 1) the respondents' behavior of traffic law violation was at a low level and the factor level was between moderate to high level 2) the respondents' behavior of traffic law violation and factors had a positive and negative relationship at the 0.01 level of significance. When each factor was taken into account, the respondents' conduct of breaking traffic laws was related to their Knowledge factor, Driver performance factor, Safe driving awareness factor, Negative experience of driving and Negative attitudes of traffic safety 3) regarding factors related the behavior of traffic law violation, these were Negative experience of driving and Negative attitudes toward traffic safety. These two factors could be used to predict the respondents' behavior of traffic law violation at the percentage of 32.1

Keywords: The Behavior of Traffic Law Violation; Kasetsart University Students



บทนำ

จากข้อมูลรายงานปี 2558 ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลก โดยมีการเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากร 1 แสนคน (พิชาย รัตนดิกล ภูเก็ท, 2558) และในปัจจุบันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในประเทศไทย ได้เพิ่มมากขึ้นและทวีความรุนแรงมากขึ้น ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และมีแนวโน้มมากขึ้นในแต่ละปี แม้ว่าภาครัฐจะมีการเพิ่มมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในทุกๆปี และมีการเข้มงวดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ ที่มีปริมาณรถที่สัญจรบนท้องถนนจำนวนมาก ก็ไม่สามารถที่จะช่วยลดสถิติจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนได้มากนัก นอกจากอุบัติเหตุจราจรจะทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินแล้ว ยังส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอีกด้วย เนื่องจากต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญส่วนหนึ่งของประเทศไป และสูญเสียเงินจำนวนมากที่นำไปใช้ในการเยียวยาและทดแทนความสูญเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้น (ณัชชา โอเจริญ, 2560)

จากข้อมูลจำนวนคดีจราจรสถานีตำรวจภูธรกำแพงแสน พบว่าในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร และมีคดีจราจรเกิดขึ้น จำนวน 806 คดี และ ในปี พ.ศ. 2564 จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร และมีคดีจราจรเกิดขึ้น จำนวน 918 คดี ซึ่งเพิ่มขึ้นมาถึง 13.9 เปอร์เซ็นต์ (สถานีตำรวจภูธรกำแพงแสน, 2565) จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสนพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนนิสิตที่ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์และเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 26 ครั้ง และ ในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 43 ครั้ง ซึ่งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นถึง 65.38 เปอร์เซ็นต์ (งานรักษาความปลอดภัย กองบริการกลาง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน, 2565) จำนวนคดีจราจร และจำนวนอุบัติเหตุที่เพิ่มมากขึ้นสะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรเพิ่มขึ้น

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน และปัญหาอื่น ๆ บนท้องถนน ซึ่งพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นั้นเกิดได้จากสาเหตุปัจจัยต่าง ๆ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน เพื่อเป็นข้อมูลให้มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นำผลการวิจัยไปพัฒนานิสิตเพื่อให้มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่น้อยลง มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างเป็น

ระบบและมีประสิทธิภาพ อันเป็นการลดจำนวนอุบัติเหตุ และการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนนได้ต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับปัจจัยและพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

แนวคิดทฤษฎีและทบทวนวรรณกรรม

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของคน เนื่องจากผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร (เศรษฐกาญจน์ ทิพโอสถ, 2561) โดยพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เป็นนิสัยที่ละเมิด ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขล่าสุด ในความผิดกลุ่มลักษณะ 2 แนวคิดทฤษฎีที่กล่าวถึงพฤติกรรมซึ่งใช้อธิบายว่าเหตุใดคนจึงแสดงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่ 1) ทฤษฎีสิ่งล่อใจ อธิบายถึงปัจจัยภายนอกหรือจากสิ่งแวดล้อมที่จูงใจหรือดึงดูดให้คนมุ่งไปหาสิ่งนั้น ซึ่งการกระทำทั้งหลายของคนเรา ล้วนเป็นการกระทำเพื่อแสวงหาสิ่งที่พอใจ (positive incentives) และหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่พอใจ (negative incentives) การที่คนมีพฤติกรรมแตกต่างกันหรือพฤติกรรมของคนคนหนึ่งไม่เหมือนเดิมเมื่อเปลี่ยนสถานการณ์ไป ขึ้นอยู่กับสิ่งล่อใจที่มีแตกต่างกัน หรือมีค่านิยมและให้คุณค่า (values) ต่อสิ่งล่อใจไม่เหมือนกัน เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่พอใจการรอสัญญาณไฟจราจรสีแดงเป็นเวลานานในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น และให้ค่ากับกฎหมายจราจรต่ำ จึงทำให้ผู้ขับขี่เกิดพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือเลือกที่จะขับรถจักรยานยนต์บนทางเท้า เพื่อหลีกเลี่ยงการรอสัญญาณไฟจราจร 2) ทฤษฎีกลไกควบคุม อธิบายถึง การควบคุมตนเองในการแสดงพฤติกรรมของแต่ละคนนั้นไม่เท่ากัน หากกล่าวถึงกลไกควบคุมภายใน (inner control) จะเป็นกลไกที่มาจากองค์ประกอบของความเป็นตัวเอง (self components) หมายถึง ความสามารถในการควบคุมตัวเองได้ ความคิดที่ใฝ่ดี ความเข้มแข็งของ



จิตสำนึก ความมีสติสัมปชัญญะ ความอดกลั้น มีจิตใจที่สูงพอจะมองข้ามสิ่งเร้า หรือ ความชั่วร้าย ดังนั้น หากผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์สามารถที่จะควบคุมจิตใจให้มองข้ามสิ่งเร้าที่จะยั่วให้ผู้ขับขี่เกิดพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรได้

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และได้สรุปตัวแปรซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร นำมาศึกษาในงานวิจัยนี้ โดยทำการคัดเลือกปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ ทั้งหมด 6 ตัวแปร ดังนี้

1) ความรู้เรื่องกฎจราจร คือ องค์ความรู้ด้านกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นการใช้รถ เครื่องหมายจราจร กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ในการขับขี่ ล้วนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ จากการศึกษางานวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถที่มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรน้อย หรือไม่ทราบกฎระเบียบต่าง ๆ บนท้องถนน จะกระทำความผิดกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรมาก โดยมีกระทำความผิดโดยอ้างว่าตนเองนั้นไม่รู้กฎหมาย หรือกระทำไปเพราะรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ดังงานวิจัยของ สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540) พบว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

2) ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ คือ สิ่ง que ผู้ขับขี่ได้เรียนรู้ หรือได้รับถ่ายทอดมาจากเหตุการณ์เชิงลบที่ผู้ขับขี่พบเจอ หรือเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ โดยงานวิจัยต่างๆ ศึกษาพบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่มาก ไม่จะเป็นการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ ถูกออกใบสั่ง หรือเคยเกิดอุบัติเหตุ จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย เป็นผลอันเนื่องมาจากเข็ดหลาบและเกรงกลัวต่อกฎหมายที่จะกระทำความผิดซ้ำ จากงานวิจัยของ มนต์ธีร์ รัตนติกุล (2554) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี พบว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบปีที่ผ่านมา และไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมาก่อนเลย และพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับรถ และประสบการณ์ในการฝ่าฝืนกฎจราจร

3) สมรรถนะของผู้ขับขี่ ประกอบด้วย ความสามารถในการมองเห็น, การได้ยิน, การมีปฏิกิริยาโต้ตอบ, ความพร้อมของร่างกาย, อารมณ์ และความสนใจ (ปิยะ ต๊ะวิชัย, 2556) ผู้ที่มีความพร้อมของสภาพร่างกาย อารมณ์ และการรับรู้ที่น้อย ส่งผลให้เกิด

ความพร้อมในการขับขี่ที่น้อยตาม เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดจากฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากไม่มีสติสัมปชัญญะในการควบคุมรถขณะขับขี่ สุวณีย์ กุนอก (2548) กล่าวว่า ผู้ที่สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางร่างกาย มีความผิดปกติทางสายตา สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่นอารมณ์เสีย เหม่อลอย หรือครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

4) ความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย คือ การคำนึงถึงความปลอดภัย ซึ่งเป็นผลมาจากจิตใต้สำนึก ทั้งก่อนและขณะขับขี่ของผู้ขับขี่ การศึกษางานวิจัย พบว่า ผู้ที่มีความสำนึกและคำนึงถึงความปลอดภัยในขณะที่ขับขี่อยู่เสมอมักจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร และอัตราการเกิดอุบัติเหตุน้อย เกษม ต้นติผลาชีวะ (2544) ได้อธิบายถึง อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้หากมีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย จิตสำนึกของความรับผิดชอบ

5) ทักษะการขับขี่ต่อความปลอดภัยทางการจราจร คือ ความรู้สึกรู้สีก่อน และความรู้สึกเชิงลบ ต่อการขับขี่อย่างถูกต้อง หากผู้ขับขี่มีทัศนคติเชิงลบมาก จะส่งผลต่อให้มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก Tan, et al., (2022) พบว่าทัศนคติของผู้ขับขี่ บรรทัดฐานส่วนตัว และการรับรู้ควบคุมพฤติกรรม มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการละเมิดกฎจราจร

6) บรรทัดฐานทางศีลธรรม คือ ความรู้สึกรับผิดชอบและยึดมั่นต่อกฎเกณฑ์ จากการศึกษาของ Shukri and Jones and Conner (2022) การวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า บรรทัดฐานทางศีลธรรมเป็นตัวแปรที่ใช้ทำนายการหลีกเลี่ยงการละเมิดกฎจราจรได้มากที่สุด

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นฐานคิดและแนวทางในการใช้ศึกษา “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน” ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบทฤษฎีและแนวคิดไว้ ดังนี้



ตัวแปรอิสระ

ความรู้เรื่องกฎจราจร
ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่
สมรรถนะของผู้ขับขี่
ความตระหนักในการขับอย่างปลอดภัย
ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร
บรรทัดฐานทางศีลธรรม

ตัวแปรตาม

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

รูปภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ระดับปริญญาตรี ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เนื่องจากไม่ทราบขนาดประชากรแน่ชัด การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม จึงใช้สูตรของคอคแรน (Cochran, 1977) ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 375 คน จากนั้นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน โดยมีขั้นตอนดังนี้ 1) การสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยสุ่มหลักสูตรในสายสังคมศาสตร์และสายวิทยาศาสตร์เป็นตัวแทนสายละ 1 กลุ่มหลักสูตร ด้วยวิธีการจับฉลาก สายสังคมศาสตร์ได้เป็นหลักสูตรศึกษาศาสตรบัณฑิต และสายวิทยาศาสตร์ได้เป็นหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต 2) การสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยสุ่มสาขาวิชาในแต่ละหลักสูตรเป็นตัวแทนหลักสูตรตามสัดส่วน ด้วยวิธีการจับฉลาก หลักสูตรศึกษาศาสตรบัณฑิต ทำการสุ่มจำนวน 2 สาขาวิชา จากจำนวนทั้งหมด 4 สาขาวิชา สุ่มได้ สาขาภาษาอังกฤษ สาขาพลศึกษาและสุขศึกษา และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ทำการสุ่มจำนวน 4 สาขาวิชา จากจำนวนทั้งหมด 7 สาขาวิชา สุ่มได้ สาขาวิศวกรรมเกษตร สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ และอิเล็กทรอนิกส์ สาขาวิชาวิศวกรรมอาหาร สาขาวิศวกรรมโยธา 3) ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) จากสาขาวิชาทั้ง 7 สาขาที่สุ่มได้ จนกลุ่มตัวอย่างครบจำนวนที่ต้องการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน เป็นแบบสอบถาม

ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย ความรู้เรื่องกฎจราจร จำนวน 14 ข้อ เป็นชุดคำถาม ถูกผิด ตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้ คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 60 คือ ระดับความรู้ต่ำ คะแนนร้อยละ 60-79 คือ ระดับความรู้ปานกลาง คะแนนร้อยละ 80 ขึ้นไป คือ ระดับความรู้สูง (เสรี ลาขโรจน์, 2537) ประสิทธิภาพด้านลบจากการขับขี่ จำนวน 14 ข้อ มีลักษณะเป็นมาตรประมาณค่า 3 ระดับ คือ ไม่มี มีบ้าง และมีบ่อยครั้ง ส่วนสมรรถนะของผู้ขับขี่ จำนวน 10 ข้อ ความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย จำนวน 10 ข้อ ทักษะคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร จำนวน 10 ข้อ บรรทัดฐานทางศีลธรรม จำนวน 10 ข้อ มีลักษณะเป็นมาตรประมาณค่า 5 ระดับ คือ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จนถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง สำหรับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิต มีลักษณะเป็นมาตรประมาณค่า 4 ระดับ คือ ไม่ปฏิบัติ จนถึง ปฏิบัติทุกครั้ง เกณฑ์แปลผลปัจจัยแต่ละด้านใช้เกณฑ์กำหนดให้ทุกระดับมีช่วงคะแนนเท่ากัน โดยใช้ค่าคะแนนสูงสุดลบด้วยค่าคะแนนต่ำสุด และนำมาหารด้วยจำนวนกลุ่มหรือระดับที่ต้องการแบ่ง (บุญชม ศรีสะอาด, 2556)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ 1) ด้านความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พิจารณาตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างนิยามตัวแปรกับข้อความ รวมทั้งความถูกต้องของภาษาที่ใช้ ผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความคำถามกับนิยามตัวแปร (IOC) มีค่า 0.67-1.00 2) ด้านความเที่ยง (reliability) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับนิสิตที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน และนำมาคำนวณหาความเที่ยงจากค่าความสอดคล้องภายใน ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ด้านความรู้เรื่องกฎจราจรเท่ากับ 0.800 ด้านประสิทธิภาพด้านลบจากการขับขี่เท่ากับ 0.738 ด้านสมรรถนะของผู้ขับขี่เท่ากับ 0.739 ด้านความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัยเท่ากับ 0.759 ด้านทักษะคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจรเท่ากับ 0.800 ด้านบรรทัดฐานทางศีลธรรมเท่ากับ 0.806 ด้านพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 0.944 3) ค่าความยากง่ายของแบบทดสอบมีค่า 0.50 – 0.97 และ 4) ค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบมีค่า 0.00 – 0.60

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลกับนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ในคณะวิศวกรรมศาสตร์ และคณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์ รวมจำนวน 375 ชุด จาก



แบบสอบถามผ่านระบบออนไลน์ เมื่อเก็บได้ครบแล้วผู้วิจัยจึงนำแบบสอบถามมาตรวจสอบความสมบูรณ์และนำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมทางสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2) วิเคราะห์ระดับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน และระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน โดยใช้เกณฑ์ของ บุญชม ศรีสะอาด (2556 : 120-121) ในการวัด

3) วิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และแปลความหมายค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตามเกณฑ์ของ Davis (ผ่องพรรณ ตรียมงคลกุล และ สุภาพ นัตรารณ, 2555 : 104)

4) การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) หาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ใช้วิธีการคัดเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการ (ใช้วิธี Enter เกณฑ์ในการคัดเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการโดยใช้การทดสอบการมีนัยสำคัญทางสถิติ (F-test) ที่ระดับน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 เกณฑ์ในการคัดเลือกตัวแปรอิสระออกจากสมการโดยใช้การทดสอบการมีนัยสำคัญทางสถิติ (F-test) ที่ระดับมากกว่าหรือเท่ากับ 0.05

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้เป็นเพศชายและเพศหญิงในสัดส่วนใกล้เคียงกันคือ เพศชาย ร้อยละ 50.40 และ เพศหญิง ร้อยละ 49.60 นิสิตอายุ 20 ปี มีสัดส่วนสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 29.07 เป็นนิสิตที่ศึกษาอยู่สาขาพลศึกษาและสุขศึกษามีสัดส่วนสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 24.80 นิสิตกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 3 มีสัดส่วนสูงสุด ร้อยละ 28.80 นิสิตส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการขับขี่ จำนวน 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 72.0 และมีระยะเวลาในการขับขี่ จำนวน 6-10 ปี มีสัดส่วนสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 28.00

2) ผลการวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสนพบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.64$, S.D. = 0.72) เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่า พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตฯ ในแต่ละข้ออยู่ในระดับต่ำทั้งหมด ดังตารางที่ 1 และผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งหมด 6 ปัจจัย พบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจร อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 10.63$, S.D. = 1.89) ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ อยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.43$, S.D. = 0.25) สมรรถนะของผู้ขับขี่ อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.30$, S.D. = 0.47) ความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.36$, S.D. = 0.47) ทักษะการขับขี่ต่อความปลอดภัยทางการจราจร อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.81$, S.D. = 0.73) และบรรทัดฐานทางศีลธรรมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.24$, S.D. = 0.45) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 1 : ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

(n = 375)

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1.การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับขี่	2.14	0.92	ต่ำ
2.การขับซิ่งเปลี่ยนช่องทางโดยไม่ระมัดระวัง และไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว	1.64	0.89	ต่ำ
3.การหยุดรถในที่ห้ามหยุด หรือจอดรถในที่ห้ามจอด อันเป็นการกีดขวางการจราจร	1.60	0.84	ต่ำ
4.การไม่ปฏิบัติตามป้ายสัญญาณจราจร เช่น ป้ายให้ทาง , ป้ายหยุด เป็นต้น	1.58	0.89	ต่ำ
5.การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.55	0.84	ต่ำ
6.การขับซิ่งย้อนศรในช่องทางจราจร	1.79	0.87	ต่ำ
7.การไม่หยุดรถรอในทางร่วมทางแยก หลังป้ายหยุดและเส้นสีขาวทึบ เพื่อให้รถในทางเอกขับผ่านไปก่อน	1.60	0.88	ต่ำ
8.การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่	1.77	0.88	ต่ำ
9.การขับซิ่งตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	1.50	0.82	ต่ำ
10.การไม่เปิดสัญญาณไฟฉุกเฉินกรณีรถเสียหรือจอดรถฉุกเฉิน	1.51	0.88	ต่ำ
11.การขับรด หรือลบล้างเข้าไปในเขตปลอดภัย(เส้นทแยงสีเหลืองทึบ)	2.01	1.07	ต่ำ



ตารางที่ 1 : ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน (ต่อ)

(n = 375)

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
12.การไม่เว้นระยะห่างระหว่างคันรถให้เพียงพอและปลอดภัย	1.58	0.83	ต่ำ
13.การขับซิ่งคร่อมหรือล้ำช่องทางเดินรถ	1.55	0.83	ต่ำ
14.การขับซิ่งประมาทและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น	1.56	0.85	ต่ำ
15.การขับซิ่งในขณะที่มีอาการเมาสุรา หรือสารเสพติด	1.49	0.83	ต่ำ
16.การไม่ปฏิบัติตามที่ตำรวจจราจรสั่ง หรือให้สัญญาณ	1.39	0.80	ต่ำ
17.การไม่ลดความเร็วรถขณะที่กำลังเลี้ยวหรือแซงรถคันอื่น	1.64	0.93	ต่ำ
รวม	1.64	0.72	ต่ำ

ตารางที่ 2 : ระดับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

(n = 375)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1.ความรู้เรื่องกฎจราจร	10.63	1.89	ปานกลาง
2.ประสบการณ์ด้านลบจากการขับซิ่ง	1.43	0.25	ต่ำ
3.สมรรถนะของผู้ขับซิ่ง	4.30	0.47	สูง
4.ตระหนักในการขับซิ่งอย่างปลอดภัย	4.36	0.47	สูง
5.ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร	2.81	0.73	ปานกลาง
6.บรรทัดฐานทางศีลธรรม	4.24	0.45	สูง

3) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่าตัวแปรอิสระแต่ละตัว มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (r) น้อยกว่า 0.80 แสดงว่า ไม่มีปัญหาสถานะร่วมเส้นตรงพหุ (multicollinearity) ที่ตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีความเกี่ยวข้องกันมากเกินไป สามารถแยกตัวแปรอิสระแต่ละตัวออกจากกัน ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 : นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

(n = 375)

	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	Y
X ₁	1						
X ₂	-.145**	1					
X ₃	.312**	-.196**	1				
X ₄	.229**	-.142**	.603**	1			
X ₅	-.085	.133**	-.219**	-.361**	1		
X ₆	.204**	-.131*	.328**	.431**	.038	1	
Y	-.141**	.206**	-.137**	-.250**	.540**	.011	1

หมายเหตุ: ** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

X ₁	แทน	ความรู้เรื่องกฎจราจร	X ₂	แทน	ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี
X ₃	แทน	สมรรถนะของผู้ขับขี	X ₄	แทน	ความตระหนักในการขับขีอย่างปลอดภัย
X ₅	แทน	ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร	X ₆	แทน	บรรทัดฐานทางศีลธรรม
Y	แทน	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร			

4) ผลการวิเคราะห์การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ เมื่อนำเอาตัวแปรทั้งหมด 6 ตัวแปร คือ ความรู้เรื่องกฎจราจร (X₁) ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี (X₂) สมรรถนะของผู้ขับขี (X₃) ความตระหนักในการขับขีอย่างปลอดภัย (X₄) ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร (X₅) บรรทัดฐานทางศีลธรรม (X₆) เข้าสมการถดถอยพหุคูณเพื่อทำนายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน (Y) พบว่ามีตัวแปรทั้งหมด 2 ตัว คือ ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี (X₂) และทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร (X₅) สามารถอธิบายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน (Y) ได้ถึง 0.321 หรือ ร้อยละ 32.1 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) = 0.567 ดังตารางที่ 4 สามารถเขียนเป็นสมการในรูปแบบคะแนนดิบและสมการรูปแบบคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ สมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Y} = -0.028 + 0.375X_2 + 0.488X_5$$

$$\hat{Z} = 0.133_2 + 0.494_5$$



ตารางที่ 4 : ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน

(n = 375)

ตัวแปร	b	Beta	t	p-value
X ₂	0.375	0.133	2.995	0.003
X ₅	0.488	0.494	10.378	0.000

ค่าคงที่ = -0.028 , R = 0.567 , R² = 0.321

สรุป และอภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยทำให้ทราบว่า มีปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 5 ปัจจัย โดยมีความสัมพันธ์เชิงบวก จำนวน 2 ปัจจัย คือ ทักษะคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร และประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ มีความสัมพันธ์เชิงลบ จำนวน 3 ปัจจัย คือ ความรู้เรื่องกฎจราจร สมรรถนะของผู้ขับขี่ ความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย อีกทั้งผลการวิจัยยังทราบว่า สามารถทำนายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ได้ถึงร้อยละ 32.1 ทั้งหมด 2 ปัจจัย คือ ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ และทักษะคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร ซึ่งสามารถอภิปรายได้ดังนี้

ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ ซึ่งเป็นสิ่งที่นิสิตได้เรียนรู้ หรือได้รับถ่ายทอดมาจากเหตุการณ์เชิงลบที่นิสิตประสบพบเจอ หรือเกิดขึ้นกับนิสิตในระหว่างขับขี่โดยตรง และไม่ได้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตาม นับเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะประสบการณ์นั้นเป็นสิ่งที่นิสิตสั่งสมเรื่อยมาและเกิดผลต่อกระบวนการคิดต่างๆ ซึ่งจากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาพบว่า งานวิจัยของ มนต์ธีร์ รัตนติกุล (2554) กรณีศึกษา ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี พบว่าผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ ไม่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบปีที่ผ่านมา และไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมาก่อนเลย หรือเรียกได้ว่า ผู้มีประสบการณ์ด้านลบน้อย มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนมาก ซึ่งผลงานวิจัยชิ้นนี้ผลการวิจัยพบว่า ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่มีความสัมพันธ์และส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่นเดียวกับงานวิจัยได้ที่ศึกษามา แต่ข้อแตกต่างในงานวิจัยชิ้นนี้พบว่า ประสบการณ์ด้านลบจากการขับขี่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรและความสัมพันธ์เชิงบวก คือหากนิสิตประสบการณ์ ด้านลบจากการขับขี่มีมาก ส่งผลให้

นิสิตมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งอาจเป็นเพราะช่วงเวลาในแต่ละยุค generation ที่เปลี่ยนไป ทำให้คนรุ่นใหม่มีความคิดที่เปลี่ยนไปว่า เมื่อพบประสบการณ์ด้านลบ ทำให้เกิดภูมิต้านทานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มากยิ่งขึ้น และรู้ช่องทางในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มากยิ่งขึ้นก็เป็นได้ สังเกตได้จากพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถในปัจจุบันที่ยังคงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรซ้ำอยู่หลายครั้ง แม้จะถูกลงโทษทางกฎหมายแล้วก็ตาม อาจเป็นไปได้ว่าผู้ใช้รถในปัจจุบันมีความคิดว่าโทษทางกฎหมายนั้นเล็กน้อย และไม่มีผลกระทบตามมาหากกระทำความผิดซ้ำ

ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน พบว่า ผู้ที่มีทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจรมากจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก โดยส่วนใหญ่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยมากจะมีความคิดว่า ไม่ว่าจะขับรถดีอย่างไร ผู้อื่นก็ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ดี ทำให้รู้สึกเสียเปรียบในการขับขี่บนท้องถนน เนื่องจากถูกจำกัดในการขับขี่ด้วยกฎหมายจราจร และยังมีความคิดที่ว่า การขับตามกฎหมายไม่ได้ทำให้ควบคุมอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ดังผลการวิจัยของ วิจิตร บุญยะโหดะ (2525) ได้หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากคน พบว่าหนึ่งในสาเหตุ คือ ผู้ขับขี่มีความเชื่อในทางที่ผิดว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะโชคชะตาหรือเคราะห์กรรมไม่สามารถจะหลีกเลี่ยงได้ สอดคล้องกับ เกษม ต้นติผลาชีวะ (2544) ได้อธิบายถึง อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้หากมีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย จิตสำนึกของความรับผิดชอบ และงานวิจัยของ Tan,et al., (2022) ได้สำรวจกลุ่มตัวอย่างคนขับรถในประเทศจีน 1505 คน ผลการวิจัยพบว่าสามารถทำนายการเกิดการละเมิดกฎจราจรได้ โดยพบว่าทัศนคติของผู้ขับขี่มีผลกระทบต่อการละเมิดกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เช่นเดียวกับงานวิจัยชิ้นนี้

ส่วนความรู้เรื่องกฎจราจร สมรรถนะของผู้ขับขี่ และความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัยผลการวิจัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับต่ำถึงสูง และไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อีกทั้งบรรทัดฐานทางศีลธรรมผลการวิจัยพบว่าไม่มีความสัมพันธ์ และไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร แม้งานวิจัยของ Shukri and Jones and Conner (2022) จะพบว่าปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่หรือพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรก็ตาม สันนิษฐานได้ว่าการศึกษาในกลุ่มนิสิตที่มีอายุใกล้เคียงกัน ประสบการณ์การขับขี่ใกล้เคียงกัน และเป็นเด็กยุคใหม่กลุ่ม Gen Y ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นไม่ได้ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิต



ข้อเสนอแนะ

1.1 จากการวิจัยพบว่า ระดับความรู้เรื่องกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ระดับปริญญาดรภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยเฉพาะประเด็นข้อคำถาม “ท่านสามารถใช้รถได้หากดื่มแอลกอฮอล์ และมีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์” มีนักเรียนตอบถูกเพียง 90 คน จากจำนวนทั้งหมด 375 คน หรือคิดเป็นนิสิตที่ตอบถูกเพียง 24 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ข้อคำถาม “ท่านขับขีในขณะที่มีอาการเมาสุราหรือสารเสพติด” มีนิสิตที่มีระดับการปฏิบัติในระดับบ่อยครั้ง ถึงระดับทุกครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 48 คน หรือคิดเป็น 12.8 เปอร์เซ็นต์ ทำให้ทราบว่า มีนิสิตส่วนมากที่ยังไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรว่า กรณีเมาหรือดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ บุคคลทั่วไปที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 mg% และผู้ที่อายุน้อยกว่า 20 ปี หรือมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว หรือถูกยกเลิกใบขับขี หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบขับขี ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 mg% ถือว่าเมาแล้วขับ มีความผิดตามกฎหมาย อีกทั้งยังมีกลุ่มนิสิตที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับบ่อยครั้ง และเป็นประจำ อันเป็นเหตุให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆตามมาได้ เนื่องจากไม่สามารถมีสติในการควบคุมรถได้ในขณะขับขี ดังนั้นควรมีการจัดการอบรม หรือณรงค์ให้ความรู้เรื่อง เมาแล้วขับ ให้กับนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ระดับปริญญาดร เพื่อให้มีนิสิตมีความรู้ความเข้าใจถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

1.2 จากผลการวิจัยพบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน มีทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อสังเกตรายข้อพบว่า นิสิตมีทัศนคติด้านลบต่อความปลอดภัยทางการจราจรเชื่อว่า การขับขีรถดีอย่างไร ก็ไม่สามารถควบคุมอุบัติเหตุได้ และแม้จะปฏิบัติตามกฎจราจร แต่คนอื่นก็ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ดี อยู่ในระดับสูง ดังนั้นมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ควรมีการส่งเสริมการเรียนรู้ต่าง ๆ เพื่อให้มีนิสิตมีทัศนคติที่ดีขึ้น อีกทั้งจากการวิจัยยังทราบว่า ทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร มีความสัมพันธ์ และเป็นปัจจัยที่ส่งต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร จึงช่วยยืนยันได้ว่าหากมีการอบรมหรือพัฒนาเพื่อส่งเสริมให้นิสิตมีทัศนคติเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการจราจร ย่อมส่งผลให้พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนิสิตน้อยลง และการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดน้อยลงตามมาได้

ในการทำวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาปัจจัยด้านอื่นๆที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเพิ่มเติม นอกเหนือจากที่ได้ศึกษาวิจัยไว้ เช่น ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ หรือปัจจัยด้านอาชีพ หรือปัจจัยด้านความถี่ในการใช้รถ หรืออื่นๆ เพื่อให้เกิดการเข้าถึงข้อมูลที่หลากหลาย และหาปัจจัยตัวอื่นๆที่สามารถทำนายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากยิ่งขึ้น และในการทำวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษากับกลุ่มประชากรผู้ขับขี่ที่เป็นวงกว้างมากยิ่งขึ้น เช่น ผู้ขับขี่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือผู้ขับขี่ในประเทศไทย เพื่อที่สามารถเก็บข้อมูลได้จากกลุ่มผู้ขับขี่ที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น และมีประสบการณ์ในการขับขี่ครอบคลุมมากกว่ากลุ่มนิสิตที่มีประสบการณ์ขับขี้น้อยกว่า

เอกสารอ้างอิง

- เกษม ต้นติผลาชีวะ. (2544). *การบริหารชีวิตและสุขภาพจิต*. สนุกอ่าน.
- งานรักษาความปลอดภัย กองบริการกลาง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน. (2565). *สรุปเหตุการณ์ประจำปี มกราคม 2561 - ธันวาคม 2564*. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน, นครปฐม.
- ณัชชา โอเจริญ. (2560, 11 สิงหาคม). *อุบัติเหตุทางถนน ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (TDRI)*. https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2556). *การวิจัยเบื้องต้น* (พิมพ์ครั้งที่ 9). วีรียาสาน.
- ปิยะ ต๊ะวิชัย. (2556, 1 สิงหาคม). *แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร*. กองบังคับการตำรวจจราจร 1197. <http://www.trafficpolice.go.th/>.
- ผ่องพรรณ ตรัยมงคลกุล และ สุภาพ ฉัตรภรณ์. (2555). *การออกแบบการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 7). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- พิชาย รัตนดิลก ณ ภูเก็ต. (2558, 4 ธันวาคม). *รายงานปี 2558 ประเทศไทยได้ทีหนึ่งในโลกแห่งเรื่องความตายบนท้องถนน. ผู้จัดการออนไลน์*. <https://mgronline.com/daily/detail/9580000134092>.
- มนต์ธีร รัตนดิลก. (2554). *ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กรณีศึกษา เทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี* (งานนิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา). BUU Library. <https://webopac.lib.buu.ac.th/catalog/Bibltem.aspx?BibID=b00221683>.



- วิจิตร บุญยะโทตระ . (2525). *การศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย* (รายงานการวิจัย ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เศรษฐกาญจน์ ทิพโอสธ. (2561). *การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนน กรณีศึกษา ถนนศุภสารรังสรรค์ เขตเทศบาลนครหาดใหญ่*. (การศึกษาค้นคว้าอิสระ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง). ฐานข้อมูลความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย. <http://trsl.thairoads.org/Detail.aspx?id=1779>.
- สถานีตำรวจภูธรกำแพงแสน. (2565). *ฐานข้อมูลคดีจราจร*. สถานีตำรวจภูธรกำแพงแสน.
- สุนทร เณิมเกียรติ. (2540). *ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวณีย์ กุณอก. (2548). *ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ของคนวัยทำงานที่ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครราชสีมา* (ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- เสรี लाखโรจน์. (2537). *หลักเกณฑ์และวิธีการวัดและประเมินผลการศึกษาในโรงเรียน*. เอกสารการสอน ชุดวิชาการบริหารและการจัดการ การวัดและประเมินผลการศึกษา หน่วยที่ 1-7. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- Cochran, W.G. (1977). *Sampling Techniques* (3rd Ed.). John Wiley & Sons.
- Shukri, M. Jones, F. & Conner, M. (2022). Theory of planned behaviour, psychological stressors and intention to avoid violating traffic rules: A Multi-Level modelling analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 169(2022), 106624.
- Tan, C. Shi, Y. Bai, L. Tang, K. Suzuki, K. & Nakamura, H. (2022). Modeling effects of driver safety attitudes on traffic violations in China using the theory of planned behavior. *IATSS Research*, 46(1), 63-72.