

อภิปรายผลการวิจัย

สำหรับในบทนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอในส่วนของผลการพิสูจน์สมมติฐาน ที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ โดยได้แบ่งเป็น 2 ตอน คือ

1. การจัดระเบียบข้อมูลสำหรับการทดสอบสมมติฐาน
  2. ผลการพิสูจน์สมมติฐาน
- โดยจะได้นำเสนอคั้งต่อไปนี้

**1 การจัดระเบียบข้อมูลสำหรับการทดสอบสมมติฐาน**

สำหรับในส่วนนี้ ผู้วิจัยจะได้นำเสนอข้อมูลซึ่งเป็นการจัดระเบียบของข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการพิสูจน์สมมติฐานที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ โดยจะแบ่งระดับของการวัดตัวแปรตามที่กำหนดไว้ในคำอธิบายสมมติฐานแล้ว โดยรายละเอียดจะได้นำเสนอต่อไป

**1. เพศ**

พบว่า เป็นเพศชายจำนวน 281 คน คิดเป็นร้อยละ 93.7 และเพศหญิงจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานอำนาจตามเพศ

เพศ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ชาย	281	93.7
หญิง	19	6.3
รวม	300	100.0

## 2. อายุ

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมาก คือมีอายุตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป มีจำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7 และกลุ่มอายุน้อย คือ อายุต่ำกว่า 25 ปี มีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 38.3 ดังแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
มาก	185	61.7
น้อย	115	38.3
รวม	300	100.0

## 3. ระดับการศึกษา

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูง คือมีระดับการศึกษาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไป มีจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 66.0 และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาค่ำ คือ ไม่ได้เรียน และชั้นประถมศึกษา มีจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 ดังแสดงในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
สูง	198	66.0
ต่ำ	102	34.0
รวม	300	100

#### 4. สถานภาพสมรส

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแล้ว คือ ผู้ที่สมรสแล้ว รวมทั้งผู้ที่หย่าร้าง และเป็นหม้าย มีจำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 และกลุ่มตัวอย่างซึ่งมีสถานภาพโสด มีจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 ดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
สมรสแล้ว	178	59.3
โสด	122	40.7
รวม	300	100.0

#### 5. รายได้

พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนน้อย คือ มีรายได้ไม่เกิน 6,000 บาท มีจำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 52.3 และกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนมาก คือ มีรายได้มากกว่า 6,000 บาท มีจำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 47.4 ดังแสดงในตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน(คน)	ร้อยละ
น้อย	157	52.3
มาก	143	47.7
รวม	300	100.0

### 6. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 274 คน คิดเป็นร้อยละ 51.7 และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ดังแสดงในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน(คน)	ร้อยละ
มี	274	91.3
ไม่มี	26	8.7
รวม	300	100.0

### 7. ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

พบว่า มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมาก คือขับขี่มากกว่า 3 ปี มีจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 และมีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครน้อย คือขับขี่ได้ไม่เกิน 3 ปี มีจำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 51.7 ดังแสดงในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาก	145	48.3
น้อย	155	51.7
รวม	300	100.0

### 8. การเคยประสบอุบัติเหตุในรอบหนึ่งปี

พบว่า ในรอบหนึ่งปีไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 43.3 และเคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 ดังแสดงในตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามการเคยประสบอุบัติเหตุ

การประสบอุบัติเหตุ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	130	43.3
เคย	170	56.7
รวม	300	100.0

### 9. จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปี

พบว่า ในรอบหนึ่งปีที่ผ่านมามีจำนวนการเคยฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือไม่เกิน 5 ครั้ง มีจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 66.0 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือมากกว่า 5 ครั้ง มีจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 ดังแสดงในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปี

จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร ในรอบ 1 ปี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	198	66.0
มาก	102	34.0
รวม	300	100.0

### 10. ความรู้กฎจราจร

พบว่า มีระดับความรู้กฎจราจรมาก มีจำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3 และมีความรู้กฎจราจรน้อย มีจำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ดังแสดงในตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการทดสอบสมมติฐานจำแนกตามระดับความรู้กฎจราจร

ระดับความรู้กฎจราจร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
น้อย	140	46.7
มาก	160	53.3
รวม	300	100.0

## 2. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผู้วิจัยได้ทดสอบสมมติฐานระหว่างตัวแปรอิสระซึ่งเป็นตัวแปรเกี่ยวกับข้อมูลบุคคล 10 ตัวแปร กับตัวแปรตามคือ การฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติโดยใช้การประมวลด้วยคอมพิวเตอร์ในระบบ SPSS/PC+ และใช้การวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติ T - test ซึ่งปรากฏผลการทดสอบสมมติฐาน ดังต่อไปนี้

## สมมติฐานที่ 1 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย

ตารางที่ 5.11 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่เพศแตกต่างกัน

เพศ	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
ชาย	281	1.7217	0.4667	0.475	1.835	298	0.048
หญิง	19	1.5105	0.4336				

จากตารางที่ 5.11 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.048 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าเพศหญิง”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย มีจำนวนมากกว่าเพศหญิง คือ 281 คน คิดเป็นร้อยละ 93.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7217 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง มีจำนวนที่น้อยกว่าเพศชาย คือ 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 มีค่าเฉลี่ยในการกระทำผิดกฎจราจรเท่ากับ 1.5105 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า เพศของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกพบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะพยายามปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ด้วยความระมัดระวัง สาเหตุหนึ่งเนื่องจาก ไม่อยากมีเรื่องกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเพศหญิงจะมีความรู้สึกชอบในตัวตนเอง และมีคาราคาพิน้อง เพราะจากการสัมภาษณ์ระบุว่าต้องการเก็บเงินส่งไปให้ครอบครัว และเมื่อพร้อมจะกลับไปอยู่กับครอบครัวที่ต่างจังหวัด อีกทั้งการขับขี่อาจเกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วไม่มากนัก โอกาสในการฝ่าฝืนกฎจราจรจึงมี

น้อย รวมทั้งจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมในพื้นที่จริงพบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เป็นต้น ส่วนใหญ่จะเห็นแค่ผู้ขับรถที่เป็นเพศชาย นาน ๆ ครั้งจะเห็นเป็นเพศหญิง รวมทั้งจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้ให้ความเห็นว่าประชาชนส่วนมากขาดระเบียบวินัยไม่เคารพกฎจราจร โดยส่วนมากจะเป็นเพศชาย ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้

## สมมติฐานที่ 2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ตารางที่ 5.12 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่อายุแตกต่างกัน

อายุ	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
มาก	185	1.5436	0.3578	0.000	7.491	183.526	0.000
น้อย	115	1.9513	0.3578				

จากตารางที่ 5.12 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมาก ”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก คือมีอายุตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป มีจำนวนมากกว่า คือ 185 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.5436 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย คือมีอายุต่ำกว่า 25 ปี มีจำนวนน้อยกว่า คือมีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 38.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.9513 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



รับจ้างที่มีอายุน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า อายุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก คือมีอายุตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อย คือมีอายุต่ำกว่า 25 ปี

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ในกลุ่มที่มีอายุมาก คือมากกว่า 25 ปี ขึ้นไป โดยส่วนใหญ่ มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยที่ทั่วไปจะปฏิบัติตามกฎหมายจราจร แต่ถ้าหากในช่วงโมงเร่งด่วนแล้ว อัตราการฝ่าฝืนกฎจราจรจะมีมาก เพราะผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีการเร่งรับจ้างมาก เพราะมีผู้ใช้บริการมาก และหากในบริเวณที่ผ่านไปไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีอายุน้อย คือ อายุน้อยกว่า 25 ปี มีพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจรมาก เพราะความรีบร้อนไปส่งผู้โดยสาร จึงงอใจที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อไปให้ถึงที่หมายให้เร็วที่สุด เหมือนกัน ซึ่งทั้งสองกลุ่มจะมีความใกล้เคียงกันมาก จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม ไม่สามารถแสดงข้อมูลสนับสนุนในสมมติฐานนี้ได้มากนัก เนื่องจากว่าผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีอายุน้อยมีเพียงคนเดียว

อย่างไรก็ดี มีข้อมูลทางสถิติ คือค่าเฉลี่ยของการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มผู้ที่มีอายุน้อย มีค่าเท่ากับ 1.9513 ซึ่งมีค่าสูงกว่าค่าเฉลี่ยรวมมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้

### สมมติฐานที่ 3 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

ตารางที่ 5.13 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ระดับการศึกษาแตกต่างกัน

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
สูง	198	1.6524	0.4390	0.69	2.479	298	0.014
ต่ำ	102	1.7922	0.5056				

จากตารางที่ 5.13 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.014 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่

กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง คือมีระดับการศึกษาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไป มีจำนวนมากกว่า คือ 198 คน คิดเป็นร้อยละ 66 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.6524 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระดับการศึกษาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไป มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำ คือชั้นประถมศึกษาลงมาจนถึงไม่ได้เรียน มีจำนวนน้อยกว่า คือมีจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 34 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7922 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ระดับการศึกษาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง คือมีระดับการศึกษาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไป มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่ำ คือชั้นประถมศึกษาลงมาจนถึงไม่ได้เรียน

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาชั้นสูงสุดคือชั้นประถมศึกษา ส่วนใหญ่ที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา เนื่องจากมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด และฐานะทางบ้านยากจน บางคนเรียนชั้นมัธยมศึกษาไม่จบ เพราะเนื่องจากเกรง เมื่อมาขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเวลาเร่งด่วนคือช่วงเวลาที่การจราจรติดขัด จะมีผู้ใช้บริการมาก จึงมีการขับด้วยความรีบร้อน เร่งความเร็ว และร่นระยะทางต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผู้โดยสารมากและได้รายได้ที่มาก และจะฝ่าฝืนกฎจราจร โดยเฉพาะในสถานที่ซึ่งไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าปกติ แต่ในส่วนของผู้มีการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษา จะมีการขับขี่อย่างระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจร มากกว่า เป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยกำหนดไว้

#### สมมติฐานที่ 4 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด

ตารางที่ 5.14 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่สถานภาพสมรสแตกต่างกัน

สถานภาพ	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
สมรสแล้ว	178	1.6386	0.4337	0.006	2.708	235.496	0.007
โสด	122	1.7893	0.4992				

จากตารางที่ 5.14 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นโสด จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่สมรสแล้ว”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด ”

เมื่อพิจารณาจากคำร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว คือมีสถานภาพสมรส รวมทั้งผู้ที่หย่าร้างและเป็นหม้าย มีจำนวนมากกว่า คือ 178 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.6386 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นโสด มีจำนวนน้อยกว่า คือมีจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7893 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นโสด มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า สถานภาพสมรสของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว คือมีสถานภาพสมรส รวมทั้งผู้ที่หย่าร้างและเป็นหม้าย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่เป็นโสด

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ผู้ที่ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพสมรสแล้ว บางรายมีภรรยาแล้วแต่ไม่ได้จดทะเบียนสมรสตามกฎหมาย แต่มีการพักอยู่กินกันฉันท์สามีภรรยา

และส่วนใหญ่มีบุตรแล้ว ในการกระทำผิดกฎจราจร มักจะทำผิดในกรณีที่เร่งรีบไปรับผู้โดยสารในเวลาเร่งด่วน รวมทั้งในบริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งในจำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ที่เป็นโตศ ไม่สามารถสรุปได้ว่าการกระทำผิดมากกว่า แต่จะพิจารณาเป็นภาพรวมว่ามีการกระทำผิดคล้ายกัน ซึ่งที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากว่า ผู้ที่เป็นโตศจะมีผู้ที่ตนต้องมีการรับผิดชอบดูแล เช่น บิดา มารดา ญาติ พี่น้อง เป็นต้น ซึ่งจะมีลักษณะที่คล้าย ๆ กับกลุ่มที่สมรสแล้ว

แต่จากการรวบรวมทางสถิติข้างต้น สามารถยืนยันได้โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของผู้มีระดับการศึกษาต่ำ จะมีค่าเฉลี่ยในการกระทำผิด จำนวน 1.7922 ซึ่งมากกว่า 1.669 ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้

#### สมมติฐานที่ 5 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

ตารางที่ 5.15 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่รายได้แตกต่างกัน

รายได้	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
น้อย	157	1.7219	0.4543	0.223	0.855	298	0.394
มาก	115	1.6758	0.4802				

จากตารางที่ 5.15 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.394 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย ”

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย คือมีรายได้ไม่เกิน 6,000 บาท มีจำนวนมากกว่า คือ 157 คน คิดเป็นร้อยละ 52.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืน

กฎจรรยาเท่ากับ 1.7219 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจรรยามาก ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้มาก คือมีรายได้มากกว่า 6,000 บาท มีจำนวนน้อยกว่า คือมีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 47.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจรรยาเท่ากับ 1.6758 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวมเช่นเดียวกัน แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้มาก มีการฝ่าฝืนกฎจรรยาเหมือนกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าจำนวนรายได้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจรรยา โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ทั้งมาก และมีรายได้น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจรรยาเหมือนกัน

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า รายได้โดยประมาณของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ให้สัมภาษณ์ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้ที่น้อย และการมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจรรยาจะมีลักษณะที่คล้ายกันคือจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยมีเหตุผลคือรีบไปส่งผู้โดยสารและจะฝ่าฝืนกฎจรรยาโดยจงใจ ซึ่งถ้าหากในบริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาในทันที

หากพิจารณาถึงค่าเฉลี่ยในการกระทำผิดของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม คือผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีค่าเฉลี่ยในการทำความผิดเท่ากับ 1.7219 และผู้ที่มีรายได้มาก จะมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.6758 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีรายได้น้อยจะมีการกระทำผิดมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก ซึ่งจะเป็นไปในทิศทางตรงกันข้ามกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สำหรับในเรื่องรายได้ที่ไม่สามารถยอมรับสมมติฐานนี้ได้อาจเนื่องมาจาก รายได้ของแต่ละคนนั้นจะมีเกณฑ์ได้รับที่แตกต่างกัน ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลของการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม ถึงสถานที่ที่ตั้งของวิน โดยจะขึ้นอยู่กับสภาพของแต่ละคนว่า มีการประกอบการโดยวินที่อยู่ นั้นตั้งอยู่ที่ใด เช่น อยู่ในซอย อยู่ริมถนนใหญ่ที่มีการสัญจรมาก หรือริมถนนใหญ่ที่มีการสัญจรน้อย เพราะสถานที่ในการจอดรถจะมีผลต่อรายได้ ในบางที่ที่มีคนผ่านหรืออยู่ในที่ชุมนุมชนจะมีรายได้มาก แต่ในบริเวณที่ไม่เป็นที่ชุมนุมชน หรืออยู่ในที่คนไม่ค่อยเห็น หรืออยู่ในซอยที่ไม่ค่อยมีคนสัญจรมากนัก จะมีรายได้น้อยกว่า รวมทั้งจำนวนรายได้ที่แต่ละคนได้รับจะมีเกณฑ์การวัดในการได้รับเงินรายได้มาก หรือได้รับเงินรายได้น้อยของแต่ละคนต่างกัน เช่น หากว่าได้รับเงินค่าจ้างวันละ 300 บาท บางคนจะถือว่าน้อยจะต้องเร่งความเร็วของรถในการเพิ่มเที่ยว หรือเร่งมาให้ทันรับผู้โดยสารรายอื่น เพื่อให้ได้เงินมากกว่านี้ แต่ในบางคนจะถือว่าพอแล้ว จึงมีการขับแบบสบาย ๆ ไม่มีการเร่งรัดหรือรีบร้อน ในการหาเงินรายได้มากนัก ด้วยเหตุผลดังกล่าว ในสมมติฐานนี้จึงไม่เป็นไปตามที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์**

ตารางที่ 5.16 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
มี	274	1.7086	0.4712	0.316	1.054	298	0.293
ไม่มี	26	1.0677	0.4115				

จากตารางที่ 5.16 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.293 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์”

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวนมากกว่า คือ 274 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7086 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวนน้อยกว่า คือมีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.0677 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความ

สัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ในจำนวนผู้ที่ให้การสัมภาษณ์จะมีใบอนุญาตขับขี่ทุกคน ดังนั้น โดยส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ตามที่ได้กล่าวไว้ในแต่ละสมมติฐาน

แต่จากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม พบว่า วินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งอยู่ในซอยต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะวิ่งรับส่งผู้โดยสารเฉพาะแต่ในซอย จะมีบ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เพราะส่วนใหญ่จะไม่ค่อยได้ออกมานอกซอย โอกาสในการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะเรียกตรวจจะมีน้อยมาก เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่า ผู้มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.7086 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าค่าเฉลี่ยรวม ดังนั้นการกระทำผิดกฎจราจรจะสูงกว่า ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.0677

**สมมติฐานที่ 7 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมามาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย**

ตารางที่ 5.17 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน

ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพ ฯ	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
มาก	145	1.5667	0.3850	0.000	5.012	287.185	0.000
น้อย	155	1.8245	0.5018				

จากตารางที่ 5.17 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance-) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาก ”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาก คือขับขี่มาแล้วมากกว่า 3 ปี มีจำนวนน้อยกว่า คือ 145 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.5667 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครน้อย คือขับขี่มาแล้วไม่เกิน 3 ปี มีจำนวนมากกว่า คือมีจำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 51.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.8245 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาก่อน มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครมาน้อย

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ให้สัมภาษณ์นั้นมีระยะเวลาในการขับขี่มาก และมีระยะเวลาในการขับขี่น้อยจำนวนเท่า ๆ กัน ซึ่งความแตกต่างนั้น ในกลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปี ส่วนใหญ่จะกระทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมน้อยกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่น้อย จะกระทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมมากกว่า และส่วนใหญ่จะต้องรู้ในเส้นทางที่เป็นทางตัด เพื่อร่นระยะเวลา หรือหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด และในทางเดินรถในถนนสายต่าง ๆ จะมีรายละเอียดในการเดินรถที่แตกต่างกัน ในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือช่วงเช้า และเย็น จะมีการสลับ หรือการเปิดสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน ดังนั้น การที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถในกรุงเทพมหานครมานาน จะมีความชำนาญในเรื่องของการใช้ทางมากกว่า และจะมีการกระทำผิดกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ที่เข้ามาขับขี่ได้ไม่นาน ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้



**สมมติฐานที่ 8 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ**

ตารางที่ 5.18 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีการประสบอุบัติเหตุแตกต่างกัน

การประสบอุบัติเหตุ	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
ไม่เคย	130	1.6041	0.4421	0.201	-3.156	298	0.002
เคย	170	1.7731	0.4728				

จากตารางที่ 5.18 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ”

เมื่อพิจารณาจากคำร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวนน้อยกว่า คือ 130 คน คิดเป็นร้อยละ 43.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.6041 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวนมากกว่า คือมีจำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7731 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การเคยประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุ

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่าผู้ที่ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดจะเคยประสบอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจะมีการระมัดระวังในการขับขีรถเป็นพิเศษ และจะไม่ค่อยมี

การฝ่าฝืนกฎจราจรมากนัก แต่พวกที่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า อาจเนื่องมาจาก การที่ผู้ไม่ประสบอุบัติเหตุเลย หรือเคยประสบอุบัติเหตุแค่น้อยมาก จะมีการขับซัดที่ใช้ความระมัดระวังอยู่ตลอด และจะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่า เพื่อหลีกเลี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

**สมมติฐานที่ 9 ผู้ขับซัดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก**

ตารางที่ 5.19 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีแตกต่างกัน

จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปี	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
น้อย	198	1.5966	0.4277	0.038	-5.418	186.128	0.000
มาก	102	1.9003	0.4756				

จากตารางที่ 5.19 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับซัดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีที่ผ่านมา จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับซัดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับซัดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย คือเคยฝ่าฝืนไม่เกิน 5 ครั้งต่อปี มีจำนวนมากกว่า คือ 198 คน คิดเป็นร้อยละ 66 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.5966 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669

แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในหนึ่งรอบปีน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก มีจำนวนที่น้อยกว่า คือมีจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 34.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.9003 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในหนึ่งรอบปีมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในหนึ่งรอบปีน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในหนึ่งรอบปีมาก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยส่วนใหญ่จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ซึ่งจะกล่าวถึงเฉพาะที่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ไม่รวมกับที่ไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งอาจมีจำนวนที่มากกว่า และจะเห็นว่าผู้ที่กระทำความผิดกฎจราจรจะเป็นการกระทำที่มักจะเป็นการกระทำซ้ำ ๆ ซอหา และมีเหตุผลเดิม คือกระทำความผิดเนื่องจากความรีบร้อน และไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งส่วนใหญ่มีการกระทำผิดเป็นประจำและจะมีการกล่าวอ้างตามเหตุผล แสดงว่าผู้ที่กระทำความผิดแล้วมักจะกระทำความผิดซ้ำอยู่ ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้

#### สมมติฐานที่ 10 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย

ตารางที่ 5.20 ผลการทดสอบสมมติฐานในการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีความรู้กฎจราจรแตกต่างกัน

ความรู้กฎจราจร	จำนวน (คน)	Mean	S.D.	P	t	df	Sig.
มาก	160	1.6248	0.4670	0.953	3.020	298	0.003
น้อย	140	1.7857	0.4528				

จากตารางที่ 5.20 ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างหรือน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรมาก ”

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละ ปรากฏว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรมาก มีจำนวนมากกว่า คือ 160 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.6248 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม คือ 1.669 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรน้อย มีจำนวนที่น้อยกว่า คือมีจำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3 มีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรเท่ากับ 1.7857 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การมีความรู้ด้านกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความรู้ด้านกฎจราจรน้อย จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีการเรียนรู้กฎหมายจราจรกันเอง ส่วนใหญ่จะเป็นพวกที่อยู่ตามต่างจังหวัด และเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ ฯ จึงมีการเรียนรู้กันเอง แต่ไม่มีในเรื่องการทบทวนความรู้ด้านกฎจราจรแต่อย่างใด

### สรุปสมมติฐานในการวิจัย

จากผลการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า มีการยอมรับสมมติฐานจำนวน 8 สมมติฐาน และสมมติฐานที่ปฏิเสธจำนวน 2 สมมติฐาน ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 5.21

**ตารางที่ 5.21 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับ และสมมติฐานที่ปฏิเสธ**

สมมติฐานที่ยอมรับ	สมมติฐานที่ปฏิเสธ
1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย	5. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้มีรายได้มาก
2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย	6. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียานยนต์
3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาค่ำ	
4. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด	
7. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย	
8. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	
9. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก	
10. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย	