

## บทที่ 5

### อภิปรายผลการวิจัย

สำหรับในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย โดยจากผลการพิสูจน์สมมติฐานสามารถสรุปได้ว่า มีการยอมรับสมมติฐานจำนวน 5 ข้อ และปฏิเสธสมมติฐานจำนวน 4 ข้อ ดังแสดงในตารางที่ 5.1



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.1 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับ และสมมติฐานที่ปฏิเสธ

สมมติฐานที่ยอมรับ	สมมติฐานที่ปฏิเสธ
1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก	1 ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง
2 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า	2 ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก
3 ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร	3 ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณ้การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก
4 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง	4 ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน
5 ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า	

**สมมติฐานที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก**

สรุปได้ว่า ขอมรับตามสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่อายุน้อย คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 - 31 ปี ซึ่งมีจำนวน 127 คน หรือร้อยละ 37.9 และผู้ที่มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 32 ปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 208 คน หรือร้อยละ 62.1 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.69 และ 1.45 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องอายุ ที่ยอมรับตามสมมติฐานนี้เนื่องจาก บุคคลแต่ละคนจะมีพฤติกรรมตามที่บุคคลได้รับการอบรมขัดเกลาอบรมมา โดยบุคคลแต่ละคนจะมีการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการขัดเกลาทางสังคมมาตั้งแต่เกิด และจะมีการเรียนรู้ไปเรื่อย ๆ ตามอายุของบุคคล ดังนั้นอายุเป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นถึงภูมิหลังที่ผ่านมา ผู้ที่มีอายุมากจะมีระยะเวลาในการเรียนรู้มากกว่ากระบวนการขัดเกลาทางสังคม จึงมีการไตร่ตรองและยับยั้งการกระทำผิดได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

**สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า**

สรุปได้ว่า ขอมรับตามสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย คือผู้ที่ไม่ได้เรียนและมีระดับการศึกษาประถมศึกษา ซึ่งมีจำนวน 265 คน หรือร้อยละ 79.1 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาดังแต่มัธยมศึกษาขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 70 คน หรือร้อยละ 20.9 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.43 และ 1.97 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องระดับการศึกษา ที่ยอมรับตามสมมติฐานนี้เนื่องจากว่า ระดับการศึกษาเป็นกระบวนการอบรมที่เนาะบุคคลให้ปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน รู้จักกฎหมาย รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย ดังนั้นบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีการยับยั้งชั่งใจ

ในการประพฤติปฏิบัติ รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎ  
จรรยาบรรณน้อยกว่า บุคคลที่มีระดับการศึกษาน้อย

**สมมติฐานที่ 8 ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยา  
บรรณมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง**

สรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้  
โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า  
6,001 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 164 คน หรือร้อยละ 49.0 และผู้ที่มีรายได้สูง คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้ง  
แต่ 6,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 171 คน หรือร้อยละ 51.0 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.57 และ  
1.51 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องรายได้ ที่ปฏิเสธสมมติฐานนี้เนื่องจาก ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีรายได้ที่ไม่  
สูงนัก และผู้ขับรถแท็กซี่แต่ละคนจะมีรายได้ไม่แตกต่างกันมาก ผู้ขับรถแท็กซี่ต่างคนต่างก็ต้อง  
แข่งขันกัน ดังนั้นจึงต้องเร่งรีบที่ทำงาน เพื่อเพิ่มรายได้ ดังนั้นในการประกอบอาชีพผู้ขับรถแท็กซี่จึง  
ต้องมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ เพื่อรีบเร่งทำงานโดยรับผู้โดยสารให้ได้มากที่สุดในระดับที่ไม่แตกต่าง  
กัน

**สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณ จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่า  
ฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณ**

สรุปได้ว่า ขอมรับสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณ จะมีพฤติกรรมการ  
จอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณ ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณ ซึ่งมีทั้ง  
สิ้น 117 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมีทั้งสิ้น 158 คน คิดเป็นร้อย  
ละ 47.2 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.20 และ 1.92 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร ที่ยอมรับตามสมมติฐานนี้อาจเนื่องจากว่า กฎจราจร เป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจร ทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบที่ต้องปฏิบัติ เมื่อไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ ดังนั้นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรแตกต่างกันจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง**

สรุปได้ว่า ยอมรับสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อยคือ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถตั้งแต่ 3 ปี ลงมาซึ่งมีทั้งสิ้น 118 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 35.2 และผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูงคือ มีประสบการณ์การขับรถ มากกว่า 3 ปี มีทั้งสิ้น 217 คน คิดเป็นร้อยละ 64.8 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.78 และ 1.41 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องประสบการณ์การขับรถที่ยอมรับตามสมมติฐานนี้อาจเนื่องจากว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี้นักจะมีความชำนาญ ความเข้าใจในเส้นทางจราจรและเครื่องหมายจราจร จึงสามารถขับขี้นได้อย่างถูกต้องตามกฎจราจร ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี้น้อยจะขาดความชำนาญ ความเข้าใจในเส้นทางจราจรและเครื่องหมายจราจร จนบางครั้งทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยไม่ตั้งใจ

**สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก**

สรุปว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก ”

เมื่อพิจารณาจากคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อยคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน 8 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า ซึ่งมีทั้งสิ้น 272 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.2 และผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมงขึ้นไป 63 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.53 และ 1.59 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน ที่ปฏิเสธสมมติฐานนี้เนื่องจาก ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะรีบเร่งขับเพื่อให้ถึงจุดหมายของผู้โดยสารแต่ละคนเพื่อที่จะหารายได้ให้มากขึ้น ความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก จะเกิดความเหนื่อยล้า มีสภาพร่างกายและจิตใจที่ไม่สมบูรณ์ที่จะขับรถ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ ดังนั้นผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันแตกต่างกัน จึงมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 7 ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า**

สรุปได้ว่า ขอมรับสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ”

เมื่อพิจารณาจากคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรเดือนละ 3 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 231 คน หรือร้อยละ 69.0 และผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นจำนวน 104 คน หรือร้อยละ 31.0 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.55 และ 1.35 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ขอมรับตามสมมติฐานนี้ก็เนื่องจาก บุคคลแต่ละคนจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันเนื่องมาจากมีความรู้แตกต่างกัน ความรู้นั้นเกิดจากประสบการณ์ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์นั่นเอง ดังนั้นการที่บุคคลจะมีความรู้ในเรื่องใดมากก็เกิดจากมีประสบการณ์ในเรื่องนั้นมากด้วย การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการ



ลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ก็จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และทำให้มองเห็นถึงโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า

**สมมติฐานที่ 8** ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมากกว่า

สรุปว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

เมื่อพิจารณาจากคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจร น้อยกว่า 6 ครั้ง ต่อปี ซึ่งมีจำนวน 315 คน หรือร้อยละ 94.0 และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปีขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 20 คน หรือร้อยละ 6.0 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.14 และ 1.92 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุ ที่ปฏิเสธสมมติฐานในข้อนี้ก็เนื่องจาก ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุมาก มักจะเป็นประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุที่ไม่รุนแรง ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจมากนัก จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย จะมองไม่เห็น และไม่มีความรู้ถึงถึงอันตรายของอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้ ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

**สมมติฐานที่ 9** ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน

สรุปว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า สภาพการใช้งานของรถที่ขับไม่นาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานตั้งแต่ 500,000 กิโลเมตรลงมา มีจำนวน 265 คน หรือร้อยละ 79.1 และสภาพการใช้งานของรถที่ขับนาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานมากกว่า 500,000 กิโลเมตรขึ้นไป จำนวน 70 คน หรือร้อยละ 20.9 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.54 และ 1.51 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องสภาพการใช้งานของรถ ที่ปฏิเสธสมมติฐานในข้อนี้ก็เนื่องจากว่า ผู้ขับรถแท็กซี่จะขับรถแท็กซี่ที่เขาจอรูด มิได้เป็นรถของตนเอง ดังนั้นจึงมิได้สนใจหรือใส่ใจกับรถที่ขับมากนัก เนื่องจากมิใช่รถของตนเอง ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ไม่แตกต่างกัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย