

นิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

Legal consciousness in obedience of traffic law of Loei Rajabhat University students

มาณฑพ ประवालัญญกร¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษานิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายกับนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบสำรวจ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ภาคปกติ ระดับปริญญาตรี จำนวน 400 คน ใช้วิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้นอย่างเป็นสัดส่วน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประเมินค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลใช้ค่าการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน การถดถอยพหุคูณ โดยใช้วิธี Enter เพื่อดูตัวแปรที่มีนัยสำคัญแล้วจึงนำ ตัวแปรที่มีนัยสำคัญไปสร้างสมการพยากรณ์ โดยใช้วิธีแบบ Stepwise

ผลการวิจัย พบว่า

1. กลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยมีระดับนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยตัวชี้วัดข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือรถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ ได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน ส่วนตัวชี้วัดข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดได้แก่ ผู้ขับขี่ได้จัดให้ผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่
2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรทางบก ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล คือ นักศึกษาที่สังกัดคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย และปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย
3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรทางบก ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล คือ นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในคณะวิทยาการจัดการ และนักศึกษาทุกคนที่ศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 3
4. ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้ โดยตัวแปรพยากรณ์ที่มีค่า β สูงสุด คือ ตัวแปรปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ($\beta = .617$) รองลงมาคือตัวแปรปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย ($\beta = .130$)
5. สามารถสร้างสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ และในรูปคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$Le_CO = 1.059 + 0.617L_EN + 0.130L_OB$$

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z_{Le_CO} = 0.622 Z_{L_EN} + 0.149 Z_{L_OB}$$

คำสำคัญ: นิตินิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร

¹ อาจารย์ ประจำสาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

Abstract

The purposes of this research were : 1) to study the level of legal consciousness in obedience of traffic law of Loei Rajabhat University Students 2) to study relationship between personal factors, recognition of law factors, law enforcement factors with legal consciousness in obedience of traffic law of Loei Rajabhat University Students 3) to find the equation for prediction legal consciousness in obedience of traffic law of Loei Rajabhat University Students. This study is a survey research. The sample drawn for this survey were 400 is Loei Rajabhat University Students which studying undergraduate. Using by proportional stratified random sampling. The instruments used for collecting data were rating scale questionnaires. Collected data were analyzed by SPSS for windows to find frequency, percentage, mean, standard deviation, pearson's product moment correlation coefficient, multiple regression, and to construct a predictable balance by Stepwise model.

The major results were as follows:

1. The overall about level of legal consciousness in obedience of traffic law were rated at high level. the highest average were wearing a motorcycle license plate. The lowest average were provide passengers wearing helmets.

2. The positive factors related with level of legal consciousness in obedience of traffic law were the student studying in faculty of science and technology, recognition of law factors, law enforcement factors

3. The negative factors related with level of legal consciousness in obedience of traffic law were the student studying in faculty of management, the student studying 3rd years every faculty.

4. The factors affecting level of legal consciousness in obedience of traffic law were law enforcement factors ($\beta = .617$) and recognition of law factors ($\beta = .130$)

5. The equation for prediction could be made as follows:

The raw scores prediction of equation :

$$Le_CO = 1.059 + 0.617L_EN + 0.130L_OB$$

The standard scores prediction of equation :

$$Z_{Le_CO} = 0.622 Z_{L_EN} + 0.149 Z_{L_OB}$$

Keywords: legal consciousness in obedience of traffic law

ความเป็นมาของปัญหา

ในรอบหลายปีที่ผ่านมาพบว่าเฉลี่ยในแต่ละปี ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีนัย โดยข้อมูลล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2554 มีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดขึ้น 68,296 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 9,060 ราย บาดเจ็บสาหัส 4,047 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 17,123 ราย คิดเฉลี่ยแล้วประเทศไทยมีสัดส่วนผู้เสียชีวิต

จากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อประชากรคิดเป็น 19.60 ราย ต่อประชากร 100,000 คนต่อปี อยู่ในลำดับที่สี่ของประเทศในกลุ่มอาเซียน รองจากมาเลเซีย (อันดับหนึ่ง) พม่า (ลำดับสอง) ฟิลิปปินส์ (อันดับสาม)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2554 (กรมทางหลวง, 2554) อันดับแรกเกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง ร้อยละ 90.31 ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แซงผิดกฎหมาย ขับรถไม่เปิดไฟ ไม่ให้สัญญาณชะลอหรือเลี้ยว ไม่ให้สัญญาณเข้าจอดหรือออกจากที่จอด ไม่ให้สิทธิรถที่มา ก่อนผ่านทางเช่นทางแยก รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย สัญญาณไฟที่กำหนด ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มีสี่ช่องทางจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ขับรถไม่เป็นหรือไม่ชำนาญ สาเหตุรองลงมาอันดับสองเกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม ร้อยละ 6.45 ได้แก่ เมาสูรา หลับใน สาเหตุอันดับสามเกิดจากความบกพร่องเนื่องจากรถ ร้อยละ 2.18 ได้แก่ บรรทุกเกินอัตรา อุปกรณ์รถบกพร่อง และสาเหตุอื่นๆ อีกร้อยละ 1.07 เมื่อพิจารณาจากสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะเป็นความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม ความบกพร่องเนื่องจากรถ ส่วนใหญ่ล้วนแต่เป็นเรื่องที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่มีบทบัญญัติทั้งที่ห้ามไม่ให้กระทำหรือให้กระทำในเรื่องการจราจร การเคารพกฎหมายจราจรจึงถือว่าเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างหนึ่งในการช่วยแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นและยังแก้ปัญหารจราจรอื่นๆ ด้วย เช่น ปัญหาสภาพการจราจรที่ติดขัด ปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากการจราจร

สำหรับมหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ซึ่งตั้งอยู่ที่ถนนเลย-เชียงคาน (ทางหลวงหมายเลข 201) ตำบลเมือง อำเภอเมือง จังหวัดเลย เป็นสถาบันอุดมศึกษาเพื่อการ

พัฒนาท้องถิ่น มีภารกิจหลักคือ การผลิตบัณฑิต การวิจัย การทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น พื้นที่ชุมชนบริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัยเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญและการขยายตัวของชุมชนมากที่สุดจุดหนึ่งของจังหวัดเลย การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโดยเฉพาะนักศึกษาที่มาพักอาศัยและการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ยานพาหนะของประชากรและนักศึกษาในพื้นที่และยานพาหนะที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ถนนบริเวณมหาวิทยาลัยไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังได้รับความนิยมคืออำเภอเชียงคาน การขยายถนนเพิ่มขึ้นเป็นสี่ช่องทางจราจรทำให้ต้องมีเกาะกลางถนนและมีจุดกลับรถทางร่วมทางแยกเกิดขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับขี่ได้ตามใจตน ทำให้ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรในเขตพื้นที่ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยมีสถิติที่เพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีต จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรของกรมทางหลวง (2554) พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดเลยในปี พ.ศ. 2554 มีเกิดขึ้นทั้งสิ้น 100 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 21 รายและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 139 ราย ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินที่น่าจะเกิดขึ้น

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัยส่วนมากอาจเกิดจากพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมายจราจรได้แก่ บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัยจะเป็นนักศึกษาที่มาเล่าเรียนยังมหาวิทยาลัยและพักอาศัยอยู่ตามหอพักบ้านพักในพื้นที่ชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัยและส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยเพิ่มขึ้นอย่างมากในปัจจุบัน ซึ่งจากข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บมากที่สุด แต่จากพฤติกรรมในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอ้างพบว่ามีพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมายจราจรให้เห็นเกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น การขับที่ย้อนเลนช่องทางจราจร ไม่ขับชิดขอบทางซ้ายสุด ในถนนที่มีสี่ช่องทาง การไม่กลับรถในช่องทางกลับรถ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับที่เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การซ้อนท้ายเกินกว่าหนึ่งคน ไม่เปิดไฟรถในยามกลางคืน ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวในขณะเลี้ยวหรือกลับรถ การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ นอกจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ชี้ให้เห็นถึงการไม่เคารพกฎหมายจราจรในพื้นที่ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยแล้ว พฤติกรรมกรรมการขับขี่ในพื้นที่ภายในมหาวิทยาลัยก็มีลักษณะที่ไม่เคารพกฎหมายจราจรที่มหาวิทยาลัยได้กำหนดขึ้นมา เช่น การขับที่ย้อนเลนในถนนที่เดินรถทางเดียว การขับรถเร็ว ขับไม่ชิดขอบทางซ้าย จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถซ้อนคัน ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ล้วนแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นได้และยังก่อให้เกิดปัญหาสำคัญในพื้นที่ของมหาวิทยาลัย คือ ปัญหาการจราจรที่ติดขัด ปัญหาที่จอดรถที่ไม่เพียงพอ

ปัญหาการไม่เคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย จึงเป็นปัญหาอย่างหนึ่งของการไม่นับถือกฎหมายหรือไม่มีนิติสำนึก (Legal consciousness) ต่อกฎหมายบ้านเมืองที่บังคับใช้เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคมและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของคนในสังคม การเคารพกฎหมายจึงต้องอยู่คู่กับกฎหมายเสมอ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาถึงนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย โดยใช้กรอบแนวคิดเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ทฤษฎีว่าด้วยการยอมรับนับถือในกฎหมาย (The recognition theory) และแนวคิดเรื่องนิติสำนึก (Legal consciousness) มาเป็นกรอบในการศึกษาถึงความรับรู้

ทัศนคติการยอมรับและการปฏิบัติตามกฎหมายของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยที่มีต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับนิติสำนึกของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยต่อการเคารพกฎหมายจราจรและปัจจัยที่มีผลต่อนิติสำนึกของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยต่อการเคารพกฎหมายจราจร โดยใช้นักศึกษาภาคปกติระดับปริญญาตรีเป็นกรณีศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้มาเป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยและปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ภายในมหาวิทยาลัยเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษานิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายกับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ภาคปกติ ระดับปริญญาตรี จำนวน 10,830 คน (สำนักส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, 2556)
2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ภาคปกติ ระดับปริญญาตรี จำนวน 400 คน โดยผู้วิจัยกำหนดขนาดของ

กลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีที่นักวิจัยที่ทำการวิจัยเกี่ยวกับการถดถอยแนะนำไว้ว่า อัตราส่วนของตัวแปรทำนายต่อขนาดของกลุ่มตัวอย่างอย่างน้อยต้องเป็น 1 ต่อ 15 หมายความว่าตัวแปรทำนาย 1 ตัวใช้กลุ่มตัวอย่างประมาณ 15 คนบางคนแนะนำว่า 1 ต่อ 30 และอย่างน้อยที่สุดควรมีก่อนมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาอย่างน้อย 400 คน (Enders, 2001 อ้างถึงใน จุริรัตน์ ประมวลลัญญกร, 2551) ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ 400 คน

3. การเลือกกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้การเลือกผู้ตอบแบบสอบถามโดยวิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้นอย่างเป็นสัดส่วน (Proportional stratified random sampling) โดยเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ภาคปกติ ระดับปริญญาตรี จำนวน 400 รายโดยกำหนดสัดส่วนตามจำนวนนักศึกษาในแต่ละคณะทั้ง 5 คณะ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ลักษณะของเครื่องมือเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมีลักษณะเป็นแบบสอบถามแบบสำรวจรายการ (checklist) และแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating scale) ตามวิธีของลิเคิร์ต (Likert อ้างถึงใน จุริรัตน์ ประมวลลัญญกร, 2551)

โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างเครื่องมือตามขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาเอกสาร ตำราเกี่ยวกับแนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายทฤษฎีว่าด้วยการยอมรับนับถือในกฎหมาย (The recognition theory) แนวคิดเรื่องนิติสำนึก (Legal consciousness)

2. ศึกษาเกณฑ์และวิธีสร้างเครื่องมือแบบมาตราส่วนประมาณค่า

3. สร้างแบบสอบถามที่ได้ศึกษาในข้อ 1, 2 ให้ครอบคลุมเนื้อหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายทฤษฎีว่าด้วย

การยอมรับนับถือในกฎหมาย (The recognition theory) แนวคิดเรื่องนิติสำนึก (Legal consciousness)

4. นำแบบสอบถามเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้อง ความเที่ยงตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถามได้ค่า IOC (Index of item – objective Congruence) เท่ากับ 1.00 แล้วนำมาแก้ไขตามที่ผู้เชี่ยวชาญได้แนะนำ

5. นำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการแก้ไขปรับปรุงแล้วตามข้อ 4 ไปตรวจหาความเชื่อมั่นแบบสอบถามทั้งฉบับ โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha coefficient) ตามวิธีของครอนบาค (Cronbach, อ้างถึงใน ภัทรพร เกษสังข์, 2549) ได้ค่าความเชื่อมั่นแต่ละตัวแปร ดังนี้

5.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย Cronbach's Alpha = .868

5.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย Cronbach's Alpha = .850

5.3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเคารพกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 Cronbach's Alpha = .967

การวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปโดยแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. สถิติพื้นฐาน ใช้สถิติพรรณนาอันได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อวิเคราะห์การกระจายของกลุ่มตัวอย่าง ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมายและพฤติกรรมในการเคารพกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

2. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่

2.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพยากรณ์ อันได้แก่ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย กับนิตีสำนึกของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ต่อการเคารพกฎหมายจราจร โดยวิธีการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson correlation coefficient)

2.2 การวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยที่มีประสิทธิภาพในการทำนิตีสำนึกของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ต่อการเคารพกฎหมายจราจร จากปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย โดยการใช้สถิติการถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) โดยใช้วิธี Enter เพื่อดูตัวแปรที่มีนัยสำคัญแล้วจึงนำตัวแปรที่มีนัยสำคัญไปสร้างสมการพยากรณ์ โดยใช้วิธีแบบ Stepwise

ผลการวิจัย

ในการศึกษานิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

ระดับนิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษา ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ชั้นปีที่ 1-4 จำนวน 400 คน

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ระดับนิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ มีสภาพที่มั่นคง แข็งแรง หรือ ไม่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการขับขี่	4.21	0.72	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ระดับนิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตีสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
2. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ มีสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้การได้ดี	4.23	0.73	มาก
3. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ ได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน	4.34	0.76	มาก
4. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ มีเสียงเครื่องยนต์ที่ดังตามปกติ ไม่รบกวนผู้อื่น	4.17	0.92	มาก
5. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ ไม่มีควันที่ก่อให้เกิดมลพิษที่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด	4.31	0.80	มาก
6. รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ มีเสียงสัญญาณแตรที่ใช้การได้	4.30	0.74	มาก
7. ผู้ขับขี่มีการเปิดไฟหน้ารถในเวลาที่มืดแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคนรถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้ง	4.22	0.76	มาก
8. ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองอำพัน	4.18	0.81	มาก
9. ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีแดง	4.22	0.78	มาก
10. ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดงที่ติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยก และเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงขับรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง	4.19	0.80	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ระดับนิตินัยในการ
เคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตินัย ในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
11. ผู้ขับขี่เมื่อเห็นสัญญาณจราจรไฟ กระพริบสีเหลืองอำพัน ณ ที่ใด ผู้ขับขี่ ซึ่งมีการลดความเร็วของรถลงและ ผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความ ระมัดระวัง	4.12	0.88	มาก
12. ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง	4.23	0.75	มาก
13. ผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความระมัดระวัง และให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม	4.23	0.74	มาก
14. ในการใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ได้ใช้ ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการ ควบคุมรถ เมื่อเห็นคนเดินเท้าที่เป็น เด็ก คนชราหรือคนพิการ	4.22	0.72	มาก
15. ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถใน ทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ผู้ขับขี่ได้ขับรถในช่องเดินรถซ้าย สุดเสมอ	4.21	0.77	มาก
16. ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ มีการให้ ไฟสัญญาณหรือให้สัญญาณด้วย มือและแขน ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้า รถคันอื่น	4.14	0.89	มาก
17. ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวน กัน ผู้ขับขี่ได้ลดความเร็วของรถลง เพื่อให้รถสวนทางกันได้โดย ปลอดภัย	4.15	0.80	มาก
18. ผู้ขับขี่ได้ขับรถให้ห่างคันหน้า พอสมควรในระยะเวลาที่จะหยุดรถได้ โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุด รถ	4.21	0.79	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ระดับนิตินัยในการ
เคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตินัย ในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
19. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเครื่องหมาย จราจรที่ให้ให้เดินรถทางเดียว โดย ไม่ขับรถถอยย้อน	4.09	0.90	มาก
20. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถในขณะที่หย่อน ความสามารถร่างกายในอันที่ จะขับ เช่น เจ็บป่วย อ่อนเพลีย อด นอน	4.09	0.82	มาก
21. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถในขณะที่เมาสุรา	4.10	0.86	มาก
22. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถในลักษณะที่เป็นการกีด ขวางการจราจร	4.18	0.79	มาก
23. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถโดยประมาทหรือน่า หวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่ บุคคลหรือทรัพย์สิน	4.25	0.75	มาก
24. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุ อันสมควร	4.17	0.79	มาก
25. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับ ขี่	4.13	0.86	มาก
26. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเครื่องหมาย จราจรที่ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยว ซ้าย	4.13	0.86	มาก
27. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ ห้ามขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่น ทางด้านซ้าย เว้นแต่รถที่ถูกแซง กำลังเลี้ยวขวาหรือทางเดินรถนั้นมี สองช่องทางขึ้นไป	4.18	0.76	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ระดับนิตินัยในการ
เคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตินัย ในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
28. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง	4.20	0.73	มาก
29. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ห้ามจอดรถบนทางเท้าหรือในลักษณะกีดขวางการจราจร	4.09	0.79	มาก
30. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ห้ามจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ	4.19	0.82	มาก
31. ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ห้ามเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ	4.16	0.76	มาก
32. ผู้ขับขี่ขับที่รถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง	4.15	0.81	มาก
33. ผู้ขับขี่มีการลดความเร็วของรถลงเมื่อจะเลี้ยวรถ ขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุดหรือวงเวียน	4.20	0.77	มาก
34. ผู้ขับขี่มีการลดความเร็วของรถลงเมื่อต้องขับรถในทางที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร	4.28	0.73	มาก
35. ผู้ขับขี่เมื่อมาถึงทางร่วมทางแยก และมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ได้ให้รถอื่นที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน	4.17	0.71	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ระดับนิตินัยในการ
เคารพกฎหมายจราจร

ระดับนิตินัย ในการเคารพกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
36. ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาถึงวงเวียนซึ่งไม่มีสัญญาณจราจร ได้ให้สิทธิแก่รถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาขับผ่านไปก่อน	4.21	0.77	มาก
37. ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะเลี้ยวสู่ทางทางเดินรถที่ตัดผ่าน ได้หยุดให้รถที่กำลังผ่านทางนั้น ผ่านไปก่อน	4.19	0.76	มาก
38. ผู้ขับขี่ เมื่อเห็นรถฉุกเฉินที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือเสียงสัญญาณไซเรน ผู้ขับขี่ได้หยุดรถหรือจอดรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย เพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน	4.25	0.75	มาก
39. ผู้ขับขี่ได้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่	3.90	0.98	มาก
40. ผู้ขับขี่ได้จัดให้ผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่	3.78	1.09	มาก
รวมทั้งหมด	4.18	0.53	มาก

จากตารางที่ 1 พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=4.18$, S.D.=0.53) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อ 3รถจักรยานยนต์ที่นักศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ ได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน ($\bar{x}=4.34$, S.D.=0.76) รองลงมาได้แก่ ข้อ 5 รถจักรยานยนต์ที่ศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ ไม่มีควันที่ก่อให้เกิดมลพิษที่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ($\bar{x}=4.31$, S.D.=0.80) และข้อ 6 รถจักรยานยนต์ที่ศึกษานำมาใช้ในทางเดินรถ มีเสียงสัญญาณแตรที่ใช้การได้ ($\bar{x}=4.30$, S.D.=0.74) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดได้แก่

ข้อ 40 ผู้ขับขีที่ได้จัดให้ผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี ($\bar{x}=3.78, S.D.=1.09$)

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิติในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษา ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

1. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิติในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยทางบวก

1.1 ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มีความสัมพันธ์ทางบวก กับระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย อยู่ในระดับต่ำ ($r = 0.134$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

1.2 ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย อยู่ในระดับปานกลาง ($r = 0.523$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

1.3 ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมายมีความสัมพันธ์ทางบวก กับระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย อยู่ในระดับสูง ($r = 0.712$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิติในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยทางลบ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล คือ

2.1 นักศึกษา คณะวิทยาการจัดการ มีความสัมพันธ์ทางลบกับระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย อยู่ในระดับต่ำ ($r = -0.134$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2.2 นักศึกษา ชั้นปีที่ 3 มีความสัมพันธ์ทางลบกับระดับระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยอยู่ในระดับต่ำ ($r = -0.110$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับนิติในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล คือ เพศ อายุ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ คณะครุศาสตร์ ชั้นปีที่ 1 ชั้นปีที่ 2 และชั้นปีที่ 4

ปัจจัยที่สามารถพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยผู้วิจัยได้พิจารณาตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่น่าเข้าสมการการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression) ใช้เทคนิคการเลือกตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรเกณฑ์ โดยวิธี Enter เพื่อดูตัวแปรที่มีนัยสำคัญ แล้วจึงนำตัวแปรที่มีนัยสำคัญไปสร้างสมการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย โดยใช้วิธีวิเคราะห์แบบ Stepwise เพื่อเป็นการตรวจสอบสมมติฐานของการวิจัยที่กำหนดไว้ว่า ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันทำนายระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้ ซึ่งการวิเคราะห์ภาพรวม เมื่อนำตัวแปรพยากรณ์ทั้งหมด 5 ตัวมาพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ด้วยวิธี Enter ปรากฏผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณปัจจัยที่สามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย โดยวิธี Enter

ตัวพยากรณ์	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
คณะวิทยาการจัดการ (DEP3)	-.050	.046	-.040	-1.078	.282
คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (DEP4)	.034	.047	.027	.733	.464
ระดับชั้นปีที่ 3 (CLS3)	-.052	.041	-.044	-1.257	.209
การบังคับใช้กฎหมาย (L_EN)	.134	.039	.153	3.441**	.001
การยอมรับกฎหมาย (L_OB)	.601	.044	.606	13.595**	.000
R = 0.725 R ² = 0.525 Constant = 1.318 F = 87.209** p - values = .000					

*p ≤ .05, **p ≤ .01

จากตารางที่ 2 พบว่า สามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้ โดยมีสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ร้อยละ 30 (R² = 0.525) และเมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) พบว่า

ตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ได้แก่ ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมาย

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณปัจจัยที่สามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยโดยวิธี Stepwise

ตัวพยากรณ์	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
การบังคับใช้กฎหมาย (L_EN)	.617	.043	.622	14.314**	.000
การยอมรับกฎหมาย (L_OB)	.130	.038	.149	3.437**	.001
R = 0.722 R ² = 0.521 Constant = 1.059 F = 215.560** p - values = .000					

*p ≤ .05, **p ≤ .01

จากตารางที่ 3 พบว่า ตัวแปรปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและตัวแปรปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้ ร้อยละ 52 (R² = 0.521) และเมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ที่มีค่า β สูงสุด คือ ตัวแปรปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย (β = .617) หมายความว่าตัวแปรปัจจัยด้าน

การบังคับใช้กฎหมายที่สามารถทำนายระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้สูงกว่าตัวแปรอื่น โดยที่ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายในระดับสูงก็จะมีระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยในระดับสูงไปด้วย รองลงมาคือตัวแปรปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมาย (β = .130) หมายความว่า ตัวแปรปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมายสามารถทำนายระดับนิตินี้

ในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยได้สูงกว่าตัวแปรอื่น หมายความว่าถ้า นักศึกษามีการยอมรับกฎหมายก็จะมีระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรในระดับสูง

อภิปรายผล

ผลการวิจัยพบว่าระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของกลุ่มตัวอย่างในภาพรวมอยู่ในระดับมากจึงเห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่นำมาศึกษานี้มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ดี ซึ่งก็สอดคล้องกับที่ วิภาพรรณ ฉิม (2551) ได้ศึกษาวิจัยถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยการเปรียบเทียบตัวแปรต่างๆ เช่น เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้ ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี จึงเป็นเรื่องที่ดีที่ผลการวิจัยพบว่านิสิตนักศึกษามีนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรอยู่ในระดับมาก

นอกจากนี้พบว่าปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรได้ ซึ่งแสดงว่าถ้ารัฐมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากเท่าไร ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรก็จะเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย การบังคับใช้กฎหมายจึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการที่จะทำให้เกิดนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจร ดังนั้นในการที่รัฐจะแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างเป็นผล จึงต้องมีการนำเอากระบวนการวิธีการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ในการทำให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรให้มากขึ้น รวมถึงควรที่จะหามาตรการวิธีการในการที่ปลูกจิตสำนึกต่อการเคารพนับถือในกฎหมายให้มากขึ้น

สรุปผลการวิจัย

สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป ดังนี้

1. ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรของกลุ่มตัวอย่างในภาพรวมอยู่ในระดับมาก
2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรทางบก ได้แก่ นักศึกษาคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย และปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย
3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรทางลพ ได้แก่ นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 3
4. ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ เพศ อายุ นักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ นักศึกษาคณะครุศาสตร์ นักศึกษาชั้นปีที่ 1 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาระดับชั้นปีที่ 4
5. ปัจจัยที่สามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจร ได้แก่ ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและตัวแปรปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัยพบว่าปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรและสามารถพยากรณ์ระดับนิตินี้ในการเคารพกฎหมายจราจรได้ ดังนั้นทางหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเจ้าพนักงานจราจร จึงต้องมีมาตรการที่กวดขันอย่างจริงจังในการที่จะ

บังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น ให้ครอบคลุมข้อกฎหมายจราจรให้มากขึ้น มิใช่เน้นกวดขันจับกุมเฉพาะในความผิดบางข้อหาเท่านั้น ดังที่เรายังคงได้เห็นรถบรรทุกอ้อยที่มีลักษณะการบรรทุกที่ผิดต่อกฎหมายและอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางอื่นๆได้ ที่ยังสามารถวิ่งได้บนทางหลวงสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานผู้รับผิดชอบจึงต้องก่อให้เกิดความรู้สึกรู้ถึงความเป็นธรรม ก็จะทำให้ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้นได้ รวมไปถึงหน่วยงานที่เป็นสถาบันทางการศึกษาต่างๆ ก็ควรจะมีมาตรการในการอบรมปลูกฝังจิตสำนึกต่อการเคารพหรือการยอมรับนับถือในกฎหมายให้มากขึ้น ก็อาจจะทำให้ระดับของนิติสำนึกของการเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้นได้

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ในส่วนของการสร้างสมการพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร พบว่าตัวแปรที่นำมาทำนาย ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย ซึ่งจะเห็นได้ว่าตัวแปรพยากรณ์ยังมีจำนวนน้อยเกินไป ดังนั้นในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาถึงตัวแปรอื่นๆ ที่สามารถทำนายระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจร เช่น ปัจจัยด้านความเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านความคลุมเครือหรือความไม่ชัดเจนของกฎหมายที่ทำให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายปัจจัยที่เกิดจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย

เอกสารอ้างอิง

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. (2556). **สถิติข้อมูล**. <<http://nesdb.go.th/Default.aspx>> (20 พฤศจิกายน).

จूरี่รัตน์ ประวาลัญญกร. (2551). **ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ติดเชื้อเอชไอวี จังหวัดเลย**. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิจัยและประเมินผลการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.

ทางหลวง, กรม. (2556). **รายงานประจำปี 2554 : อุบัติเหตุจากรอบทางหลวงแผ่นดิน**. <<http://bhs.doh.go.th/files/accident/54>> (20 พฤศจิกายน).

ภัทราพร เกษสังข์. (2549). **การวิจัยทางการศึกษา**. เลย : คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.

วิภาพรณ ฉิม. (2551). **พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา**. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.