

บทที่ 6

ผลการวิจัย

สำหรับในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ โดยได้แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. การจัดระเบียบข้อมูลสำหรับการทดสอบสมมติฐาน
 2. ผลการพิสูจน์สมมติฐาน
- โดยจะได้นำเสนอดังต่อไปนี้

1. การจัดระเบียบข้อมูลสำหรับการทดสอบสมมติฐาน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ขับซีรยยนต์บรรทุกจ้างซึ่งเป็นข้อมูลรายละเอียด ที่บอกคุณลักษณะบางประการของกลุ่มตัวอย่าง ที่ได้จากการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยขอสรุป โดยแบ่งเป็นกลุ่ม ดังนี้

1.1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับซีรยยนต์บรรทุก

1. อายุ

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 30 ปี มีจำนวน 149 คนคิดเป็นร้อยละ 74.5 และกลุ่มอายุน้อยคือ มีอายุตั้งแต่ 21-30 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 จำแนกตามกลุ่มอายุของผู้ขับซี

กลุ่มอายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	51	25.5
มาก	149	74.5
รวม	200	100.0

2. ระดับการศึกษา

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำ คือ มีระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น มีจำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 87.5 นอกนั้นเป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ สูงกว่า จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ดังตารางที่ 4.39

ตารางที่ 4.39 จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ	175	87.5
สูง	25	12.5
รวม	200	100.0

3. สถานภาพสมรส

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสซึ่งรวมถึง ผู้ที่สมรสแล้วแยกกันอยู่ จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 81.0 ส่วนที่เหลือยังโสด จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ดังตารางที่ 4.40

ตารางที่ 4.40 จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	38	19.0
สมรส	162	81.0
รวม	200	100.0

4. รายได้ต่อเดือน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนสูง คือ มีรายได้สูงกว่า 8,000 บาท จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 75.0 ส่วนที่เหลือเป็นผู้มีรายได้ต่ำ คือ มีรายได้ตั้งแต่ 8,000 บาท ลงไป จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 ดังตารางที่ 4.41

ตารางที่ 4.41 จำแนกตามกลุ่มรายได้ต่อเดือน

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ	50	25.0
สูง	150	75.0
รวม	200	100.0

5. รายได้ของภรรยาต่อเดือน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ภรรยาที่มีรายได้ต่อเดือนต่ำ นั่นคือ กลุ่มที่มีรายได้ไม่เกิน 6,000 บาท และ ไม่มีรายได้เลย จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 98.5 นอกนั้นเป็นผู้ที่มีภรรยาที่มีรายได้ต่อเดือนสูง คือมีรายได้สูงกว่า 6,000 บาท จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ดังตารางที่ 4.42

ตารางที่ 4.42 จำแนกตามกลุ่มรายได้ของภรรยาต่อเดือน

รายได้ของภรรยาต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ	197	98.5
สูง	3	1.5
รวม	200	100.0

6. ค่าเช่าบ้าน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จ่ายค่าเช่าบ้าน คือ ต้องจ่ายค่าเช่าบ้านไม่เกิน 2,500 บาท หรือไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้านจำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 75.0 ส่วนที่เหลือต้องจ่ายค่าเช่าบ้านสูง คือ ต้องจ่ายค่าเช่าบ้านมากกว่า 2,500 บาท ต่อเดือน จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 ดังตารางที่ 4.43

ตารางที่ 4.43 จำแนกตามการจ่ายค่าเช่าบ้าน

ค่าเช่าบ้าน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ	150	75.0
สูง	50	25.0
รวม	200	100.0

7. จำนวนบุคคลที่จะต้องรับภาระเลี้ยงดู

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนบุคคลที่จะต้องรับภาระเลี้ยงดูน้อย คือ มีจำนวนไม่เกิน 2 คน จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 68.0 ส่วนที่เหลือมีจำนวนบุคคลที่จะต้องรับภาระเลี้ยงดูมาก คือ มีจำนวนต่ำกว่า 3 คน ขึ้นไป จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 ดังตารางที่ 4.44

ตารางที่ 4.44 จำแนกตามกลุ่มจำนวนบุคคลที่จะต้องรับภาระเลี้ยงดู

จำนวนบุคคลที่รับภาระเลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	136	68.0
มาก	64	32.0
รวม	200	100.0

8. ภูมิลาเนา

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิลาเนาอยู่ในส่วนภูมิภาค ซึ่งหมายถึงผู้ที่มีภูมิลาเนาใน ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 94.5 ส่วนที่เหลืออยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 ดังตารางที่ 4.45

ตารางที่ 4.45 จำแนกตามภูมิลาเนา

ภูมิลาเนา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพฯ	11	5.5
ภูมิภาค	189	94.5
รวม	200	100.0

9. ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก

พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกมาก คือ ผู้ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกตั้งแต่ 4 ปี ขึ้นไป จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 79.5 นอกนั้น เป็นกลุ่มที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกน้อย คือ ผู้ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกตั้งแต่ 3 ปี ลงไป จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 ดังตารางที่ 4.46

ตารางที่ 4.46 จำแนกตามกลุ่มระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	41	20.5
มาก	159	79.5
รวม	200	100.0

10. รายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือนพอใช้หรือไม่

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ไม่พอใช้จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 85.0 และพอใช้ ซึ่งรวมบุคคลที่มีรายได้เหลือเก็บ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ดังตารางที่ 4.47

ตารางที่ 4.47 จำแนกตามกลุ่มรายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือนพอใช้หรือไม่

รายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	30	15.0
ไม่พอใช้	170	85.0
รวม	200	100.0

11. การขับขีรถบรรทุกรับจ้างต่อวัน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ขับขีรถบรรทุกรับจ้างต่อวันมาก คือ ขับขีรถบรรทุกรับจ้าง ตั้งแต่ 8 ชั่วโมงขึ้นไป จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 นอกนั้น เป็นผู้ที่ขับขีรถบรรทุกรับจ้างต่อวันน้อย คือ ขับขีรถบรรทุกรับจ้าง 1-8 ชั่วโมงต่อวันจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ดังตารางที่ 4.48

ตารางที่ 4.48 จำแนกตามการขับขีรถบรรทุกรับจ้างต่อวัน

การขับขีรถบรรทุกรับจ้างต่อวัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	23	11.5
มาก	177	88.5
รวม	200	100.0

12. สภาพร่างกาย

พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างไม่มีปัญหาทางร่างกาย คือ กลุ่มที่มีร่างกายปกติ จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 77.0 นอกนั้นเป็นผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย คือ ผู้ที่มีปัญหาทางสายตา จิตใจ ระบบประสาท กระดูก ไขข้อ โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน และอื่น ๆ จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 ดังตารางที่ 4.49

ตารางที่ 4.49 จำแนกตามกลุ่มสภาพร่างกาย

สภาพร่างกาย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีปัญหา	154	77.0
มีปัญหา	46	23.0
รวม	200	100.0

13. การขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขีรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมาก คือมีระยะเวลาในการขับขีรถยนต์บรรทุกจ้างในเขตกรุงเทพมหานครมากกว่า 3 ปี จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 61.5 นอกนั้นเป็นผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครน้อย กล่าวคือ มีระยะเวลาในการขับขีรถยนต์บรรทุกจ้างในเขตกรุงเทพมหานครตั้งแต่ 3 ปี ลงไป จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 ดังตารางที่ 4.50

ตารางที่ 4.50 จำแนกตามการขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

การขับขีรถยนต์ในกรุงเทพฯ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	123	61.5
มาก	77	38.5
รวม	200	100.0

**14. ในรอบปีที่ผ่านมาเคยถูกนายจ้างลงโทษโดยการตัดหรือหักเงินค่าปรับที่ทำผิดกฎ
จรรยาหรือไม่**

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับการลงโทษจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 นอก
นั้นเคยได้รับการลงโทษ จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 ดังตารางที่ 4.51

ตารางที่ 4.51 จำแนกตามกลุ่มที่ถูกนายจ้างลงโทษโดยการตัดหรือหักเงินค่าปรับ

ถูกนายจ้างลงโทษโดยการตัดหรือ หักเงินค่าปรับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคย	75	37.5
ไม่เคย	125	62.5
รวม	200	100.0

15. ในรอบปีที่ผ่านมาเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่หรือไม่

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคย จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 97.0 นอกนั้น ตอบว่า เคย
จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ดังตารางที่ 4.52

ตารางที่ 4.52 จำแนกตามการเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การถูกลงโทษ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	194	97.0
เคย	6	3.0
รวม	200	100.0

16. ในรอบปีที่ผ่านมาเคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจรหรือไม่

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรน้อย จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 นอกนั้นประสบอุบัติเหตุจากการจราจรมาก จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 ดังตารางที่ 4.53

ตารางที่ 4.53 จำแนกตามการเคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจร

การประสบอุบัติเหตุจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	121	60.5
มาก	79	39.5
รวม	200	100.0

1.2 ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ทราบถึง พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผู้วิจัยขอสรุป โดยแบ่งเป็นกลุ่ม ดังนี้

1. การขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ฝ่าฝืนน้อย จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 นอกนั้นเป็นผู้ที่ฝ่าฝืนมาก จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 ดังตารางที่ 4.54

ตารางที่ 4.54 จำแนกตามการขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	129	64.5
มาก	71	35.5
รวม	200	100.0

2. การขับชี้ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ฝ่าฝืนน้อย จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 62.0 นอกนั้นฝ่าฝืนมาก จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 ดังตารางที่ 4.55

ตารางที่ 4.55 จำแนกตามการขับชี้รถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร

การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	124	62.0
มาก	76	38.0
รวม	200	100.0

3. การจอดรถในที่ห้ามจอด

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92.0 ส่วนที่เหลือมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 ดังตารางที่ 4.56

ตารางที่ 4.56 จำแนกตามการจอดรถในที่ห้ามจอด

การจอดรถในที่ห้ามจอด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	184	92.0
มาก	16	8.0
รวม	200	100.0

4. การจอตกรกีดขวางทางจราจร

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 92.5 นอกนั้น มีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ดังตารางที่ 4.57

ตารางที่ 4.57 จำแนกตามการจอตกรกีดขวางทางจราจร

การจอตกรกีดขวางทางจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	185	92.5
มาก	15	7.5
รวม	200	100.0

5. การขับซึ่รถโดยประมาท เป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 96.5 นอกนั้นมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ดังตารางที่ 4.58

ตารางที่ 4.58 จำแนกตามการขับซึ่รถโดยประมาท เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย

ขับซึ่รถโดยประมาท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	193	96.5
มาก	7	3.5
รวม	200	100.0

6. การขับรถแข่งทางโค้ง

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 86.5 ส่วนที่เหลือมีการฝ่าฝืนมากจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ดังตารางที่ 4.59

ตารางที่ 4.59 จำแนกตามการขับรถแข่งทางโค้ง

การขับรถแข่งทางโค้ง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	173	86.5
มาก	27	13.5
รวม	200	100.0

7. ขับรถแข่งเส้นทึบ

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 81.0 นอกนั้นมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ดังตารางที่ 4.60

ตารางที่ 4.60 จำแนกตามการขับรถแข่งเส้นทึบ

การขับรถแข่งเส้นทึบ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	162	81.0
มาก	38	19.0
รวม	200	100.0

8. การขั้บรตแข่งบนสะพาน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 87.5 นอกนั้นมีการฝ่าฝืนมากจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ดังตารางที่ 4.61

ตารางที่ 4.61 จำแนกตามการขั้บรตแข่งบนสะพาน

การขั้บรตแข่งบนสะพาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	175	87.5
มาก	25	12.5
รวม	200	100.0

9. การขั้บรตยนต์บรทุกในเวลาห้าม

พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58.0 ส่วนที่เหลือมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 42.0 ดังตารางที่ 4.62

ตารางที่ 4.62 จำแนกตามการขั้บรตยนต์บรทุกในเวลาห้าม

การขั้บรตยนต์บรทุกในเวลาห้าม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	116	58.0
มาก	84	42.0
รวม	200	100.0

10. การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 นอกนั้นมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ดังตารางที่ 4.63

ตารางที่ 4.63 จำแนกตามการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	112	56.0
มาก	88	44.0
รวม	200	100.0

11. การขับรถขณะเสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่นกระทิงแดง, เอ็ม 100, เอ็ม 150 ลิโป, ยาม้า

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 89.0 ส่วนที่เหลือมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ดังตารางที่ 4.64

ตารางที่ 4.64 จำแนกตามการขับรถขณะเสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

การเสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	178	89.0
มาก	22	11.0
รวม	200	100.0

12. การขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายสุด

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 นอกนั้นมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ดังตารางที่ 4.65

ตารางที่ 4.65 จำแนกตามการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายสุด

ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	109	54.5
มาก	91	45.5
รวม	200	100.0

13. รถเสียจอดไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนน้อย จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 90.5 ส่วนที่เหลือมีการฝ่าฝืนมาก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 ดังตารางที่ 4.66

ตารางที่ 4.66 จำแนกตามการที่รถเสียจอดไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด

จอดโดยไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนดขณะรถเสีย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	181	90.5
มาก	19	9.5
รวม	200	100.0

2. ผลการพิสูจน์ข้อสมมติฐาน

ผู้วิจัยได้ทดสอบสมมติฐานระหว่างตัวแปรอิสระซึ่งเป็นตัวแปรเกี่ยวกับข้อมูลบุคคล 9 ตัวแปร กับตัวแปรตามคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนการจราจร โดยการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติโดยใช้ระบบประมวลด้วยคอมพิวเตอร์ในระบบ SPSS/PC+ และใช้การวิเคราะห์ด้วยค่า ไคสแควร์ (Chi-Squard) โดยใช้ระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งปรากฏผลการทดสอบสมมติฐานดังต่อไปนี้

สมมติฐานที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ตารางที่ 4.67 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม
	น้อย	มาก	
น้อย	37 (72.5)	14 (27.5)	51 (100.0)
มาก	118 (79.1)	31 (20.9)	149 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 1.80558 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.17904$$

จากตารางที่ 4.67 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.17904 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก"

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า อายุของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับอายุ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับซีรยนต์บรรทุกที่มีอายุน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 72.5 ในขณะที่ผู้ขับซีรยนต์บรรทุกที่มีอายุมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 91.1 ในทางกลับกันผู้ขับซีรยนต์บรรทุกที่มีอายุน้อยมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 27.5 ในขณะที่ผู้ขับซีรยนต์บรรทุกที่มีอายุมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 20.9 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การที่บุคคลมีอายุน้อย จะมีความเร่งรีบในการขับซีรยนต์บรรทุกให้ทันเวลาในการส่งของ โดยสาเหตุที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นก็เพราะเร่งรีบในการขับซีรยนต์บรรทุก ขาดความระมัดระวังโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน จึงทำให้กล้าที่จะขับรยนต์บรรทุกฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับซีรยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตขับซีรยนต์มาก

ตารางที่ 4.68 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของใบอนุญาตการขับซีรยนต์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุของใบอนุญาตขับซีรยนต์	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		
	น้อย	มาก	รวม
น้อย	30 (73.1)	11 (26.9)	41 (100.0)
มาก	125 (78.6)	34 (21.4)	159 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$x^2 = 3.48584 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.6190$$

จากตารางที่ 4.68 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของใบอนุญาตการขับซีรยนต์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับซีรยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.6190 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับซีรยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับซีรยนต์มาก"

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า อายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 73.1 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 78.6 ในทางกลับกันผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์น้อยมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 26.9 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 21.4 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะขาดประสบการณ์และไม่สามารถความสามารถในการขับขี่รถยนต์ ทำให้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ไม่ดีเท่ากับ ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก จึงทำให้กลุ่มที่ขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

สมมติฐานที่ 3 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย

ตารางที่ 4.69 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการทำงานใน 1 วัน กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ชั่วโมงการทำงานใน	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		
	น้อย	มาก	รวม
1 วัน			
น้อย	13 (56.5)	10 (43.5)	23 (100.0)
มาก	142 (80.2)	35 (19.8)	177 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$x^2 = 8.83255 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.0296$$

จากตารางที่ 4.69 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการทำงานใน 1 วัน กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.0296 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถยนต์บรรทุก เฉลี่ยต่อวัน มากจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถยนต์บรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย"

จากการ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการทำงาน ใน 1 วัน ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า ชั่วโมงในการทำงาน ใน 1 วัน ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกจึงไม่ได้ ขึ้นอยู่กับชั่วโมงการทำงานใน 1 วัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 80.2 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 56.5 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 43.5 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 19.8 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวัน ไม่มีผลให้เกิดความแตกต่างในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างซึ่งมีระยะเวลาในการขับขี่รถยนต์บรรทุกเฉลี่ยต่อวันใกล้เคียงกันและมีความรีบร้อนจะรีบเร่งเพื่อให้ถึงจุดหมายให้ทันเวลาในการส่งของ จึงทำให้ไม่มีความแตกต่างกันในการมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกี่ยวกับกฎจราจร

สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

ตารางที่ 4.70 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		
	น้อย	มาก	รวม
น้อย	40 (90.9)	4 (9.1)	44 (100.0)
มาก	115 (73.7)	41 (26.3)	156 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 5.92381 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.01494$$

จากตารางที่ 4.70 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.01494 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก"

จากการ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกจึงไม่ได้ ขึ้นอยู่กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 90.9 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 73.7 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 9.1 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 26.3 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ไม่มีผลให้เกิดความแตกต่างในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกันมาก จึงทำให้ไม่มีความแตกต่างกันในการมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกี่ยวกับกฎจราจร

สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย

ตารางที่ 4.71 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสุขภาพร่างกายกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สุขภาพร่างกาย	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม
	น้อย	มาก	
ไม่มีปัญหา	118 (76.6)	36 (23.4)	154 (100.0)
มีปัญหา	37 (80.4)	9 (19.6)	46 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 0.02780 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.86758$$

จากตารางที่ 4.71 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสุขภาพร่างกายกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.86758 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ปัญหาสุขภาพร่างกาย"

จากการ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสุขภาพร่างกาย ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรม การฝ่าฝืน พบว่า ปัญหาสุขภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับปัญหาสุขภาพร่างกาย ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่ไม่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 76.6 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 80.4 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่ไม่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 23.4 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 19.6 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การที่บุคคลที่มีปัญหาสุขภาพร่างกายจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ไม่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย เป็นเพราะว่าขาดความพร้อมหรือความสามารถในการควบคุมรถยนต์บรรทุก ส่วนผู้ที่มีความสมบูรณ์ทางร่างกายจะมีความสามารถในการควบคุมหรือฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย

สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนมาก

ตารางที่ 4.72 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ได้รับการลงโทษกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์ที่ได้รับ	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม
	น้อย	มาก	
การลงโทษ			
น้อย	94 (75.2)	31 (24.8)	125 (100.0)
มาก	61 (81.3)	14 (18.7)	75 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 0.35824 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.54948$$

จากตารางที่ 4.72 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ได้รับการลงโทษกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน

(Significance) มีค่าเท่ากับ 0.54948 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษมาก"

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ได้รับการลงโทษ ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า ประสบการณ์ได้รับการลงโทษของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ได้รับการลงโทษ ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 75.2 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 81.3 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 24.8 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 18.7 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้นและได้รู้ถึงโทษที่จะเกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้น้อยกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

สมมติฐานที่ 7 ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถมาก

ตารางที่ 4.73 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถ	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		
	น้อย	มาก	รวม
น้อย	89 (73.5)	32 (26.5)	121 (100.0)
มาก	66 (83.5)	13 (16.5)	79 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 1.25272 \quad df = 1 \quad \text{Significance} = 0.26303$$

จากตารางที่ 4.73 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.26303 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถมาก"

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถ ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก กับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถ ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 73.5 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

เหตุจรรยากรมาก มีการฝ่าฝืนกฎจรรยากร ในระดับน้อย ร้อยละ 83.5 ในทางกลับกัน ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มี ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจรรยากรน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจรรยากรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 26.5 ในขณะที่ผู้ขับขีรถ ยนต์บรรทุกที่มีประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจรรยากรมาก มีการฝ่าฝืนกฎจรรยากร ในระดับมาก มีร้อยละ 16.5 ซึ่งชี้ให้ เห็นว่า ผู้ที่มีประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจรรยากรมาก จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจรรยากรมากขึ้นและได้รู้ ถึงโทษที่จะเกิดจากการฝ่าฝืนกฎจรรยากร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจรรยากรได้น้อยกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจรรยากรน้อย

สมมติฐานที่ 8 ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถใน กทม.น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจรรยากรมากกว่า ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถใน กทม.มาก

ตารางที่ 4.74 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสิทธิภาพการขับรถใน กทม. กับพฤติกรรมการฝ่าฝืน

ประสิทธิภาพการขับรถ ในกรุงเทพฯ	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยากร		
	น้อย	มาก	รวม
น้อย	57 (74.0)	20 (26.0)	77 (100.0)
มาก	98 (79.6)	25 (20.4)	123 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 1.12334$$

$$df = 1$$

$$Significance = 0.28920$$

จากตารางที่ 4.74 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสิทธิภาพการขับรถใน กทม.กับพฤติกรรมการ ฝ่าฝืนกฎจรรยากรของผู้ขับขีรถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติ ฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.28920 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึง เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถใน กทม.น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎ จรรยากรมากกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถใน กทม.มาก"

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับรถใน กรุงเทพมหานคร. ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า ประสบการณ์การขับรถใน กทม. ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับประสบการณ์การขับรถใน กทม. ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 74.0 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. มาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 79.6 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 26.0 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. มาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 20.4 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. มาก จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากและเส้นทาง เครื่องหมายจราจร ข้อบังคับจราจรได้มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. น้อย จึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้น้อยกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม. น้อย

สมมติฐานที่ 9 ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

ตารางที่ 4.75 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สถานภาพรส	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม
	น้อย	มาก	
โสด	26 (68.4)	12 (31.6)	38 (100.0)
สมรส	129 (79.6)	33 (20.4)	162 (100.0)
รวม	155 (77.5)	45 (22.5)	200 (100.0)

$$\chi^2 = 1.71968$$

$$df = 1$$

$$\text{Significance} = 0.18973$$

จากตารางที่ 4.75 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรส กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ผลการทดสอบค่าทางสถิติ พบว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.18973 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว"

จากการ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรส ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน พบว่า สถานภาพสมรสของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 นั่นคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ขึ้นอยู่กับสถานภาพสมรสของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาจาก ค่าร้อยละ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่เป็นโสด มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 68.4 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่สมรสแล้ว มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับน้อย ร้อยละ 79.6 ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่เป็นโสด มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 31.6 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่สมรสแล้ว มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในระดับมาก มีร้อยละ 20.4 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าสถานภาพสมรส ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกมีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้าง คือมีสถานภาพสมรส มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างที่เป็นโสด เนื่องจากผู้ที่สมรสแล้วจะต้องมีภาระเลี้ยงดูผู้อื่นอีกจึงทำให้มีความระมัดระวังในการฝ่าฝืนมากขึ้น

สรุปสมมติฐานในการวิจัย

จากผลการพิสูจน์สมมติฐานสามารถสรุปได้ว่า มีการยอมรับสมมติฐานจำนวน 7 ข้อ และปฏิเสธสมมติฐานจำนวน 2 ข้อ ดังแสดงในตารางที่ 4.76

ตารางที่ 4.76 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับ และสมมติฐานที่ปฏิเสธ

สมมติฐาน	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1. ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก	✓	
2. ผู้ที่มีอายุของใบขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก	✓	
3. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย		✓
4. ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มาก		✓
5. ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย	✓	
6. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร	✓	
7. ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก	✓	
8. ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถในกรุงเทพฯ น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถในกรุงเทพฯ มาก	✓	
9. ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีสมรสแล้ว	✓	