

## บทที่ ๕

### อภิปรายผลการวิจัย

สำหรับในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย โดยจากผลการพิสูจน์สมมติฐานสามารถสรุปได้ว่า มีการยอมรับสมมติฐานจำนวน 6 ข้อ และปฏิเสธสมมติฐานจำนวน 4 ข้อ ดังแสดงในตารางที่ 5.1



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.1 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับ และสมมติฐานที่ปฏิเสธ

สมมติฐานที่ยอมรับ	สมมติฐานที่ปฏิเสธ
1 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า	1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก
2 ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ	2 ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก
3 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก	3 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มาก
4 ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก	4 ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน
5 ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร	
6 ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก	

## สมมติฐานที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องอาชญากรรมสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ”

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่อายุน้อย คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 - 30 ปี ซึ่งมีจำนวน 19 คน หรือร้อยละ 9.9 ค่าเฉลี่ย 1.53 และผู้ที่มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 31 ปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 173 คน หรือร้อยละ 90.1 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.60 ซึ่งจะพบได้ว่าค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ใกล้เคียงกัน

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีอายุน้อยและอายุมาก จะมีความรีบเร่งในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับที่ใกล้เคียงกัน โดยสาเหตุที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นก็เพราะความรีบเร่งในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนที่จะต้องเดินทางให้ทันเวลา จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมจะไม่สามารถแสดงข้อมูลได้มากนักเนื่องจาก ผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีอายุน้อยมีเพียงคนเดียว

## สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีรายได้ได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องรายได้พบว่า ปฏิเสธสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก ”

เมื่อพิจารณาจากจำนวนร้อยละพบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,001 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 93 คน หรือร้อยละ 48.4 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.66 และผู้ที่มีรายได้สูง คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 99 คน หรือร้อยละ 51.6 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.54 จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองมีค่าเฉลี่ยในระดับที่ไม่แตกต่างกันมากนัก จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่องรายได้ที่ไม่สามารถยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ได้เนื่องจาก พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ที่มีรายได้น้อย ส่วนใหญ่จะมีอาชีพเป็นลูกจ้างที่มีรายได้ในระดับที่แน่นอน ดังนั้นในการทำงานแม้ว่าจะรีบเร่งหรือไม่ก็ตามก็มิได้มีผลกับรายได้ของตนในแต่ละเดือน จึงมีการทำงานแบบ

ไม่รีบร้อน ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่มากไปกว่าผู้ที่มีรายได้สูง ส่วนผู้ที่มีรายได้สูงมักเป็นเจ้าของร้าน หรือพนักงานส่งเอกสารของบริษัทที่มีกำหนดเวลาของการรับ - ส่งเอกสารที่แน่นอน และต้องทำงานให้ตรงเวลา ดังนั้นความรีบเร่งจึงเป็นส่วนสำคัญ และมีผลต่อรายได้ที่จะต้องได้รับในแต่ละเอน จึงส่งผลให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร

### สมมติฐานที่ 3 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องระดับการศึกษา ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า ”

เมื่อพิจารณาจากจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย คือผู้ที่ไม่ได้เรียนและมีระดับการศึกษาประถมศึกษา ซึ่งมีจำนวน 137 คน หรือร้อยละ 71.4 มีค่าเฉลี่ย 1.45 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาดังแต่มีมัธยมศึกษาขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 55 คน หรือร้อยละ 28.6 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.96 พบว่ามีค่าเฉลี่ยในการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่แตกต่างกันมาก ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่องระดับการศึกษาที่สามารถยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ได้ เนื่องจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่มีระดับการศึกษาในระดับประถมศึกษา โดยมักจะเป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัด เมื่อจบการศึกษาในระดับประถมศึกษาแล้วก็ต้องออกหางานทำตั้งแต่อายุยังน้อย เราจะพบว่าในเรื่องของการศึกษานั้น เป็นกระบวนการจัดกลาทางสังคม (Socialization) อย่างหนึ่งที่ช่วยชี้แนะบุคคลให้ปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผนโดยตรง เช่น รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย บุคคลที่มีความรู้สูงจะมีการยับยั้งชั่งใจในการประพฤติปฏิบัติ จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายน้อยกว่า

**สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก**

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครปรากฏว่า ไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก ”

เมื่อพิจารณาจากจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถน้อยคือ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถตั้งแต่ 3 ปี ลงมาซึ่งมีทั้งสิ้น 55 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 28.6 และผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถสูงคือ มีประสบการณ์การขับขี่รถ มากกว่า 3 ปี มีทั้งสิ้น 137 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4 โดยมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันมากนัก คือ 1.51 และ 1.63 ตามลำดับ ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่อง ประสบการณ์การขับขี่รถของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สามารถยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ได้ อาจเนื่องจาก ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก จะมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงทราบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรจะช่วยให้ตนขับขี่ได้รวดเร็วขึ้น และรู้จักเทคนิควิธีการต่าง ๆ ในการฝ่าฝืนกฎจราจร ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเข้าใจในเครื่องหมายจราจร และเส้นทางในการเดินทางน้อย จึงเกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ง่ายด้วยเช่นกัน

**สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก**

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวัน ปรากฏว่า ยอมรับตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก ”

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อยคือ ผู้ที่มี ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน 6 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า ซึ่งมีทั้งสิ้น 112 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 58.3 และ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไป 80 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 คังตารางที่ 4.33 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.91 และ 1.15 ตามลำดับ จะพบว่า มีค่าเฉลี่ยในเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกันมาก

สำหรับในเรื่องระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย ที่ยอมรับสมมติฐานในเรื่องนี้ก็เนื่องจากว่า ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะรีบเร่งขับเพื่อให้ถึงจุดหมายได้ทันเวลา ความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

**สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก**

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร ปรากฏว่า ยอมรับตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก "

เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งมีทั้งสิ้น 88 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีทั้งสิ้น 104 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.14 และ 1.98 ตามลำดับ จะเห็นว่ามีค่าความแตกต่างกันมากดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจรนี้ที่ยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ก็อาจเนื่องจากว่า เนื่องจากจากกฎจราจรเป็นกรอบ แนวทางปฏิบัติให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจร ทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ดังนั้นผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องมีความรู้เรื่องกฎจราจร ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบที่จะต้องปฏิบัติก็จะทำให้ไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่า

**สมมติฐานที่ 7** ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ปรากฏว่า ขอมรับตามสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรปีละ 5 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 145 คน หรือร้อยละ 75.5 และผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 5 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นจำนวน 47 คน หรือร้อยละ 24.5 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันมา คือเท่ากับ 1.78 และ 1.02 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ามีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่อง ประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องมาจาก การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และได้รู้ถึงโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

**สมมติฐานที่ 8** ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ปรากฏว่า ขอมรับตามสมมติฐานที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรปีละ 5 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปีขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 98 คน หรือร้อยละ 51.0 พบว่ามีค่าเฉลี่ย 1.21 และ 1.96 ซึ่งแตกต่างกันมากตามลำดับ จึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรที่แตกต่างกัน

ในเรื่องประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ที่ยอมรับสมมติฐานในเรื่องนี้ ก็อาจเนื่องจากว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย จะมองไม่เห็น และไม่มีความรู้ถึงถึงอันตรายของอุบัติเหตุ ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก จะทราบถึงอันตรายของอุบัติเหตุ ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ โดยได้สัมผัสด้วยตัวเอง จึงเกิดการเกรงกลัวและมีความระมัดระวังไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทำให้เกิดอันตรายได้

**สมมติฐานที่ ๑ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ**

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องกำลังของเครื่องยนต์ ปรากฏว่า ยอมรับตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ ”

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) มีจำนวน 98 คน หรือร้อยละ 51.0 และผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) มีจำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 โดยมีค่าเฉลี่ย 1.95 และ 1.22 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าที่แตกต่างกันมาก ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่แตกต่างกัน



ในเรื่อง กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ที่ยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ก็เนื่องจากว่า รถจักรยานยนต์ที่กำลังของเครื่องยนต์สูงคือ รถจักรยานยนต์ขนาด มากกว่า 125 c.c. จะมีประสิทธิภาพในการขับขี่ได้รวดเร็วกว่า ทำให้มีโอกาสที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

**สมมติฐานที่ 10 ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน**

จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องสภาพการใช้งานของรถ ปรากฏว่า ปฏิเสธสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน ”

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่มีสภาพการใช้งานของรถที่ขับไม่นาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานตั้งแต่ 100,000 กิโลเมตรลงมา มีจำนวน 50 คน หรือร้อยละ 26.0 และสภาพการใช้งานของรถที่ขับนาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานมากกว่า 100,000 กิโลเมตรขึ้นไป จำนวน 142 คน หรือร้อยละ 74.0 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.50 และ 1.63 ตามลำดับ ซึ่งไม่แตกต่างกันมากนัก จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

ในเรื่องสภาพการใช้งานของรถ ที่ยอมรับสมมติฐานในข้อนี้ก็เนื่องจากว่า การที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรมักเนื่องมาจากต้องการความรีบเร่ง รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพการใช้งานนาน สภาพของตัวรถและเครื่องยนต์ก็จะทรุดโทรมจึงไม่สามารถใช้ความเร็วได้อย่างเต็มที่ การขับขี่จึงมีความระมัดระวัง ไม่เช่นนั้นจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้น้อยเมื่อเทียบกับผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพการใช้งานของรถไม่นานเพราะไม่เกรงกลัวต่ออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น