

พฤติกรรมกำรขับซ้ด้วยหลักพุทธธรรมของผูัขับซ้ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร
Driving Behaviors based on Buddhadhamma Principles of the Drivers in
Thungkhru District, Bangkok

วีรรัช สุวรรณโสภณ*

พระศรีวินยาภรณ์, ดร.**

วันรับ 19 / เมษายน / 2566

ตรวจสอบ 27 / เมษายน / 2566

ตอบรับ 5 / พฤษภาคม / 2566

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมกำรขับซ้ด้วยหลักพุทธธรรมของผูัขับซ้ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมกำรขับซ้ด้วยหลักพุทธธรรมของผูัขับซ้รถ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร, 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมกำรขับซ้ที่ลดปัญหำการจราจรที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับซ้และระยะทางในการขับซ้ต่อ 1 วันต่างกัน และ 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมกำรขับซ้ด้วยหลักพุทธธรรมของผูัขับซ้ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร งานวิจัยนี้พยายามที่จะสะท้อนให้เห็นถึงวิกฤตเรื่องปัญหำการจราจร ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรจากพฤติกรรมกำรขับซ้ที่ส่งผลต่อความสูญเสียชีวิต เวลาและทรัพย์สินทั้งต่อครอบครัวผูัเกี่ยวข้องและยังมีผลต่อประเทศชาติในการสูญเสียงบประมาณและการสูญเสียโอกาสทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ

ผลการวิจัยพบว่า:

- 1) ผูัขับซ้ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ช่วงอายุของผูัขับซ้อยู่ระหว่าง 41-50 ปี มีประสบการณ์ในการขับซ้อยู่ระหว่าง 1-5 ปี และส่วนใหญ่ใช้ระยะทางในการขับซ้ใน 1 วันมากกว่า 5 กิโลเมตรต่อวัน
- 2) ผูัขับซ้มีพฤติกรรมในภาพรวมอยู่ในระดับการปฏิบัติบางครั้ง ซึ่งพบว่าพฤติกรรมที่มีการปฏิบัติมากที่สุดคือด้านพฤติกรรมกำรขับซ้ ได้แก่การพกใบอนุญาตขับซ้ที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ส่วนการรัดเข็มขัดนิรภัย/สวมหมวกนิรภัยขณะขับซ้มีการปฏิบัติน้อยที่สุด
- 3) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมกำรขับซ้พบว่าผูัขับซ้ที่มีเพศต่างกัน มีระดับการศึกษาต่างกัน และมีการขับซ้ระยะทางใน 1 วัน มีพฤติกรรมกำรขับซ้ที่ลดปัญหำการจราจรต่างกัน ในส่วนผูัขับซ้ที่มีอายุต่างกันและมีประสบการณ์ในการขับซ้ที่ลดปัญหำการจราจรไม่แตกต่างกัน

*นักศึกษำหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพุทธศาสนศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

E-mail: weerarat2653@gmail.com, โทร. 080-062-7649

**อาจารย์ที่ปรึกษา, อาจารย์ประจำหลักสูตร สาขาวิชาพุทธศาสนศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

4) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร คือการส่งเสริมและรณรงค์ให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรในสถานศึกษา เพื่อสร้างจิตสำนึกระดับเยาวชน ประชาสัมพันธ์และรณรงค์เพื่อสร้างวินัยจราจรให้ประชาชนอย่างต่อเนื่องในการขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมาย บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และมีบทลงโทษอย่างจริงจังจากภาครัฐ

คำสำคัญ : พฤติกรรมการขับขี่, หลักพุทธธรรม

Abstract

The objectives of the research entitled “ Driving Behaviors based on Buddhadhamma Principles of the Drivers in Thungkhru District, Bangkok” are as follows: 1) to study driving behaviors with Buddhist principles of drivers in Thungkhru district of Bangkok, 2) to compare driving behaviors for reducing traffic problems of the drivers based on their gender, age, educational level, driving experience, and driving distance per day, and 3) to study the recommendations on driving behaviors based on Buddhadhamma principles of the drivers in Thungkhru district of Bangkok. This research attempts to reflect on the traffic crisis and losses from traffic accidents from driving behaviors that result to the loss of life, time and property both for the involved families and the nation to lose budget and human resources for developing the country.

The results of the research were as follows:

1) The majority of drivers are males with the age ranges from 41 to 50 years, 1-5 years driving experience, and the driving distance is more than 5 kilometers per day.

2) The overall level of driving behaviors of the drivers was at the occasional practice. The most practiced driving behaviors were on carrying a driver's license and the least practice while driving was on fastening a safety bell or wearing a helmet.

3) The results of the comparison of driving behavior revealed that drivers of different sexes, levels of education, and driving distances per day have different driving behaviors to reduce traffic problems, but the drivers of different ages and driving experiences have no difference in reducing traffic problems.

4) Suggestions on modifying driving behaviors to reduce traffic congestion are to promote and campaign about traffic discipline in educational institutions in order to create awareness at the youth level, to publicize and campaign about traffic discipline to people continuously, to enforce the traffic laws, and to place penalties seriously.

Keywords: Driving Behaviors, Buddhadhamma Principles

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่หลายประเทศทั่วโลกเผชิญอยู่ในขณะนี้ สาเหตุของปัญหาการจราจร ได้แก่ การเติบโตของเมือง การเพิ่มขึ้นของประชากร การวางแผนการจราจรไม่สัมพันธ์กับการเติบโตของพื้นที่ ถนนมีน้อยกว่าปริมาณรถ คนขับรถไม่ชำนาญเส้นทาง รถโดยสารประจำทางมีน้อยและบริการไม่ดี สัญญาณไฟจราจรเสีย เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำเส้นทางมีน้อย ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัย การจราจรชอบฝ่าฝืนกฎจราจร การขับซี้ที่ขาดวินัยจราจรของคน เป็นผลมาจากพฤติกรรมค่านิยม ทศนคติ และความเคยชินของคนที่มีความคิดอย่างผิดๆ ก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้อื่น ทำให้การจราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดสิ่งแวดลอมเป็นพิษ ความไม่สะดวก ไม่คล่องตัวในการเดินทางสัญจรไปมาเพื่อดำเนินชีวิตประจำวัน

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวของเขตเมืองทำให้เริ่มมีปัญหการจราจรติดขัดในเขตเมืองและมีแนวโน้มที่ปัญหาจะส่งผลกระทบมากยิ่งขึ้นในอนาคต การจราจรมีองค์ประกอบที่สัมพันธ์กันได้แก่ผู้ใช้ถนน ยานพาหนะ และถนน ถ้าหากองค์ประกอบใดเปลี่ยนแปลงย่อมส่งผลให้องค์ประกอบอื่นเปลี่ยนแปลงตามปัญหาจราจร นอกจากนี้ปัญหาการจราจรมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ปัจจัยจากผู้ขับซี้ มักมาจากเรื่องของพฤติกรรม การขับซี้ สภาพร่างกายไม่พร้อม ขับรถด้วยความประมาท ความบกพร่องของจิตใจและอารมณ์ ปัจจัยจากสิ่งแวดลอม ได้แก่ สภาพผิวจราจรหลุมเป็นบ่อมีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ หรือถนนที่แคบ ถนนที่ลื่น ปัจจัยจากการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษ

จากองค์ประกอบและปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรที่ต้องได้รับการแก้ไขและความร่วมมือจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือการปลูกจิตสำนึกวินัยของคนไทยให้มีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมและส่วนตนในเรื่องการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ทำอย่างไรที่จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเมตตากรุณาต่อกันมีหิริ คือ ความละอายแก่ใจ คือละอายต่อความชั่ว มีโอตตปปะ คือความกลัวบาป ความเกรงกลัวต่อทุจริต ความเกรงกลัวความชั่ว ที่จะเคารพกฎจราจรแม้ว่าจะมีโอกาสดำเนินการผิดก็ห้ามตนเองไว้ได้วินัยจราจรและมีขันติ หรือความอดทนต่อการถูกเบียดเบียนในการจราจร มีสติระงับโทสะที่เกิดขึ้นจากความไม่พอใจในขณะขับรถ

หลักพุทธธรรม หิริ โอตตปปะและขันติกับวินัยจราจรจึงเป็นสิ่งที่คู่กัน ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนให้คนไทยเห็นความสำคัญของการนำหลักธรรมที่เกื้อหนุนเป็นพุทธวิธีที่ใช้สร้างวินัยจราจรเพื่อการพัฒนาคนและพัฒนาสังคมไทยให้สมกับคำว่าเมืองไทยเป็นเมืองพุทธ การแก้ไขปัญหาวินัยจราจร ปัญหาการไม่เคารพวินัยสะท้อนให้เห็นถึงวินัยของชาติหรือศีลธรรมของคนในชาติ แนวทางในการแก้ปัญหาที่ผู้วิจัยนำเสนอคือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับซี้ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาจราจร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม การขับซี้ด้วยหลักพุทธธรรมของผู้ขับซี้รถ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ที่ลดปัญหาการจราจรที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับชี่และระยะทางในการขับชี่ต่อ 1 วันต่างกัน

3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมของผู้ขับชี่ ในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ผู้วิจัย นำเสนอวิธีการดำเนินการวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบเชิงปริมาณเป็นหลัก (Quantitative Research) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ประกอบการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยหลักพุทธธรรม

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ขับชี่ในเขตทุ่งครุ ที่ไปทำและสอบใบอนุญาตขับชี่และต่อทะเบียนและตรวจสภาพรถที่สำนักงานขนส่งสมุทรปราการ สาขาพระประแดง จำนวน 210 คน ซึ่งได้มาจากพื้นที่และสอบถามผู้ขับชี่ในเขตทุ่งครุ ระยะเวลา 3 เดือนตั้งแต่ ตุลาคม-ธันวาคม 2564 เพื่อหากลุ่มตัวอย่างจากประชากรทั้งหมดและกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95

2) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ 200 คน ด้วยสถิติเชิงอ้างอิงหรืออนุมาน และผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ จำนวน 5 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามปลายปิด (Closed-ended) มีเนื้อหา 2 ส่วน และแบบสัมภาษณ์ (Open-ended) แบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

แบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับชี่ และระยะทางในการขับชี่ใน 1 วัน ลักษณะของคำถามเป็นแบบกำหนดตัวเลือก (Forced Choice) จำนวน 5 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามด้านพฤติกรรมกรปฏิบัติตามวินัยจราจร ด้านพฤติกรรมกรขับชี่และด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม ซึ่งผู้วิจัยเป็นผู้สร้างขึ้นเอง ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด (Closed-ended) ให้เลือกตอบตามระดับการปฏิบัติว่าข้อความในแต่ละข้อนั้นตรงกับการปฏิบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม มีจำนวนทั้งหมด 20 ข้อ แบ่งเป็น แบบสอบถามด้านพฤติกรรมกรปฏิบัติตามวินัยจราจร จำนวน 5 ข้อ ด้านพฤติกรรมกรขับชี่ จำนวน 5 ข้อ และด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม จำนวน 10 ข้อ

แบบสัมภาษณ์

เป็นแบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้างเจาะจงข้อความคำถามในลักษณะการแสดงความคิดเห็นและการนำเสนอแนวทางแก้ปัญหา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่ ชื่อ-สกุล อายุ และอาชีพ

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร

สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า t-test และ One-Way ANOVA or F-test

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการพัฒนาและปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ยอมรับได้ไปดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเอง จากผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ขับขี่รถบรรทุก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ระหว่างพระราชูทิศซอย 1 ถึง พระราชูทิศซอย 79 เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร รวมระยะทาง 5 กิโลเมตร

2) ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 200 คน โดยได้รับการตอบแบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 200 ฉบับและทุกฉบับสมบูรณ์คิดเป็นร้อยละ 100

3) ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างพระราชูทิศซอย 1 ถึง พระราชูทิศซอย 79 เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร รวมระยะทาง 5 กิโลเมตร จำนวน 5 ท่าน ด้วยตนเองและทุกฉบับสมบูรณ์คิดเป็นร้อยละ 100

4) ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบข้อมูลและความสมบูรณ์ของข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนตามที่ต้องการพร้อมนำข้อมูลไปวิเคราะห์ผล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมาจัดระเบียบ ลงรหัสเลขของชุดแบบสอบถาม และทำการวิเคราะห์ข้อมูล และการสัมภาษณ์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) คำตอบของผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ผู้วิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณเป็นหลัก (Quantitative Research) และนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) และจัดพิมพ์สรุปเล่มรายงาน

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการสร้างตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจาก ตำรา เอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การสืบค้นข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นที่ยอมรับที่เกี่ยวข้องกับกฎจราจร พฤติกรรมผู้ขับขี่ และหลักพุทธธรรมเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามที่มีเนื้อหาครอบคลุมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจรและตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยนำแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ โดยมีผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข ด้วยการหา

ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Object Congruence: IOC) (สมนึก ภัททิยธนี, การวัดผลการศึกษา, (กาฬสินธุ์ : ประสารการพิมพ์, 2549), หน้า 166-167.)

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ดังนี้

1) จำแนกตามเพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม เป็นเพศชาย จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 เป็นเพศหญิงจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5

2) จำแนกตามอายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 รองลงมาคืออายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 อายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 ทั้งนี้มีตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 และอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป มีจำนวน 38 คน คิดเป็น ร้อยละ 19.0

3) จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 รองลงมาคือมีการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 และระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 ตามลำดับ

4) จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามเกิน 1 ใน 3 มีประสบการณ์การขับขี่มาแล้วประมาณ 1-5 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมาคือส่วนใกล้เคียงกันคือ ประสบการณ์การขับขี่เกิน 10 ปี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 ทั้งนี้ผู้ขับขี่มีประสบการณ์การขับขี่ 6-10 ปี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 และมีประสบการณ์การขับน้อยกว่า 1 ปี มีจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

5) จำแนกตามระยะทางในการขับขี่ใน 1 วัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามพบว่า ประมาณ 1 ใน 3 จะขับขี่มากกว่า 5 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาคือขับขี่ด้วยระยะทาง 1.01-3.00 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 ในขณะที่ตัวอย่างขับขี่ระยะทาง 3.01-5.00 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และขับขี่ระยะทางน้อยกว่า 1 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ดังนี้

1) ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ พบว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในภาพรวมมีการปฏิบัติเพื่อลดปัญหาจราจรอยู่ในระดับปฏิบัติบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้านมีการปฏิบัติเป็นบางครั้งเช่นกัน โดยมีพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติมากที่สุด รองลงมา คือการปฏิบัติตามวินัยจราจร ในขณะที่ด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ถึงแม้จะมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง แต่มีการปฏิบัติดังกล่าวมีการปฏิบัติน้อยกว่าด้านอื่น

2) ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามวินัยจราจร พบว่า การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติ

ในการขับขี่มากที่สุดคือการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร และมีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติในประเด็นดังกล่าวอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง รองลงมาคือ การขับขี่ตามความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดที่มีการปฏิบัติ การไม่ขับรถย้อนศรในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามย้อนศรไม่กลับรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ และการให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเลี้ยวรถมีการปฏิบัติน้อยกว่าประเด็นอื่นๆ ตามลำดับ

3) ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ด้านพฤติกรรมในการขับขี่ พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า สิ่งที่คุณขับขี่มีการปฏิบัติมากที่สุดคือการพกใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ ซึ่งค่าเฉลี่ยการปฏิบัติดังกล่าวอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง รองลงมาคือ การไม่ดื่มสุราหรือสารเสพติดก่อนหรือขณะขับรถ การปฏิบัติอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้งเช่นกัน ส่วนการรัดเข็มขัดนิรภัย/สวมหมวกนิรภัยขณะขับรถและการปฏิบัติตามกฎการขับขี่อย่างปลอดภัย ในขณะที่การไม่ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถถึงแม้จะเป็นพฤติกรรมที่คุณขับขี่ปฏิบัติตามเป็นบางครั้งแต่เป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามได้น้อยที่สุด ตามลำดับ

4) ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม โดยใช้หลัก หิริ โอตตปะ ในการขับขี่ พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ทุกประเด็นผู้ขับขี่มีการปฏิบัติเป็นบางครั้งเช่นกัน โดยสิ่งที่ตัวอย่างมีการปฏิบัติมากที่สุดในการขับขี่คือการขับรถด้วยความระวังไม่ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนหรือเสียชีวิต รองลงมาคือ การประพาดิตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการขับรถ ส่วนการปฏิบัติตามกฎจราจรถึงแม้ว่าจะไม่มีตำรวจจราจรอยู่ในบริเวณนั้น ในขณะที่การหลีกเลี่ยงการทะเลาะถกเถียงกับผู้ขับขี่คันอื่นในระหว่างการขับรถ และการคำนึงถึงการรักษาชื่อเสียงและเกียรติศักดิ์ในขณะที่ขับรถมีการปฏิบัติได้น้อยที่สุด ตามลำดับ

5) ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม โดยใช้หลักขันติ คือ ความอดทน อดกลั้น ข่มจิตใจในการขับขี่ พบว่า เป็นพฤติกรรมที่คุณขับขี่มีการใช้หลักปฏิบัติได้น้อยกว่าพฤติกรรมด้านอื่นๆ และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ทุกประเด็นมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง โดยประเด็นที่มีการปฏิบัติได้น้อยกว่าประเด็นอื่นๆ 3 ประเด็น ได้แก่ ความอดทนต่ออุปสรรคและความลำบากในขณะที่ขับรถ ความอดทนเพื่อประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและบุคคลอื่นในขณะที่ขับรถ และความอดทนต่อพฤติกรรมของผู้อื่นที่ทำให้ไม่พอใจในขณะที่ขับรถ ทั้งนี้ผู้ขับขี่มีความอดทนต่อปัญหาการจราจรในขณะที่ขับรถ และมีความอดทนและควบคุมอารมณ์กับสิ่งที่มากระทบจิตใจในขณะที่ขับรถเป็นบางครั้ง

3. ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และระยะทางการขับขี่ใน 1 วัน ดังนี้

1) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมในการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีเพศต่างกัน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกันมีพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยหากพิจารณาจากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมขณะขับขี่ พบว่า ผู้หญิงจะมีพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรสูงกว่าเพศชาย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกันจะมีพฤติกรรมในการ

2) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีอายุต่างกันพบว่า ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจร และด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับมากกว่า 0.05 ดังนั้นจึงสรุปว่า ผู้ขับชี่ที่มีอายุต่างกันจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรและพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่เพื่อลดปัญหาจราจรไม่แตกต่างกัน ส่วนด้านพฤติกรรมการขับชี่ ซึ่งมีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับน้อยกว่า 0.05 สรุปว่า ผู้ขับชี่ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการขับชี่แตกต่างกัน

4) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มี ประสิทธิภาพการขับชี่ต่างกัน พบว่า โดยภาพรวม มีค่าสถิติ ซึ่งมีความมากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มี ประสิทธิภาพในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณา จำแนกรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรและด้านพฤติกรรมการขับชี่ จึงสรุปได้ว่าผู้ขับ ชี่ที่มีประสิทธิภาพในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่าง กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่ มี ค่าสถิติซึ่งมีความมากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มีประสิทธิภาพในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตาม หลักพุทธธรรมในการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน

5) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีระยะทางในการขับชี่ใน 1 วัน พบว่า โดยภาพรวมมีค่าสถิติ ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับชี่ระยะทางต่างกัน ใน 1 วัน มีพฤติกรรม การขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อพิจารณาจำแนกรายด้าน พบว่าด้านพฤติกรรม การปฏิบัติตามวินยจราจร ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับชี่ระยะทางต่างกัน ใน 1 วัน มีพฤติกรรม การปฏิบัติตามวินยจราจร และพฤติกรรม การขับชี่ เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน และในด้านพฤติกรรม การปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่ ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับชี่ระยะทางต่างกัน ใน 1 วัน มีพฤติกรรม การปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่ เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4. ผลการรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร

พฤติกรรมการขับขี่ของคนส่วนใหญ่ไม่คำนึงถึงกฎจราจร เป็นพฤติกรรมของความมั่งง่าย เห็นแก่ตัว บางคนไม่มีวินัยในการขับขี่ การขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย ตนเองก็ทำได้บ้าง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย นึกถึงแต่ตนเองเพื่อให้ได้ความสะดวก นอกจากนี้ ยังมีพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัว ใจร้อน ขาดความมีน้ำใจ นอกจากนี้ ยังให้ความคิดเห็นว่า การจราจรขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ หากแต่ละบุคคลไม่มีระเบียบวินัยก็จะทำให้ไม่เคารพกฎจราจรและทำให้เกิดปัญหาจราจรตามมา ซึ่งทุกอย่างต้องเริ่มต้นที่ตัวเราเอง หากแต่ละบุคคลปรับเปลี่ยนตนเองได้จะเกิดการเอื้อเฟื้อในการขับรถยนต์บนถนน จะทำให้ภาพรวมในการขับขี่ดีขึ้น

การนำหลักพุทธธรรมมาใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร ได้ให้ความเห็นในหลักธรรม ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความคิดเห็นว่าผู้ขับขี่ควรมีเป็นอย่างมากเพราะการมีระเบียบวินัยจราจรเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่พึงกระทำและควรนำมาใช้อย่างยิ่งเพราะมีความละเอียดต่อสิ่งที่ตนเองกระทำปัญหาการจราจรก็จะลดลง ยิ่งถ้าได้เห็นผลที่จะตามมาของการกระทำก็จะลดความประมาทลงได้ นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ยังให้ความเห็นอีกว่า หากผู้ขับขี่มีความละเอียดต่อตนเอง ก็จะทำให้เราละเอียดต่อผู้อื่นและไม่กระทำในสิ่งที่ไม่ควรกระทำ เช่น ขับรถปาดหน้าผู้อื่น บีบแตรไล่ผู้อื่น ขับรถเปิดไฟสูง ความละเอียดต่อการกระทำที่ไม่ดีก็จะทำให้ผู้ขับขี่ที่พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เบียดเบียนผู้อื่น เคารพกฎจราจรและมีระเบียบวินัย รวมทั้งการให้อภัยเพื่อร่วมทาง การฝึกความอดทน อดกลั้น หรือรู้จักข่มใจตนเอง จะช่วยลดการกระทบ การปะทะที่จะนำพาซึ่งความรุนแรงตามมา อีกทั้งยังช่วยให้ผู้ขับขี่มีสติมากขึ้น ไม่อารมณ์ร้อน ทำให้ปัญหาการจราจรเบาบางลงได้ ซึ่งจะพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีความอดทนน้อยมาก การอดทนต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนน ไม่โมโหง่าย ข่มใจให้ขับอย่างมีสติและถึงจุดหมายอย่างปลอดภัยจึงเป็นสิ่งที่ดีและผู้ขับขี่ควรปฏิบัติ

แนวทางการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ประมาท ไม่ใช้อารมณ์ ควรปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อลดปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุ และมีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทางเป็นสำคัญอย่านึกแต่ประโยชน์ตนเอง ใจเย็น อดทน นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าการนำหลักธรรมหรือข้อดีและข้อปฏิบัติเป็นแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เป็นสิ่งที่ดี เพราะทำให้มนุษย์คิดว่าสิ่งใดควรทำ สิ่งใดไม่ควรทำก็จะทำให้บรรยากาศในการขับขี่ดีขึ้น และยังเป็นกำหนดพฤติกรรมของตนเองและบอกต่อและนำไปสู่สังคม มีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ซึ่งกันและกันทำให้สังคมน่าอยู่มากขึ้นและมีความสุข

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ผู้วิจัยได้นำผลที่พบจากการวิจัยมาอภิปรายเชื่อมโยงทฤษฎี แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็นดังต่อไปนี้

5.1 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ พบว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในภาพรวมมีการปฏิบัติเพื่อลดปัญหาการจราจรอยู่ในระดับปฏิบัติบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้านมีการปฏิบัติเป็น

บางครั้งเช่นกัน โดยมีด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่มีการปฏิบัติมากที่สุด รองลงมาคือด้านการปฏิบัติตามวินัยจราจร ในขณะที่ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ถึงแม้จะมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง แต่มีการปฏิบัติดังกล่าวมีการปฏิบัติน้อยกว่าด้านอื่นๆ

1) วิเคราะห์ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจร พบว่า การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีการปฏิบัติในการขับขี่มากที่สุดคือการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร และมีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติในประเด็นดังกล่าวอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง รองลงมาคือ การขับขี่ตามความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดที่มีการปฏิบัติ การไม่ขับรถยนต์ในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามรถยนต์ไม่กลับรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ และการให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเลี้ยวรถมีการปฏิบัติน้อยกว่าประเด็นอื่นๆ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อาภาพรรณ คงสงค์ ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตเทศบาลขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า เยาวชน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.18 แต่ส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรถึงร้อยละ 51.40 ที่จะนำไปสู่อุบัติเหตุในด้านการชนท้าย ผู้โดยสารเกิน 1 คน การใช้เบรกกะทันหัน การขับขึ้นรถย้อนศร หรือในช่องทางเดินรถและขับขี่ด้วยความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเพศชาย มีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับ ชัยรพ จุลณวัฒน์ ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชายและผู้ขับขี่ที่มีชั้นการศึกษาสูงจะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีชั้นปีที่ศึกษาน้อย ซึ่งสอดคล้องกับการให้สัมภาษณ์ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 1 คนที่ 2 และคนที่ 3 ให้ความเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย ไม่นึกถึงกฎจราจร ไม่มีวินัยในการขับขี่ ไม่เคารพกฎจราจร

2) ผลการวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมการขับขี่ พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า สิ่งที่มีผู้ขับขี่มีการปฏิบัติมากที่สุดคือการพกใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ ซึ่งค่าเฉลี่ยการปฏิบัติดังกล่าวอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง รองลงมาคือ การไม่ดื่มสุราหรือสารเสพติดก่อนหรือขณะขับรถ การปฏิบัติอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้งเช่นกัน ส่วนการรัดเข็มขัดนิรภัย/สวมหมวกนิรภัยขณะขับรถและการปฏิบัติตามกฎการขับอย่างปลอดภัย ในขณะที่การไม่ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถถึงแม้จะเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเป็นบางครั้งแต่เป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามได้น้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ ศึกษาวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนคร นครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถ เปรียบเทียบตามปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้ 1) แยกตามเพศพบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดีกว่าเพศชายในด้านความเร็ว ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ) 2) แยกตาม อายุพบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปีมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ กลุ่มอายุ 26 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวก

นิรภัย ด้านสัญญาณไฟรด ตีกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไป มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา ตีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี 3) แยกตามประสบการณ์การขับขี่ พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปีมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป ในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็วด้านหมวกนิรภัย และด้านสัญญาณไฟรด 4) แยกตามการศึกษา พบว่ากลุ่มที่มีการศึกษาดำกว่า ม.6 มีการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรด้านการพกใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษา ตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป 5) แยก ตามการรับรู้กฎการขับขี้อย่างปลอดภัย พบว่าผู้ที่เคยอบรมกฎการขับขี้อย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติ ตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม และงานวิจัยของสุวรรณา ภัทธเบญจพล และคณะ ศึกษาวิจัย เรื่อง พฤติกรรม การปฏิบัติ ตามกฎจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างพบว่า การใช้ยานพาหนะของกลุ่มตัวอย่างมีผู้ใช้จักรยานยนต์ (ร้อยละ 82.30) ใช้รถยนต์ (ร้อยละ 42.30) โดยบางส่วนใช้รถทั้งสองชนิดร่วมกัน (ร้อยละ 24.7) เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 14.30 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างขับขี่รถเป็นประจำทุกวัน (ร้อยละ 80) และขับขี่ในช่วงระยะทางสั้น ๆ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถ (ร้อยละ 53.9) ขับขี่รถย้อนศร (ร้อยละ 66.4) ไม่ปฏิบัติตามไฟจราจรอย่างเคร่งครัด (ร้อยละ 47.6) และ ไม่ขับขี่รถ ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 50.2) นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากยังเคยใช้โทรศัพท์เมื่อขับรถหรือดื่มสุรามีนมาก่อนขับรถอีกด้วย (ร้อยละ 62 และร้อยละ 26.30 ตามลำดับ)การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน พบว่ากลุ่ม ตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในระดับดีและมี การรับรู้ความสามารถ ในการควบคุมพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง การรับรู้ความสามารถในการ ควบคุมพฤติกรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Bates L., et al. ได้ศึกษา เรื่อง Factors Contributing to Crashes Among Young Drivers crashes พบว่า ปัจจัยสถานการณ์ทางสังคม คือ ด้านผู้ขับรถ ถ้ามีอายุน้อยจะมีความเสี่ยงสูงเป็นสองเท่าและมีแนวโน้มเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล มากกว่าด้านผู้โดยสารถ้าจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นอาจจะรบกวนสมาธิหรือผู้ขับรถอาจเลือกขับรถในลักษณะที่เสี่ยง เพราะได้รับการสนับสนุนจากผู้โดยสาร รวมไปถึงเพศ ที่ระบุว่า แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีสูงขึ้น เมื่อผู้โดยสารประกอบด้วย ผู้หญิงสองคน ผู้ชายและผู้หญิง ผู้ชายสองคน และผู้ชาย และผู้หญิงรวมกันมากกว่าสองคนตามลำดับ ด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยาเสพติด ด้านกลุ่มสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถ ซึ่งผลักดันให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงเช่น การขับรถเร็ว เป็นต้น ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ ด้านความเหนื่อยล้า หรือความง่วง และปัจจัยคุณลักษณะของผู้ขับขี่วัยรุ่นหนุ่มสาว คือ ด้านอายุ เนื่องจากขาดประสบการณ์ ขาดทักษะ ขาด ภาวการณ์รับรู้ความเสี่ยง ประเมินทักษะของตัวเองสูงไป สำหรับด้านเพศ เนื่องด้วยเพศชายชื่นชอบ ในความเสี่ยง มีความรู้สึกแสวงหาความก้าวร้าว ตื่นเต้น ผจญภัยมากกว่าผู้หญิง จึงเป็นแรงจูงใจในการขับรถด้วยความเสี่ยง เช่น การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน การเมาแล้วขับ ซึ่งสอดคล้องกับการให้สัมภาษณ์ของผู้ทรงคุณวุฒิ คนที่ 1 ในประเด็นการขับแทรกเปลี่ยนเลนกระทันหัน ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 2 ให้ความเห็นว่าพฤติกรรมของความมกง่ายเห็นแก่ตัวส่งผลให้เกิด

ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนและผู้อื่นด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 3 การเห็นผู้อื่นทำได้ตนเองก็ทำบ้าง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย นึกถึงแต่ตนเองเพื่อให้ได้ความสะดวกที่สุด

3) ผลการวิเคราะห์ด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม โดยใช้หลัก หิริ โอตตปปะในการขับเคลื่อน พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตัวของผู้ขับเคลื่อนในด้านดังกล่าวมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ทุกประเด็นผู้ขับเคลื่อนมีการปฏิบัติเป็นบางครั้งเช่นกัน โดยสิ่งที่ตัวอย่างมีการปฏิบัติมากที่สุดในการขับเคลื่อนคือการขับเคลื่อนด้วยความระมัดระวังไม่ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนหรือเสียชีวิต รองลงมาคือ การประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการขับเคลื่อน ส่วนการปฏิบัติตามกฎจราจรถึงแม้ว่าจะไม่มีตำรวจจราจรอยู่ในบริเวณนั้น ในขณะที่มีการหลีกเลี่ยงการทะเลาะถกเถียงกับผู้ขับเคลื่อนคนอื่นในระหว่างการขับเคลื่อน และการคำนึงถึงการรักษาชื่อเสียงและเกียรติศักดิ์ในขณะขับเคลื่อนมีการปฏิบัติน้อยที่สุด ซึ่ง ชันทอง วัฒนะประดิษฐ์ ได้เขียนบทความวิชาการ เรื่องศีล : พุทธวิธีปลูกจิตสำนึกแก้ปัญหาวิญญูจารจรได้กล่าวในบทสรุปว่า วิธีที่จะฝึกวิญญูจารจรที่ดีจึงต้องเริ่มจากสำนึกในการระมัดระวังและเกรงกลัวต่อการทำผิด นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุดใจ ภูงลี วิจัยเรื่อง หิริ โอตตปปะ กับการแก้ปัญหาสังคม บทสรุปว่า การปลูกฝังศีลธรรม จรรยาที่ดี แก่ประชาชนชาวไทยทุกคน น้อมนำมาประยุกต์ ใช้ในชีวิตประจำวัน โดยการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ สร้างความตระหนัก เห็นความสำคัญของความเป็นผู้ที่มีความระมัดระวัง (บาป) และยำเกรงต่อผลของการทำชั่ว (วิบากกรรม) นั้น และควรปลูกฝังลูกหลานตั้งแต่ยังเล็ก เพราะเด็ก เปรียบดังผ้าขาว จะเติมแต่งสิ่งใด ก็สามารถ ทำได้ง่ายกว่าวัยอื่น จิตใจที่มี หิริและโอตตปปะ จะคอยเหนี่ยวรั้งยับยั้งจิตใจของคน ๆ นั้น ไม่ให้ประพฤติชั่วทุกขณะ ในที่ทุกแห่ง แต่ควรรณรงค์น้อมนำวจิตใจของคนในชาติทุกวัยให้ยึดหลัก หิริ โอตตปปะ นี้ไปประพฤติปฏิบัติประจำใจด้วย เพราะหากเด็กอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ผู้ใหญ่ ไม่ประพฤติตนให้เป็นแบบอย่างที่ดีแล้ว ไม่นาน เด็กจะถูกกลืนความคิดและซึมซับเอาความ ประพฤติไม่ดีไปด้วย

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับเคลื่อนด้านการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรม โดยใช้หลักขันติ คือ ความอดทน อดกลั้น ช่มจิตใจในการขับเคลื่อน พบว่า เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับเคลื่อนใช้หลักปฏิบัติน้อยกว่าพฤติกรรมด้านอื่นๆ และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ทุกประเด็นมีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง โดยประเด็นที่มีการปฏิบัติ น้อยกว่าประเด็นอื่นๆ 3 ประเด็น ได้แก่ ความอดทนต่ออุปสรรคและความลำบากในขณะขับเคลื่อน ความอดทนเพื่อประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและบุคคลอื่นในขณะขับเคลื่อน และความอดทนต่อพฤติกรรมของผู้อื่นที่ทำให้ไม่พอใจในขณะขับเคลื่อน ทั้งนี้ผู้ขับเคลื่อนมีความอดทนต่อปัญหาการจราจรในขณะขับเคลื่อน และมีความอดทนและควบคุมอารมณ์กับสิ่งที่มากระทบจิตใจในขณะขับเคลื่อนเป็นบางครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระปลัดสุรศักดิ์ ปุณฺณม โท และคณะ ได้วิจัยเรื่อง ศึกษาการนำหลักขันติไปใช้สำหรับผู้ขับเคลื่อนยานพาหนะบนท้องถนน เพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับเคลื่อนยานพาหนะบนท้องถนนนำหลักขันติมาใช้ คือ ต้องมีสติและความอดทนอย่างสูง ไม่ประมาท และคำนึงถึงผลที่จะตามมาเสมอ ฝึกจิตใจให้มี ความอดทนกับสภาพเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น ควรขับเคลื่อนใน อัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ควรตรวจสภาพรถให้มีความพร้อมสำหรับการใช้งานอยู่เสมอ สภาพร่างกายของคนขับเคลื่อน ต้องมีความพร้อม มีการพักผ่อนให้เต็มที่ ไม่ดื่มสุรา หรือ สารเสพติดใด ๆ ที่ผิดกฎหมาย ใจเย็น และควรหยุดพักใน สถานที่ที่จัดไว้ให้ ต้องช่มจิต

ยอมรับตามกฎของธรรมชาติ ตามหลักอนิจจัง ทุกขัง อนัตตา ยอมรับว่าเป็นความจริงที่เกิดขึ้นกับทุกคนเป็นของ ที่ทนได้ยาก ออกล้นทนทานต่อสภาพบีบคั้น ต้องฝึกปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จนสามารถ บังคับควบคุมการกระทำ ปฏิริยาของเซลล์ประสาทให้เป็นไปตามที่ตัวเองต้องการได้ ทำจิตให้เป็นกุศล คิด ไตร่ตรองถึงผลที่จะตามมา แผ่เมตตา ให้อภัย สร้างขันติ บารมี มีหิริโอตตปปะ ต้องรู้จักวางเฉย อดทนต่อฝ่ายที่ไม่ดี เพื่อยืนหยัดอยู่ในทางที่ ดีให้ได้ ซึ่งสอดคล้องกับผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 ท่าน ให้ความเห็นว่า หลักพุทธธรรม (หิริ โอตตปปะ และขันติ) ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 1 ให้ความเห็นว่า ผู้ซบซึ้งควรมีอย่างมากและเป็นสิ่งที่พึงกระทำ รวมทั้งการให้อภัย เพื่อนร่วมทาง ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 2 ให้ความเห็นว่าถ้ามีความละเอียดต่อสิ่งที่ตนเองทำปัญหาก็จะลดลง การฝึก ความอดทนอดกลั้นหรือรู้จักข่มจิตใจตนเองจะช่วยลดการกระทบ ปะทะหรือความรุนแรงที่จะตามมา ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 3 ให้ความเห็นว่าทุกคนมีหิริ โอตตปปะ จะช่วยให้ปัญหาการจราจรน้อยลงแค่นี้กับเพื่อน ร่วมทางบ้าง ขันติช่วยให้มีสติมากขึ้น ไม่อารมณ์ร้อน ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 4 ขันติทุกคนมีน้อยมาก และ ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 5 ทุกคนควรนำหลักธรรมมาใช้

5.2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ด้วย หลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และ ระยะทางการขับขี่ใน 1 วัน ดังนี้

1) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีเพศต่างกัน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยหากพิจารณาจากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมขณะขับขี่ พบว่า ผู้หญิงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ เพื่อลดปัญหาการจราจรสูงกว่าเพศชาย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกันจะมีพฤติกรรม การปฏิบัติตามวินัยจราจร มีพฤติกรรมการขับขี่ และการใช้หลักพุทธธรรมในการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้หญิงจะมีพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรใน ทุกด้านสูงกว่าเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยรพ จุณวัฒน์ ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชายและผู้ขับขี่ที่มีชั้นการศึกษาสูงจะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย กว่าผู้ที่มีชั้นปีศึกษาต่ำ

2) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีอายุต่างกัน พบว่า ด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามวินัยจราจร และด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับขี่ นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับมากกว่า 0.05 ดังนั้นจึงสรุปว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกันจะมีพฤติกรรมปฏิบัติตาม วินัยจราจรและพฤติกรรมปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุมาดา พาพานิช ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า อายุไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนด้าน พฤติกรรมการขับขี่ ซึ่งมีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับน้อยกว่า 0.05 สรุปว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรม การขับขี่แตกต่างกัน

3) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน พบว่า ในภาพรวม ผู้ขับชี่ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อพิจารณาจำแนกรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจร ด้านพฤติกรรมการขับชี่ และด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่ มีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับน้อยกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ ศึกษาวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนคร นครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลนคร นครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถ เปรียบเทียบตามปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้

- 1) แยกตามเพศ พบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดีกว่าเพศชายในด้านความเร็ว ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ)
- 2) แยกตาม อายุพบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26-40 ปีมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ กลุ่มอายุ 26 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับชี่ ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถ ดีกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไป มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา ดีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี
- 3) แยกตามประสบการณ์การขับชี่ พบว่า กลุ่มที่มี ประสบการณ์ในการขับชี่น้อยกว่า 1 ปีมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป ในด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับชี่ ด้านความเร็วด้านหมวกนิรภัย และด้านสัญญาณไฟรถ
- 4) แยกตามการศึกษา พบว่ากลุ่มที่มีการศึกษาต่ำกว่า ม.6 มีการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรด้านการพกใบอนุญาตขับชี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษา ตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป
- 5) แยก ตามการรับรู้กฎการขับชี่ อย่างปลอดภัย พบว่าผู้ที่เคยอบรมกฎการขับชี่อย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติ ตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม

4) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีประสบการณ์การขับชี่ต่างกัน พบว่า โดยภาพรวม มีค่าสถิติ ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มีประสบการณ์ในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาจำแนกรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรและด้านพฤติกรรมการขับชี่ จึงสรุปได้ว่าผู้ขับชี่ที่มีประสบการณ์ในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่ มีค่าสถิติซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มีประสบการณ์ในการขับชี่ต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับชี่เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Derry ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการขับชี่ของวัยรุ่นซึ่งเป็นผู้เริ่มต้น และยังไม่มียุติกรรม มักจะมีความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เป็นอันตรายจากการจราจรในระดับต่ำแต่มีทักษะและความสามารถในการขับชี่ของตนเองในระดับสูง เมื่อเทียบกับผู้ขับชี่ที่มีประสบการณ์ พบว่าผู้ขับชี่วัยรุ่นมักยอมรับความเสี่ยง

จากการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า แต่ในทางตรงกันข้ามมักรับรู้อันตรายได้ช้ากว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ และมักประเมินสถานการณ์แบบองค์รวม

5) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ด้วยหลักพุทธธรรมเพื่อลดปัญหาการจราจร ที่มีระยะทางในการขับขี่ใน 1 วัน พบว่า โดยภาพรวมมีค่าสถิติ ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับขี่ระยะทางต่างกัน 1 วัน มีพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อพิจารณาจำแนกรายด้าน พบว่าด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามวินัยจราจร ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับขี่ระยะทางต่างกัน 1 วัน มีพฤติกรรมปฏิบัติตามวินัยจราจร และด้านพฤติกรรมในการขับขี่ เพื่อลดปัญหาการจราจรไม่แตกต่างกัน และในด้านพฤติกรรมปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับขี่ ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงสรุปได้ว่า ผู้ที่ขับขี่ระยะทางต่างกัน 1 วัน มีพฤติกรรมปฏิบัติตามหลักพุทธธรรมในการขับขี่ เพื่อลดปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิริกุล กุลเลียบและคณะ รายงานว่าเหตุผลที่ผู้รับรู้อุบัติเหตุจากการจราจรไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากคิดว่าการขับขี่ในระยะทางไม่ไกลและอยู่ในเขตหมู่บ้านจึงคิดว่าไม่น่าจะอันตรายหากไม่สวมหมวกนิรภัยและหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง รู้สึกรำคาญ อึดอัด งานวิจัยของ Dang Viet Hung และคณะ พบว่านักศึกษาระดับมหาวิทยาลัย จะมีการสวมหมวกนิรภัยบนถนนที่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และจะมีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าพื้นที่ที่ไม่มีกฎหมายเคร่งครัดหรือต่อเมื่อมีการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มากกว่า 10 กิโลเมตรจึงจะสวมหมวกนิรภัย

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

แนวทางที่ 1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งเสริมและรณรงค์ให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรในสถานศึกษาเพื่อสร้างจิตสำนึกในระดับเยาวชน อำนวยความสะดวกด้านการข้อมูลเพื่อสอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม และแนวทางการแก้ไขยกตัวอย่างประเทศที่เจริญแล้วเปรียบเทียบกับประเทศไทยเพื่อช่วยกันระดมความคิดและสร้างจิตสำนึกของเยาวชนให้มีความรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน

แนวทางที่ 2 การประชาสัมพันธ์และรณรงค์เพื่อสร้างวินัยจราจรให้ประชาชนอย่างต่อเนื่องในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำโครงการเพื่อกระตุ้นจิตสำนึกสาธารณะในการขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายอย่างต่อเนื่องให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงปัญหาการจราจรที่ติดขัดเป็นปัญหาส่วนรวม

แนวทางที่ 3 ควรมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และมีบทลงโทษอย่างจริงจังจากภาครัฐไม่ว่าละเว้นแม้เป็นความผิดลหุโทษ ให้มีการเพิ่มค่าปรับและต้องเข้าอบรมวินัยอย่างเคร่งครัด

แนวทางที่ 4 ควรรณรงค์ประเด็นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจร โดยเฉพาะมิให้มีการรับสินบนหรือค่าตอบแทน ซึ่งจะต้องมีบทลงโทษที่เด็ดขาดไม่ว่ากรณีใด ๆ เพื่อมิให้เป็นเยี่ยงอย่าง และลดปัญหาคอรัปชั่น ที่คนไทยมักมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยจึงกระทำเป็น

ปกติวิสัยอันเป็นผลกระทบให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาโดยเฉพาะในเรื่องของจิตสำนึกสาธารณะและไม่มีวินัย การขับขี่ เพราะไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจรนั่นเองโดยอาจจัดตั้งให้มีการตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอกและความร่วมมือจากภาคประชาชนเพื่อควบคุมพฤติกรรมอย่างจริงจังมากขึ้น

แนวทางที่ 5 นำหลักพุทธธรรมมากำหนดเป็นนโยบายการสอบข้อใบอนุญาตขับขี่หรือการต่อใบอนุญาตขับขี่ให้มีหลักสูตรการเรียนการสอนเรื่องวินัยจราจรกับหลักพุทธธรรม โดยกำหนดเป็นระเบียบและปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

1) การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ตั้งแต่ประชาอุทิศซอย 1 ถึง ประชาอุทิศซอย 79 ถนนประชาอุทิศ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร เท่านั้น ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณอื่นหรือจังหวัดอื่นที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของจังหวัดหรือประเทศ เพื่อที่จะได้ทราบถึงข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่เพิ่มมากขึ้น

2) ควรมีการศึกษาวินัยหลักพุทธธรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เพื่อลดปัญหาการจราจร เช่น ศีล คือเป็นผู้ยึดมั่นกฎจราจร สมาธิ คือเป็นผู้ขับขี่อย่างมีสติ ปัญญา คือเป็นผู้เตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่ และอิทธิบาท 4 ฉันทะ คือเป็นผู้ที่ภูมิใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร วิริยะ คือผู้ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นนิสัย จิตตะคือเป็นผู้ศึกษากฎจราจรเป็นอย่างดี และวิมังสา คือ ขับขี่ถูกกฎจราจรชีวิตจะปลอดภัย เพื่อนำมาเป็นพุทธวิธีในการแก้ปัญหาวินัยจราจร

บรรณานุกรม

สุดใจ ภูงลี. หิริ โอดตปะกับการแก้ปัญหาสังคม. วารสารสิรินธรปริทรรศน์. ISSN 1513-6736 ปีที่ 18, ฉบับที่ 1 (มกราคม – มิถุนายน 2560), 2560.

ชัยรพ จุณณวัฒน์. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร. (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2540.

นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลนครราชสีมา. (นครราชสีมา : คลังปัญญา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี), 2555.

ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์.โรงพยาบาลขอนแก่น, 2553.

สมนึก ภัททิยธนี. การวัดผลการศึกษา, (กาฬสินธุ์ : ประสารการพิมพ์, 2549), หน้า 166-167.

สุนทร เฉลิมเกียรติ. ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรุงเทพมหานคร. (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2540.

สุวรรณา ภัทรเบญจพล และคณะ. พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.

วารสารเภสัชศาสตร์อีสาน. ปีที่ 9. 2556, หน้า 132-137.

สุมาดา พานิช. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร,วิทยานิพนธ์สังคมวิทยามหาบัณฑิต. สาขาวิชาสังคมวิทยา
และมานุษยวิทยา. บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ชั้นทอง วัฒนะประดิษฐ์. ศิล : พุทธวิธีปลูกจิตสำนึกแก้ปัญหาวินัยจราจร. บทความวิชาการพระพุทธศาสนา.

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. 2558. สืบค้น 3 มกราคม 2563, จาก

<https://www.mcu.ac.th/article/detail/315>.

พระปลัดสุรศักดิ์ ปุณฺณวฑฺฒโน. ศึกษาการนำหลักขันติไปใช้สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์บนท้องถนน เพื่อ

ป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ. 2561. สืบค้น 14 มกราคม 2563, จาก [www.tci-thaijo-org/147880-Article%20Text-555357-2-10-20190515%20\(5\).pdf](http://www.tci-thaijo-org/147880-Article%20Text-555357-2-10-20190515%20(5).pdf).

Bates, L. et al., *Factors Contributing to Crashes Among Young Drivers crashes : A review*.

Scltan Quboos University Medial Journal, 14 (3) 2014, P.297.

Dang Viet Hung, Mark R, Stevenson, Rebecca Q Ivers. (2008). Barriers to and factors

associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Analysis and Prevention* 40 page1627-1633.

Deery, H. A., *Hazard and risk perception among young novice drivers. Journal of Safety*

Research, 30(4), 1999, pp.225–236. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(99\)00018-3](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(99)00018-3)