

The attitudes of people in Bangkok towards the enforcement of the driver's license points deduction policy

Tanapol Gettupun^{1*} Ladawan Khaikham¹ and Wanlop Rathachatranon¹

¹ Faculty of social sciences, Kasetsart University, Thailand

* Corresponding author. E-mail: tanapol.ge@ku.th

ABSTRACT

This study aims to (1) examine the attitudes of people in Bangkok towards the enforcement of the driver's license points deduction policy, (2) investigate their awareness of information regarding this policy, and (3) compare attitudes based on personal factors. The research uses a quantitative method, with data collected through questionnaires from the random sampling of 400 people. Data analysis includes descriptive statistics to find frequency, percentage, mean, standard deviation, and hypothesis testing using an independent t-test and one-way analysis of variance (ANOVA). The results show that the overall attitude of people in Bangkok towards the license point deduction policy is high. When considered by aspect, the highest mean is for the payment channels and information verification, followed by the appropriateness of the policy, and lastly, the policy's effectiveness. When classified by personal factors such as gender, age, education level, occupation, and type of vehicle, there were no significant differences in attitudes at the 0.05 level. This research suggests that the government should introduce additional measures, such as increasing penalties for traffic violations, raising fine rates, and enhancing the promotion of the driver's license points deduction policy.

Keywords: Attitudes, Enforcement, Driver's License

ทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่

ธนพล เกตุพันธุ์^{1*} ลดาวัลย์ ไขคำ¹ และ วลลภ รัฐฉัตรานนท์¹

¹ ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ประเทศไทย

* Corresponding author. E-mail: tanapol.ge@ku.th

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ (2) เพื่อศึกษาการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ และ (3) เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล การศึกษาด้วยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม เก็บจากการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีบังเอิญจำนวน 400 คน ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา โดยการศึกษาหาความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานและการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับที่มาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านช่องทางการชำระค่าปรับและตรวจสอบข้อมูลมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ด้านความเหมาะสมของนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ และด้านประสิทธิภาพของนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่เป็นลำดับสุดท้าย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ยาพาหนะ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 โดยมีข้อเสนอแนะ ควรให้รัฐบาลเพิ่มข้อกำหนดอื่น เช่น การเพิ่มบทลงโทษจากการขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร การเพิ่มอัตราค่าปรับ และต้องเพิ่มการประชาสัมพันธ์ของการบังคับใช้มาตรการตัดแต้มใบขับขี่

คำสำคัญ: ทัศนคติ, การบังคับใช้, ใบอนุญาตขับขี่

© 2024 JSSP: Journal of Social Science Panyapat

บทนำ

ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย ประเทศไทยต้องเผชิญปัญหาการจราจรบนท้องถนนหนาแน่น อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย ส่งผลให้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ระบุว่า ในปี 2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ 24,898 คน เฉลี่ยวันละ 68 คน กรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ ถึงแม้จะมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงแต่ก็อาจยังมีการเกิดอุบัติเหตุในระดับที่สูงโดยสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนน และยังพบว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ดื่มแล้วขับ ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และส่วนมากเกิดปัญหาการอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก และประเด็นปัญหาด้านการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น (สถิติจากกระทรวงคมนาคม, 2565)

จากความความไร้ประสิทธิภาพของมาตรการเดิม มาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เคยใช้อยู่ เช่น การปรับ จำคุก หรือยึดใบอนุญาตขับขี่ ยังไม่สามารถลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ ลงได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก และมีการแก้ไขเพิ่มเติม เป็นฉบับที่ 12 เมื่อปี พ.ศ. 2562 ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบของการจราจรทางบกมีประสิทธิภาพที่ดีมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัยของสาธารณะ และเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยรวมถึงสวัสดิภาพของประชาชน มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติตามกฎหมายว่า

ด้วยการจรรยาบรรณเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม รวมถึงการดูแลบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ โดยในพระราชบัญญัติได้กล่าวถึงการกำหนดให้กรมขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ออกมาตรการร่วมกัน ตามมาตรา 142/1 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตใบขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการจราจรหาผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติหรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวข้องกับการใช้ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตใบขับขี่ โดยการบันทึกคะแนนความประพฤติจะต้องประกอบไปด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทางบก (พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ฉบับที่ 12, 2562)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในด้านการจราจร ดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรในประเทศ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ปลอดภัย เคารพกฎระเบียบวินัยจราจร และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด จึงได้มีการร่วมมือกับกรมขนส่งทางบกในการออกกระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ รวมถึงเงื่อนไขเกี่ยวกับการบันทึกคะแนนความประพฤติ ในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตใบขับขี่ และได้เริ่มมีการบังคับใช้ เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2566 เพื่อเป็นประโยชน์ในการใช้ควบคุมความประพฤติของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตใบขับขี่และให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร โดยมีการกำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตใบขับขี่ทุกคนมี 12 คะแนน และเมื่อหากได้กระทำความผิดจะดำเนินการหักคะแนนใบอนุญาตใบขับขี่ทุกประเภทเมื่อถูกหักคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักการใช้ใบอนุญาตใบขับขี่รถยนต์ทุกประเภทเป็นเวลา 90 วัน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2565) การบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ถือได้ว่าเป็นการยกระดับการควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่ของประชาชน เป็นการสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการขับขี่มากยิ่งขึ้น การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จึงมีความสำคัญอย่างมาก

ดังนั้น งานวิจัยเรื่องทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่ มีความมุ่งหมายที่จะศึกษาว่าประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีทัศนคติอย่างไรต่อนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่ ประชาชนมีระดับการรับรู้ข้อมูล ข่าวสาร เกี่ยวกับนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่มากน้อยเพียงใด และทัศนคติของ ประชาชนต่อนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่มีความแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ หรือไม่เพียงใด งานวิจัยนี้มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะช่วยให้ทราบถึงทัศนคติของประชาชนต่อนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่ ข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประชาสัมพันธ์และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่ให้กับประชาชนปรับปรุงนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการและบริบทของสังคม พัฒนามาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลติดตามผล และปรับปรุงนโยบายให้สอดคล้องกับ ความต้องการและบริบทของสังคม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่
2. เพื่อศึกษาระดับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่
3. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตใบขับขี่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 5,081,873 คน (กลุ่มสถิติการขนส่ง, 2566)

1.2 กลุ่มตัวอย่าง การสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายโดยวิธีบังเอิญ จึงได้ทำการคำนวณเพื่อกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยทำการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง คำนวณโดยใช้สูตร Taro Yamane (1967) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้เครื่องมือ ได้แก่ แบบสอบถาม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ศึกษาข้อมูลแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัย จากตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลในการสร้างแบบสอบถาม

2.2 สั่งเคราะห์องค์ความรู้จากตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วนำมาเขียนพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดการวิจัย และกำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการที่ชัดเจน เป็นกลาง และสามารถ วัดได้

2.3 สร้างแบบสอบถามกรอบแนวคิดที่ได้กำหนดไว้

2.4 ให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงพินิจ (Face Validity) โดยตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างองค์ประกอบและพฤติกรรมบ่งชี้ โดยค่า IOC จะต้องมีความมากกว่าหรือเท่ากับ 0.5

2.5 ปรับปรุงแก้ไขคำถามที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน และนำมาสร้างเป็นแบบสอบถามฉบับจริง ซึ่งมี 4 ตอน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย คำถามจำนวน 5 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ มาตรการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่โดยผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 9 ข้อ โดยสามารถเลือกตอบได้เพียงข้อเดียว ได้แก่ ทราบ ไม่ทราบ ไม่แน่ใจ

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ โดยผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเกี่ยวกับระดับความคิดเห็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อยและน้อยที่สุด

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถาม

2.6 นำแบบสอบถามทดลองกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น เมื่อผ่านแล้วนำแบบสอบถามไปใช้เพื่อรำผลมาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย

3. สมมติฐานการวิจัย

3.1 ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

3.2 ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีอายุที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

3.3 ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

3.4 ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีอาชีพที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

3.5 ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มียานพาหนะที่ใช้ขับขี่ที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1 ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เช่นรายงานวิจัย บทความในวารสารวิชาการ รวมถึงแหล่งข้อมูลในระบบสารสนเทศต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ในการวิจัย

4.2 ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน

4.3 ผู้วิจัยจัดทำเป็นแบบสอบถามออนไลน์ผ่าน Google Form ให้ผู้ตอบแบบสอบถามสแกน QR Code เมื่อเก็บข้อมูลเสร็จผู้วิจัยคัดเลือกแบบสอบถามที่สมบูรณ์เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics)

ตอนที่ 1 ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) และแจกแจงความถี่ (Frequencies) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่

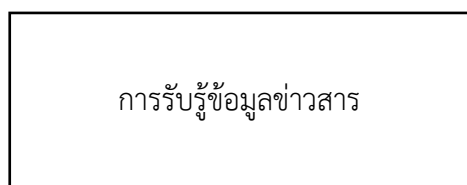
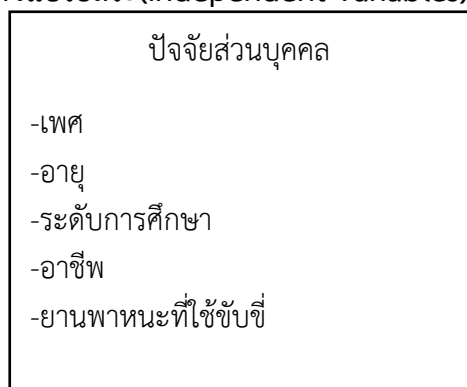
ตอนที่ 3 ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่

5.2 สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ทดสอบสมมติฐานการวิจัยโดยใช้การวิเคราะห์ค่าสถิติ การทดสอบ (t - test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (one-way ANOVA) โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติไว้ที่ ระดับ 0.05

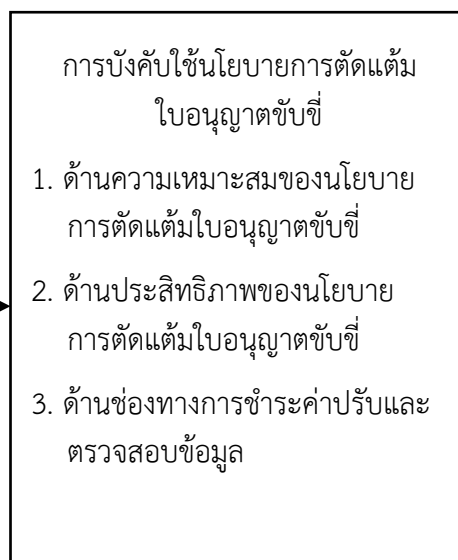
กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่” ผู้วิจัยได้สร้างกรอบแนวคิดไว้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ(Independent Variables)



ตัวแปรตาม (Dependent Variables)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย พบว่า

1. ระดับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายตัดแต่งใบขับขี่ แบ่งออกเป็น 3 ด้าน

ทัศนคติ	($\bar{X}$)	(S.D)	แปลผล
1.ด้านความเหมาะสมของนโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่	4.03	0.55	มาก
2.ด้านประสิทธิภาพของนโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่	3.97	0.64	มาก
3. ด้านช่องทางการชำระค่าปรับและตรวจสอบข้อมูล	4.04	0.56	มาก
รวม	4.01	0.58	มาก

จากตารางที่ 1 พบว่า ในด้านความเหมาะสมของนโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.03 แปลผลอยู่ในระดับมาก ด้านประสิทธิภาพของนโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.97 แปลผลอยู่ในระดับมาก ด้านช่องทางการชำระค่าปรับและตรวจสอบข้อมูล มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.04 แปลผลอยู่ในระดับมาก ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีระดับทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต่งใบอนุญาต อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.01

2. ระดับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการการบังคับใช้นโยบายการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่

ตารางที่ 2 รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการการบังคับใช้นโยบาย

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ทราบว่ามาตรการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่ เริ่มใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566	265	66.25
2. ทราบหรือไม่ว่าหากถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ซ้ำ ๆ อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท	239	59.75
3. ทราบหรือไม่ว่าหากฝ่าฝืนข้อบรรทัดระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนและ/หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท	216	54.0
4. ทราบหรือไม่ว่าหากทำผิดกฎจราจรในข้อหาที่กำหนดจะต้องถูกตัดคะแนน 1-4 คะแนน	206	51.5
5. ทราบหรือไม่ว่าหากทำผิดกฎจราจรจนเหลือ 0 คะแนน ท่านจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 90 วัน	204	51.0
6. ทราบหรือไม่ว่าใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทจะมีคะแนนบันทึกไว้คนละ 12 คะแนน	188	47.0

จากตารางที่ 2 การศึกษาระดับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการการบังคับใช้นโยบายการตัดแต่ง ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทราบว่ามาตรการตัดแต่งใบอนุญาตขับขี่ เริ่มใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.25 รองลงมาได้แก่ ทราบว่าหากถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ซ้ำ ๆ อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท คิดเป็นร้อยละ 59.75 ทราบว่าหากฝ่าฝืนข้อบรรทัดระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนและ/หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 54.0 ทราบว่าหากทำผิดกฎจราจรในข้อหาที่กำหนดจะต้องถูกตัดคะแนน 1-4 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ทราบว่าหากทำผิดกฎจราจรจนเหลือ 0 คะแนน ท่านจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 90 วัน คิดเป็นร้อยละ

ละ 51.0 และสุดท้ายส่วนที่ผู้ตอบแบบสอบถามทราบน้อยที่สุดได้แก่ ทราบว่าใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทจะมีคะแนนบันทึกไว้คนละ 12 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 47.0

3. ผลการเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตารางที่ 3 แสดงการสรุปสมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคล	Sig.	เป็นไปตามสมมติฐาน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
1. เพศ	0.39		✓
2. อายุ	0.46		✓
3. ระดับการศึกษา	0.16		✓
4. อาชีพ	0.29		✓
5. ยานพาหนะ	0.72		✓

จากตารางที่ 3 แสดงผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างทัศนคติของประชาชนต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล โดยผลในการทดสอบสมมติฐานพบว่า จากกลุ่มตัวอย่าง ประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ในภาพรวมที่ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลในการทดสอบจึงแสดงถึงการปฏิเสธสมมติฐาน ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

อภิปรายผล

ระดับทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ มีทัศนคติต่อด้านช่องทางการชำระค่าปรับและตรวจสอบข้อมูล มากที่สุด ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ในปัจจุบันได้มีช่องทางในการชำระค่าปรับที่สะดวกและรวดเร็ว อีกทั้งขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ยังสามารถทำผ่านช่องทางออนไลน์ได้ ทั้งนี้สามารถช่วยให้ประชาชนมีความสะดวกไม่ต้องเดินทางไกล รวมไปถึงสามารถตรวจสอบเช็คข้อมูลข่าวสารหรือตรวจสอบใบสั่งค่าชำระต่าง ๆ ผ่านช่องทางออนไลน์ได้ ซึ่งสอดคล้องงานแนวคิดของ ลลิตา พรหมปั้น และ ปนดา เตชทรัพย์อมร (2564) กล่าวว่า ทัศนคติเป็นแนวความคิดเห็นหรือความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น บุคคล สิ่งของ การกระทำหรือสถานการณ์ทั้งในด้านบวกและด้านลบที่มีต่อสิ่งเร้าที่เข้ามาประกอบกับความรู้ที่เกิดจากการเรียนรู้เกี่ยวกับสิ่งเร้าทำให้มีอิทธิพลต่อการแสดงออกทางพฤติกรรมของบุคคล

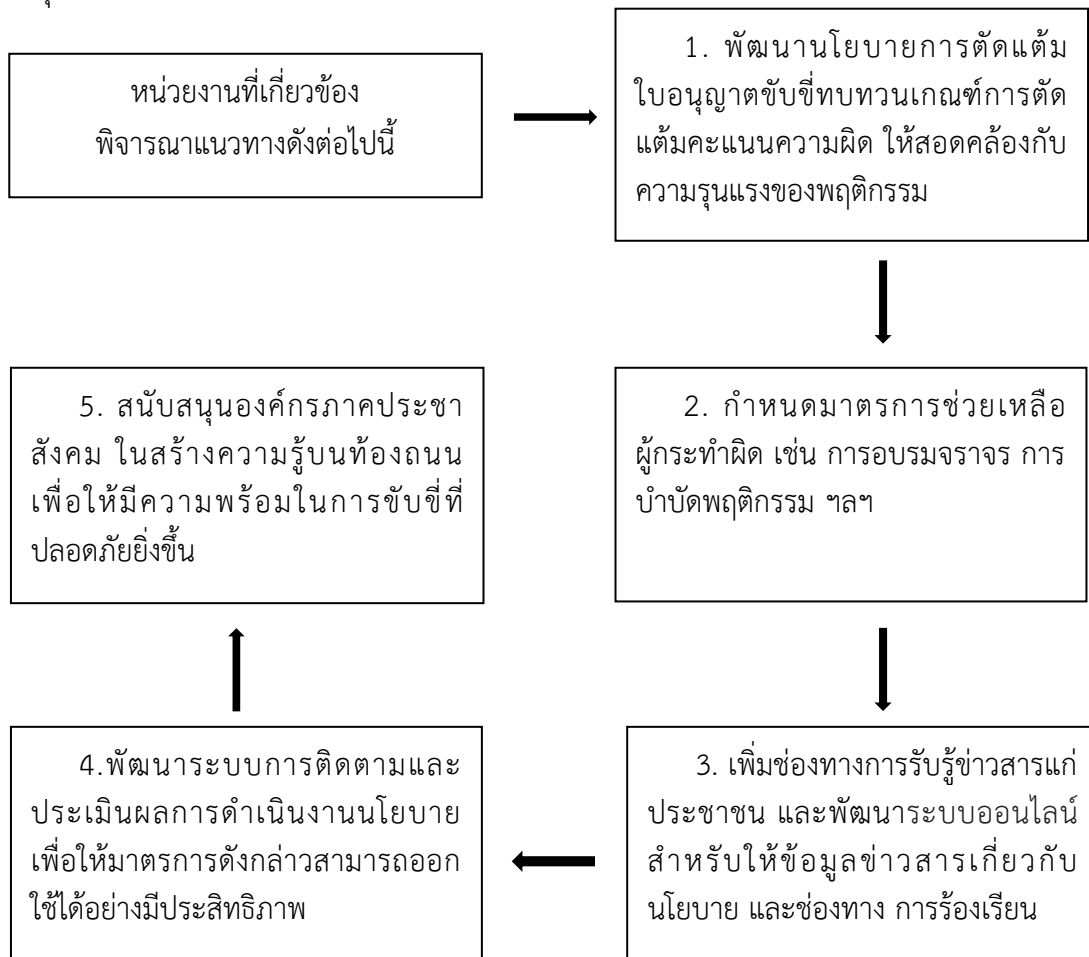
ระดับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ประชาชน มีการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประชาชนโดยส่วนใหญ่ทราบเกี่ยวกับกฎและมาตรการที่กำหนด และทราบว่าหากทำผิดกฎจราจรจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และอาจถึงขั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทได้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจต่อการบังคับใช้กฎหมายแต่เดิมอยู่แล้วจึงทำให้เมื่อมีการบังคับใช้ประชาชนจึงเกิดการรับรู้และเข้าใจได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของ กนกอร หลงกลาง และ นุรายนา มะสารี (2563) ได้ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง พบว่า นิสิตมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยในระดับสูง

ผลการเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้ นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ

และยานพาหนะ ที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ประชาชนมีการรับรู้ต่อกฎหมายและนโยบายในเรื่องการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่อยู่แล้ว จึงทำให้เกิดความเข้าใจและพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ตั้งไว้ จึงส่งผลประชาชนมีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของ วีรยุทธ สำเภาทอง และโสภณ ศรีวจน์ (2562) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของประชาชนที่มีต่อตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด กรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อตำรวจ จราจร สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพพบว่า โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน

องค์ความรู้ใหม่

จากการศึกษาทัศนคติของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อการบังคับใช้นโยบายตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ ผู้วิจัยได้องค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษา จึงเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่อาจเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงาน และสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาเป็นองค์ความรู้ใหม่ในการปรับปรุงและพัฒนามาตรการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยสามารถสรุปได้ดังนี้



ภาพที่ 2 องค์ความรู้ใหม่

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาระดับทัศนคติของประชาชนเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่า ในด้านความเหมาะสมของนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือด้านประสิทธิภาพของนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ และสุดท้ายได้แก่ด้านช่องทางการชำระค่าปรับและตรวจสอบข้อมูล โดยผลการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการตัดแต้ม

ใบอนุญาตขับขี่ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ทราบเกี่ยวกับการบังคับใช้มาตรการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ เริ่มใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 และทราบว่าหากถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ซ้ำ ๆ อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท

ในส่วนของการศึกษาเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ ยานพาหนะ ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการบังคับใช้นโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยถือว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทางบก ต้องร่วมรณรงค์ส่งเสริมและสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ต้องมีการปรับปรุงและพัฒนานโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของนโยบาย ประชาชนต้องให้ความร่วมมือในการขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รวมถึงรณรงค์ให้ประชาชนร่วมพัฒนามาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกจากนี้ประชาชนควรศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อย่างเคร่งครัด รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน

2. ข้อเสนอแนะด้านการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ข้อเสนอแนะด้านตัวแปร เพิ่มตัวแปร: ศึกษาตัวแปรเพิ่มเติม เช่น พฤติกรรมการขับขี่ ประวัติการกระทำผิดจราจร ทัศนคติต่อความปลอดภัยบนท้องถนน ฯลฯ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของ ให้ละเอียดมากขึ้น

2.2 ข้อเสนอแนะด้านประชากร เลือกกลุ่มตัวอย่าง: เลือกกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การวิจัย เช่น กลุ่มประชาชน ที่ได้รับผล กระทบจากนโยบาย กลุ่มประชาชนที่มีทัศนคติต่อนโยบายที่แตกต่างกัน

2.3 ข้อเสนอแนะด้านเทคนิควิจัยหรือเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้เทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่หลากหลาย ใช้เทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่หลากหลาย เช่น แบบสอบถาม สัมภาษณ์ กลุ่มย่อย สังเกตการณ์ ฯลฯ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุม พัฒนาเครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การวิจัยมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กนกอร หลงกลาง และ นุรายนา มะสารี. (2563). การศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง. (วิทยาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยทักษิณ).
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2562. (2562). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 67. หน้า 69 (19 พฤษภาคม 2562). ระบุว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2565. (12 กรกฎาคม 2565). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 139 ตอนพิเศษ 166 ง, 7-13.
- ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565. (12 กรกฎาคม 2565). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 139 ตอนพิเศษ 166 ง, 18-19.
- ลลิตา พรหมปั้น และ ปนดา เตชทรัพย์อมร. (2564). การศึกษาความรู้ทัศนคติและการปฏิบัติงานของนักกายภาพบำบัดไทยในงานสร้างเสริมสุขภาพ. *เวชสารแพทย์ทหารบก*, 74(3), 185-195.
- วิรัชธ สำเภอทอง และ โสภณ ศรีวพจน์. (2562). ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการตรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด กรุงเทพมหานคร. *วารสารอาชญากรรมและความปลอดภัย*, 1(2), 65-76.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2565). *เริ่มใช้ระบบตัดคะแนน เสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน*. สืบค้น 1 พฤศจิกายน 2566. จาก <https://hwpd.go.th/archives/3949>.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรสำนักงานความปลอดภัย. (2566). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565. สืบค้น 25 ตุลาคม 2566. จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2566-11/RoadAccidentAna2565_final.pdf.