

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

รายละเอียดของบทนี้ จะแบ่งออกเป็นส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ประชากรที่ศึกษา และการสุ่มตัวอย่าง
2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรในการศึกษา และการสุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรของการศึกษา

เก็บข้อมูลจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งประกอบการอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 300 คน

1.2 การสุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) กล่าวคือ จะพิจารณาสุ่มตัวอย่างจากจำนวนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการแบ่งประชากรออกตามพื้นที่ (Area Sampling) ซึ่งจะใช้แผนที่แบ่งเป็นพื้นที่เล็ก ๆ แล้วทำการสุ่มตัวอย่างจากพื้นที่ดังกล่าว เพื่อศึกษาประชากรที่อยู่ในพื้นที่นั้น โดยทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นกลุ่มใหญ่ (Cluster) ก่อน โดยการจัดเตรียมรายชื่อของเขตการปกครองในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด ซึ่งมีทั้งหมด 37 เขต คือ คลองสาน คลองเตย จอมทอง จตุจักร ดุสิต คอนเมือง คลิ่งชัน ธนบุรี บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางกะปิ บางขุนเทียน บางเขน บางคอแหลม บางซื่อ บางพลัด บางรัก บึงกุ่ม ประเวศ ปทุมวัน ป้อมปราบ-ศัตรูพ่าย พญาไท พระโขนง พระนคร ภาษีเจริญ มีนบุรี ยานนาวา ราชเทวี ราษฎร์บูรณะ ลาดกระบัง ลาดพร้าว สาทร สัมพันธวงศ์ หนองแขม หนองจอก ห้วยขวาง สวนหลวง

ต่อจากนั้น จะทำการสุ่มตัวอย่างพื้นที่ของเขตออกมาโดยวิธีการ สุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Sample Random Sampling) เพื่อให้ทุกหน่วยของประชากรทั้งหมดมีโอกาสเท่าเทียมกัน (Equal chanel) และมีอิสระ (Independent) ที่จะได้รับเลือกเป็นตัวอย่าง โดยใช้วิธีจับสลาก จำนวน 6 เขต

พื้นที่เพื่อให้ได้ข้อมูลที่กระจาย ซึ่งผู้วิจัยได้จับฉลากได้เขตพื้นที่ เขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ เขตปทุมวัน เขตคูสิต เขตบางรัก และเขตพญาไท

จากนั้น จะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ เขตพื้นที่ละ 50 ตัวอย่าง จนครบจำนวน 300 ตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถามเองตามเวลา และสถานที่ที่เหมาะสม ตามจุดที่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดรอผู้โดยสารอยู่ ยังใช้ทักษะวิธีการทางมานุษยวิทยาในการสังเกต และการสัมภาษณ์ เพื่อสืบค้นรายละเอียดบางส่วนของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 10 ราย

2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 เครื่องมือวัดและการวัดตัวแปร

ในส่วนนี้ เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยจากการค้นคว้า และสรุปจากผลงานการวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และนำมาจัดหมวดหมู่แล้ว และได้พัฒนามาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสำรวจปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามขึ้น มีลำดับขั้นตอน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ภูมิหลังทางสังคมและเศรษฐกิจ และการวัดระดับความรู้กฎจราจร

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

สำหรับ เครื่องมือที่ใช้วัดระดับของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งมีตัวแปรหลักในการศึกษาซึ่งเป็นตัวแปรตามคือ จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และตัวแปรอิสระ คือ ภูมิหลังทางสังคมเศรษฐกิจ และระดับความรู้กฎจราจร

การนิยามตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งผู้วิจัยได้ยึดถือตามเกณฑ์ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายจราจรอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยได้เลือกในข้อหาหรือพฤติกรรมซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์ มาเป็นหัวข้อพฤติกรรมที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์จะสามารถกระทำผิดได้ และเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ โดยผู้วิจัยได้ยึดหลักจากค่าสถิติในรายงานการกระทำผิดกฎจราจร ของบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งสามารถสรุปได้จำนวนทั้งสิ้น 30 ข้อหา หรือ 30 พฤติกรรม ซึ่งมีสาระดังนี้

1. นำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง
2. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
3. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน
4. ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด
5. ไม่ให้สัญญาณมือ หรือแขน เมื่อจะเลี้ยวหรือแซง
6. ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวรถหรือแซง
7. ไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว
8. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
9. ขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย
10. แซงรถในที่คับขัน
11. กลับรถ หรือเลี้ยวรถทางขวา เมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร
12. เลี้ยวรถ หรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ
13. หยุดรถ หรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน
14. หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ
15. หยุดรถตรงปากทางเข้า ออกของอาคาร หรือทางเดินรถ
16. จอดรถตรงปากทางเข้า ออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ
17. จอดรถกีดขวางการจราจร
18. จอดรถในที่ห้ามจอด
19. จอดรถในเขตหยุดรถประจำทาง
20. ขับรถในช่องทางเดินรถประจำทาง
21. ไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หรือกลับรถ หรือเห็นว่าปลอดภัยก่อน
22. ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน
23. ไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน
24. ไม่ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน
25. ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน
26. บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน

27. นำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน
28. นำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน
29. ขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม
30. ไม่เปิดไฟหน้า-ไฟท้ายในเวลาากลางคืน

สำหรับการกำหนดคะแนนของตัวแปรตามต่าง ๆ เป็นการสร้างมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้จัดระดับของการฝ่าฝืนไว้ 4 ระดับ คือ ไม่เคยฝ่าฝืนกฎจราจร, ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย, ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย และฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยมาก ซึ่งสามารถให้ค่าคะแนนเพื่อสะดวกในการคำนวณหาค่าสถิติ ได้ดังนี้

ไม่เคยฝ่าฝืนกฎจราจร	ให้ค่าคะแนนในระดับ	0	คะแนน
ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย	ให้ค่าคะแนนในระดับ	1	คะแนน
ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย	ให้ค่าคะแนนในระดับ	2	คะแนน
ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยมาก	ให้ค่าคะแนนในระดับ	3	คะแนน

2.2 การทดสอบความถูกต้อง และความน่าเชื่อถือของเครื่องมือวัด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นส่วน ๆ กล่าวคือ

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว หรือปัจจัยภูมิหลังของผู้ตอบ คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพเสริม รายได้ อาชีพของคู่สมรส รายได้ของคู่สมรส สถานภาพทางการเงิน บ้านพักอาศัย ภาระการเลี้ยงดูบุคคลอื่น การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาของการได้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ วิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาที่ขับขี่รถในแต่ละวัน ธรรมเนียมของรถจักรยานยนต์ กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ การเคยประสบอุบัติเหตุในรอบหนึ่งปี จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปี ระยะทางการใช้รถจักรยานยนต์ ทัศนคติของสาเหตุการกระทำผิดกฎจราจร

ส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบเพื่อวัดระดับความรู้ด้านกฎจราจรที่ควรทราบ มีทั้งหมด 15 ข้อ โดยยึดหลักกฎหมายจราจรเป็นหลัก

ส่วนที่ 3 เป็นแบบการวัดระดับของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งหมดรวม 30 พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สำหรับการทดสอบเครื่องมือของการวัด นั้นมีประเด็นหลัก 2 ประการ คือ ความเที่ยงตรง (validity) และความเชื่อถือได้ (reliability) ของมาตรวัด ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีโดยพิจารณาจากความเที่ยงตรงของเนื้อหา (content validity) ซึ่งข้อความทั้งหมดที่สร้างขึ้นได้ครอบคลุมขอบข่ายของความหมายของตัวแปรที่ต้องการวัด ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ โดยการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลการกระทำผิดกฎจราจร ข้อคิดเห็นจากหนังสือ วารสาร ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ อื่น ๆ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2. ให้อาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้มีประสบการณ์ในการทำวิจัยได้ตรวจสอบ วิจารณ์ แก้ไข จนกว่าจะครอบคลุมเนื้อหาได้สมบูรณ์ทั้งหมด

3. ก่อนการใช้แบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ดำเนินการสอบถามสัมภาษณ์เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของถ้อยคำ ความชัดเจนของภาษา ความสอดคล้องของการจัดลำดับ เนื้อหา สาระ ตลอดจนความสะดวกในการใช้แบบสอบถาม กล่าวคือ โดยทำการทดสอบแบบสอบถาม โดยการทดสอบ-ทดสอบซ้ำ (test - retest) ผู้วิจัยได้ให้ผู้ช่วยซึ่งรถจักรยานยนต์จะเป็นกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่จะศึกษาเพื่อประสิทธิภาพในการทดสอบแบบสอบถาม บริเวณถนนอังรีดูนัง บริเวณตลาดสามย่าน และบริเวณสยามสแควร์ ตอบคำถาม จำนวน 2 ครั้ง ครั้งละ 30 ตัวอย่าง และได้นำคำตอบแต่ละครั้งมาวิเคราะห์แต่ละข้อ และนำผลทั้ง 2 ครั้ง มาหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ และได้ปรับปรุงจนเรียบร้อยสมบูรณ์ จึงได้นำแบบสอบถามออกเก็บข้อมูล

2.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการออกเป็น 3 ส่วน

2.3.1 การเก็บข้อมูลโดยแจกแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามในเขตพื้นที่จำนวน 6 เขตพื้นที่ พื้นที่ละ 50 ชุด โดยการดำเนินการโดยไม่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามทราบว่าผู้วิจัยเป็นเจ้าของที่สำรวจ ซึ่งหากว่าผู้ตอบแบบสอบถามทราบแล้ว เกรงว่าจะไม่ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง โดยจะรอรับแบบสอบถามกลับด้วย ในบางครั้งต้องใช้เวลาในการเก็บข้อมูลแต่ละชุด เนื่องจากระหว่างการตอบแบบสอบถาม จะมีผู้โดยสารที่อ้างให้ไปส่งในที่ต่าง ๆ

2.3.2 การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้วิจัยจะดำเนินการเข้าไปสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยตนเอง โดยจะคัดเลือกจำนวน 10 ราย เพื่อให้ได้ข้อมูลเพียงพอ โดยจะใช้การสุ่มแบบบังเอิญโดยไม่เจาะจง ในการสัมภาษณ์จะใช้นามสมมติกับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นก็จะสรุปผลตามวิธีการทางมานุษยวิทยา

2.3.3 การเก็บข้อมูลแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation) โดยผู้วิจัยจะเข้าไปทำการสังเกตการณ์ภาคสนามด้วยตัวเอง เพื่อให้ทราบถึงลักษณะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ของกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่นจำนวน 3 จุด ได้แก่ แยกทลานหลวง , แยกวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และ แยกคอกวัว โดยจะทำการสังเกตการณ์จราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือช่วงเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 - 19.00 น. จากนั้นจะสรุปผลตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทันทีที่ได้รับแต่ละวันอย่างคร่าว ๆ ปรากฏว่าแบบสอบถามสามารถนำไปใช้วิเคราะห์ข้อมูลได้ทั้งหมดจำนวน 300 ฉบับ หลังจากนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. ลงรหัสข้อมูล (code) ในแบบสอบถามเป็นส่วน ๆ ของแต่ละตัวแปร เพื่อเปลี่ยนสภาพข้อมูลให้อยู่ในรูปสัญลักษณ์ที่เครื่องคอมพิวเตอร์ สามารถอ่านค่าได้ แล้วนำไปบันทึกลงในโปรแกรม SPSS/PC+
2. สถิติเชิงพรรณนา (description statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ (percentage) , ค่าเฉลี่ย (mean) เพื่ออธิบายตัวแปรเกี่ยวกับภูมิหลังทางสังคมของกลุ่มตัวอย่าง และอธิบายถึงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับต่าง ๆ
3. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการทดสอบสมมติฐาน โดยทำการทดสอบโดยใช้สถิติแบบ T - test เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีทั้งหมด 10 ตัวแปร กับตัวแปรตามคือพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยรวม โดยใช้ระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05