

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอเป็นกรอบแนวความคิด  
นี้ ผู้วิจัยได้แบ่งเนื้อหาไว้ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม ( Behavior )
2. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior )
3. แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมาย
4. กฎหมายและระเบียบการจราจรเบื้องต้นที่ควรทราบ
5. ทฤษฎีการกระทำทางสังคม ( The Theory of Social Action )
6. ทฤษฎีการจูงใจ ( The Theory of Human Motivation )
7. แนวคิดการขัดเกลาทางสังคม ( Socialization )
8. แนวคิดเกี่ยวกับชนชั้นทางสังคม ( Social Class )
9. แนวคิดด้านการคมนาคมขนส่ง
10. แนวคิดในการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง
11. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม ( Behavior )

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ ( 2527 : 97 ) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง ปฏิ  
กริยา หรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต จะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ก็ตาม ซึ่งทั้งที่มีอยู่ภายในหรือ  
แสดงออกภายนอก

ประภาเพ็ญ สุวรรณ ( 2527 : 155 ) ได้ให้ความหมายว่า พฤติกรรมหมายถึง กิจกรรม  
ทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ แต่สามารถวัดได้โดยใช้เครื่องมือพิเศษ  
และสามารถบอกได้ว่ามี หรือ ไม่มีก็ได้ เช่น ความคิด ความเชื่อ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ

ฌรงค์ เต็งประชา ( 2538 : 114 ) ได้กล่าวถึงเรื่องพฤติกรรมไว้ว่า เป็นการแสดงออกของมนุษย์และสัตว์ ซึ่งอาจแสดงออกมาในลักษณะต่าง ๆ เช่น ตีใจ เสียใจ โกรธ ก้าวร้าว การแสดงความรัก ความศุภาพ ความกลัว

ตามแนวคิดและทฤษฎีของนักวิชาการหลายท่านดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปความหมายของพฤติกรรมได้ว่า “ พฤติกรรม ” หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง หรือถึงกระตุ้นต่าง ๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างใคร่ครวญ หรือเป็นไปอย่างไมใคร่ครวญ โดยมีความรู้ ความเข้าใจ ทศนคติ และปัจจัยตัวอื่น ๆ เป็นตัวก่อให้เกิดแสดงออกมา โดยที่บุคคลอื่น ๆ ที่อยู่รอบ ๆ สามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

### ที่มาของพฤติกรรม

พฤติกรรมมนุษย์ในทัศนะของนักชีววิทยา และนักจิตวิทยาสังคม เห็นว่า มีที่มาจากต้นกำเนิดที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ( ฌรงค์ เต็งประชา 2538 : 114 )

1. พฤติกรรมที่เป็นมาแต่กำเนิด ( Inherited behavior ) เป็นพฤติกรรมที่ได้มาจากกรรมพันธุ์ โดยไม่จำเป็นต้องเรียนรู้มาก่อน พฤติกรรมแบบรีเฟล็กซ์ ( Reflexes ) เป็นพฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด เช่น เมื่อมีสิ่งของเข้ามาใกล้ ๆ ตา ตาจะกระพริบ เมื่อมือถูกของร้อนเราจะชักมือออกทันที

2. พฤติกรรมเรียนรู้ ( Learned behavior ) ส่วนใหญ่จะพบในมนุษย์ หรือสัตว์ชั้นสูงซึ่งมีระบบประสาทเจริญดี แต่ในสัตว์ชั้นต่ำบางชนิดก็มีพฤติกรรมนี้ได้ พฤติกรรมการเรียนรู้ แบ่งออกได้ดังนี้

ก. ความเคยชิน เป็นพฤติกรรมการเรียนรู้ที่เกิดจากความเคยชินต่อตัวกระตุ้นซึ่งไม่ได้ มี ผลต่อตัวเอง

ข. การเรียนรู้แบบมีเงื่อนไข เป็นการกำหนดตัวกระตุ้นใหม่ให้เข้าไปแทนที่ตัวกระตุ้นเดิมในการชักนำให้เกิดการตอบสนองชนิดเดียวกัน

ค. การลองผิดลองถูก เช่นคนเรียนรู้ที่จะทานอาหารโดยทดลองดูก่อน และเมื่อกินแล้วอร่อยก็จะกินต่อไป

ง. การใช้เหตุผล เป็นพฤติกรรมที่อาศัยการเรียนรู้เก่า หรือประสบการณ์เก่าที่เคยประสบมา นำมาใช้ในสถานการณ์ใหม่

จ. การฝังใจ จัดเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการเรียนรู้ก็อย่างหนึ่งที่จะมีช่วงเวลาหนึ่งเกิดความฝังใจในสิ่งที่พบ และต่อมาจึงได้มีพฤติกรรมตาม

จ. การเลียนแบบ เป็นมูลเหตุก่อให้เกิดพฤติกรรม มนุษย์อาจจะเลียนแบบจากเพื่อน จากพ่อแม่ จากคนใกล้ชิด เป็นผลให้เขามีพฤติกรรมตามอย่างบุคคลที่คบหาสมาคมด้วย

### ประเภทของพฤติกรรมมนุษย์

มนุษย์อาจแสดงพฤติกรรมออกมาในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เหนียวอาย เห็นแก่ตัว ชอบเป็นภาระช่วยเหลือผู้อื่น ชอบข่มเหงรังแกผู้อื่น ตื่นตกใจง่าย ฯลฯ พฤติกรรมต่าง ๆ ที่มนุษย์แสดงออกอาจแยกออกเป็นรูปแบบต่าง ๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1. พฤติกรรมปกติ
2. พฤติกรรมเบี่ยงเบน

พฤติกรรมปกติ ได้แก่ พฤติกรรมที่มนุษย์แสดงออกตามบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งผู้คนในสังคมนั้นยอมรับ เป็นต้นว่า การให้ความช่วยเหลือไม่เอาใจเอาเปรียบผู้อื่น การยอมรับกติกาของสังคม การรู้จักคบค้าสมาคมกับผู้อื่น การปฏิบัติตัวตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ทางการจราจร เป็นต้น

พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นพฤติกรรมที่กระทำผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งอาจเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว หรือจากความผิดปกติทางร่างกายหรือด้วยสาเหตุอื่น ๆ พฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจแสดงออกมาในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ความเห็นแก่ตัว ความก้าวร้าว หนีสังคม ไม่ยอมรับในกติกาของสังคม เช่นการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น โดยจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

### 2.แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior )

รศ.สุพัชรา สุภาพ ( 2540 : 133 ) กล่าวถึงเรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ว่า สังคมไม่อาจจะสนองตอบความต้องการของทุกคนได้ ตลอดคนไม่อาจจะให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทุกอย่างที่วางไว้ได้ เพราะบุคคลอาจจะกระทำการฝ่าฝืนเพราะมีเหตุชักจูงใจให้กระทำไป เช่น อยากสนุก อยากเห็นเลือด อยากดั่ง อยากรวย ฯลฯ

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่าง ผ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น (Gould & Kolb, 1964 : 196) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ซึ่งลักษณะที่แตกต่างนั้นได้แก่ ทักษะ มาตรฐานเชิงศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัด เป็นต้น (Walman, 1973 : 98)

พาร์สัน (Talcot Parsons) ให้แนวคิดความเบี่ยงเบนโดยเสนอว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกันเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนด การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยให้ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด (Thio, 1983 : 4)

งานวิจัยทางสังคมศาสตร์และจิตวิทยาส่วนมาก มักกล่าวถึงความซับซ้อนของกลุ่มของสังคม และในกลุ่มสมาชิกที่ซับซ้อนจะนำไปสู่การมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนที่แตกต่างกันซึ่งรวมถึงกลุ่มวัฒนธรรมย่อยด้วย อะไรเป็นความเบี่ยงเบน คำตอบของแต่ละสถานการณ์และแต่ละสังคมจะให้เกณฑ์คำนิยาม หรือการจำแนกชั้นที่แตกต่างกัน การกระทำบางอย่างที่ผู้กระทำบางคนกระทำ จะได้รับการพิจารณาว่าเบี่ยงเบนหรือไม่ ความเบี่ยงเบนเป็นการนิยามที่กำหนดโดยสังคม ต่างวัฒนธรรมอาจกำหนดต่างกัน นั่นคือการกระทำซึ่งสมาชิกในองค์กรใดองค์กรหนึ่งถูกดำเนิน หรือได้รับการประณาม บางทีสังคมก็ระบุว่า พฤติกรรมบางอย่างเป็นความเบี่ยงเบนทั้ง ๆ ที่มีได้เป็นอันตรายต่อสังคมนั้นจริง ๆ (Olsen, 1978 : 230)

ความแตกต่างระหว่างบรรทัดฐานของสังคมหนึ่งกับอีกสังคมหนึ่งนั้น ทำให้สมาชิกในแต่ละสังคมมองโลกไม่เหมือนกัน และกำหนดความหมายให้แก่วิถีทางดำเนินชีวิตผิดแผกแตกต่างกันไป เมื่อใดก็ตามที่สมาชิกจำนวนมากในสังคมเริ่มตั้งข้อสงสัยในความสมเหตุสมผล และความถูกต้องชอบธรรมของระเบียบสังคมและกฎเกณฑ์ที่ใช้เพื่อรักษาระเบียบนั้น รากฐานของมันและอำนาจที่ผูกมัดสมาชิกไว้ก็จะสั่นคลอน ข้อเท็จจริงในสังคมปัจจุบันมีอยู่ว่า กระบวนการขัดเกลาทางสังคม (socialization) ที่ปรากฏอยู่ในการหน้าที่ (functions) ของสถาบันต่าง ๆ ไม่บังเกิดผลสำเร็จ ในแต่ละสมัยจะต้องมีคนจำนวนหนึ่งที่ขบขันในกฎความเบี่ยงเบน แม้จะเป็นกรณีที่ผู้กระทำเพียงแต่แสดงโลกทรยศแบบอื่นตามที่เขาเชื่อ ก็ยากที่จะพ้นไปจากการถูกดำเนินได้ เพราะเหตุที่เป็นการทำทนายพื้นฐานของคนทั่วไปที่ได้รับการอบรมสั่งสอนมา (เสวิน ปุณณะหิตานนท์, 2527 : 137)

มอร์ตัน (Robert K. Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องของการอ้างถึง การกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติ เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์

หรือ การกระทำของบุคคลที่มีสภาพ “คล้ายเด็ก” หรือการกระทำที่มีลักษณะ “ทำทาย” หรือ “แหวกแนว” เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่าง ( Thio, 1983 : 4 )

คำว่า ความเบี่ยงเบน หมายถึง คุณสมบัติที่บอกลักษณะบุคคล เช่น บ๊อง (nut) , ขอบกล (queer) , พิลึก (weird) , เลว, ขี้โกง (rascal) , วิดถาร (pervert) , บ้า (loony) เป็นต้น เมื่อใดก็ตามที่มีการใช้คำเหล่านี้ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในวงกว้างทั้งสังคมแล้ว คำเหล่านี้ก็จะเป็นตัวแทนความหมายในทางบรรทัดฐานอย่างแน่นอน เพราะเป็นคำที่บอกลักษณะตรงข้ามกับบรรทัดฐาน ที่คนธรรมดาทั่วไปใช้ ( เสรีน ปุณณะหิตานนท์, 2527 : 164 )

โคเฮิน ( Albert E.Cohen ) เสนอว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นการละเมิดความหวังของสถาบัน ( ความคาดหวังที่มีการรับรู้และการมีส่วนร่วมซึ่งเป็นเสมือนความชอบธรรม ในระบบสังคม ) มโนทัศน์ความเบี่ยงเบน โดยนัยสำคัญก็คือมโนทัศน์ของระเบียบแบบแผนซึ่งเกิดจากการปฏิบัติจนเป็นบรรทัดฐานของสังคมแต่ในทิศทางตรงข้าม ความเบี่ยงเบนเป็นส่วนที่แตกต่างไปจากส่วนของการมีส่วนร่วมในกลุ่มที่กระทำตามกฎแบบแผน โคเฮินให้ข้อคิดเห็นว่า ความนึกคิดในเรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนมิใช่เป็นเรื่องที่นักสังคมวิทยาปรุงแต่งขึ้น แต่เป็นข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งของชีวิตทางสังคม โดยบุคคลในสังคมนั้นเป็นผู้วางขอบข่ายเอาเองว่าการกระทำชนิดใดบ้างที่จัดได้ว่าเป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับ และบุคคลใดบ้างที่เป็นผู้ทำลายระเบียบกฎเกณฑ์ โคเฮินได้เสนอแนะว่า การกล่าวแต่เพียงว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนต่อระเบียบกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ยังไม่เป็นการเพียงพอและการที่จะเข้าใจความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนให้แจ่มชัดนั้นควรที่จะได้พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วยดังต่อไปนี้

1. ระบบสังคมที่บุคคลถือว่าตนเองเป็นสมาชิกอยู่
  2. กฎเกณฑ์ต่อระบบสังคมนั้น
  3. พฤติกรรมเบี่ยงเบนควรจะหมายถึงพฤติกรรมที่ละเมิดกฎของสังคม ได้แก่ พวกเด็กและเยาวชนกระทำผิดกฎและถูกลงโทษตามเกณฑ์แห่งสังคมนั้นได้กำหนดไว้ ซึ่งพฤติกรรมนี้อาจจะเกิดจากการบังเอิญหรือความประมาทอันแก้ไขได้ และพฤติกรรมที่เกิดจากนิสัย จิตใจที่สะสมมาด้วยสาเหตุต่างๆ แม้จะถูกลงโทษแล้วก็ยังกระทำอีก
  4. การกระทำถือว่าเบี่ยงเบนนั้น เป็นการกระทำของบุคคลคนเดียวหรือของ หมู่คณะ
- ( Cohen, 1965 : 310-370 )

ลันเบอร์กและคณะ (Lundberg et al : 1968) ได้ให้คำนิยาม พฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรมใด ๆ ที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์บางอย่างที่ระบุไว้ เกณฑ์อันนี้อาจจะเป็นไปในรูปแบบบรรทัดฐานที่บอกให้ทราบ ว่า บุคคลควรจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์ที่กำหนดให้ อาจจะเป็นความมุ่งหวังต่าง ๆ

ที่บ่งถึงพฤติกรรมที่มุ่งหวังให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด หรือเกณฑ์อันนั้นมี พื้นฐานมาจากพฤติกรรมที่บุคคลส่วนใหญ่กระทำในสถานการณ์นั้นๆ ( อังไฉน ปรีชา ชรรมา, 2515 : 4 ) ความเบี่ยงเบนจึงถือเป็นปรากฏการณ์สากล กล่าวคือ เมื่อมีกฎเกณฑ์แล้ว ก็มักจะมีคนบางคนในบางโอกาสที่ไม่ปฏิบัติตามอย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยงได้ ( เสริม ปุณณะหิตานนท์, 2527 : 143-144 )

พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิพงษ์ ( 2529 ) กล่าวไว้ว่า การนิยาม “ ความเบี่ยงเบน ” เป็นการกำหนดขอบเขตของการศึกษาความเบี่ยงเบน และเป็นการกำหนดขอบเขตความสนใจเฉพาะบางแง่มุมของพฤติกรรมเบี่ยงเบนด้วย ซึ่งนิยามพฤติกรรมเบี่ยงเบนใน Sociology of Deviant Behavior สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

- นิยามเชิงบรรทัดฐาน ( Normative Definition )
- นิยามเชิงสัมพัทธ์ภาพ ( Relativistic Definition )

นิยามเชิงบรรทัดฐานให้นิยามว่า “ ความเบี่ยงเบน ” หมายถึง พฤติกรรมที่ละเมิดบรรทัดฐานทางสังคม ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงจึงหมายถึงบุคคลผู้ที่ละเมิดบรรทัดฐานของสังคม ในขณะที่นิยามเชิงสัมพัทธ์ภาพให้นิยามว่า “ ความเบี่ยงเบน ” หมายถึง พฤติกรรมที่ถูกนิยามว่าเป็นพฤติกรรมที่เบี่ยงเบน ซึ่งถูกนิยามโดยบุคคลภายนอกที่เรียกว่า ผู้นิยาม ดังนั้น ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนจึงหมายถึงผู้ที่ถูกนิยามว่ามีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

ดังนั้นการนิยามเชิงบรรทัดฐานจึงมุ่งเน้นที่ตัวของผู้ละเมิดบรรทัดฐาน และพยายามให้คำอธิบายว่าทำไมบุคคลเหล่านั้นจึงมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นในแนวของพฤติกรรมเบี่ยงเบนเชิงบรรทัดฐานเป็นหลัก

ดังนั้น พฤติกรรมเบี่ยงเบน ตามนิยามเชิงบรรทัดฐาน จึงมักถูกให้ความหมายบนฐานคติ ( Assumption ) ของการศึกษา “ ความเบี่ยงเบน ” ที่ว่า ในการอยู่ในสังคมผ่านกระบวนการจัดเกลาทางสังคม ( Socialization ) บุคคลจะได้รับเอาบรรทัดฐานของสังคมเข้าไปในตนเอง ( Internalizing the social norms ) ให้ตัวของบุคคลเองปฏิบัติตัวตามระเบียบแบบแผน ตามข้อกำหนดของสังคมหรือสถาบัน ซึ่งเป็นบรรทัดฐานที่เกิดขึ้นจากความคาดหวังของบุคคลต่างๆ ในสังคมร่วมกัน ดังนั้นระเบียบของสังคมเป็นสิ่งที่มิขึ้นและขาดไม่ได้ แต่อย่างไรก็ตามไม่ใช่ว่าทุกคนในสังคมจะปฏิบัติตามตามบรรทัดฐานที่วางนั้น เช่น มีกฎจราจรบังคับใช้ในการจราจร แต่ไม่ใช่ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะจะปฏิบัติตามกฎจราจรเสมอ

ในกรุงเทพมหานครมีผู้คนใช้รถใช้ถนนอยู่จำนวนมาก ทั้งรถยนต์ , รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ประเภทอื่น ๆ การที่คนหมู่มากต้องประกอบกิจกรรมร่วมกัน และการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย จำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือการจัดระเบียบที่ยึดถือกันและปฏิบัติร่วมกัน ซึ่งเหตุผลเรื่องบุคคลปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ของสังคมเพราะ

1. กระบวนการจัดเกลาทางสังคม (socialization) บุคคลได้รับบรรทัดฐาน (norm) เข้าไว้ในตัวคน บุคคลทำตามระเบียบหรือข้อกำหนดเพราะบรรทัดฐานเป็นส่วนหนึ่งของตัวเขา เขาจะรู้สึกไม่สบายใจหรือรู้สึกว่าคุณคิดเมื่อได้กระทำการใด ๆ ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับนั้น

2. บุคคลในสังคมต่างมุ่งหวังว่าคนอื่น ๆ จะปฏิบัติตามข้อกำหนดที่บรรทัดฐานระบุไว้

ดังนั้นระเบียบของสังคมเป็นสิ่งที่จะต้องมีมาก่อนและจะพึงขาดเสียมิได้ สังคมจะต้องมีกลไกสำหรับจัดการให้กิจกรรมต่าง ๆ ทางสังคมเป็นไปในทางที่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ระเบียบแบบแผน และขณะเดียวกันก็ไม่เปิดโอกาสให้มีการกระทำผิดไปในทางตรงกันข้าม อีกทั้งยังมีกระบวนการวินิจฉัยการต่าง ๆ ในการบังคับใช้กฎ อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่ยึดถือร่วมกันก็ตาม แต่ก็จะพบว่าในกรุงเทพมหานครมีผู้ใช้รถใช้ถนนที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เสมอ

การพิจารณาถึงการควบคุม และดูแล ของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ ผู้วิจัยจึงเห็นว่า แนวความคิดความเบี่ยงเบนในลักษณะนี้ อธิบายจากทัศนภาพเชิงบรรทัดฐาน (normative perspective) การนิยามความเบี่ยงเบนแนวนี้ ตั้งอยู่บนบรรทัดฐานของสังคม เป็นแนวการมองธรรมชาติของการกระทำผิดด้วยการวิเคราะห์กฎเกณฑ์ (rules) หรือความคาดหวัง (expectation)

สำหรับพฤติกรรมที่สมาชิกของกลุ่มใช้ร่วมกันของสังคม ( พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิพงษ์, 2529 : 36 ) การวิเคราะห์กฎเกณฑ์ของสังคมที่บ่งชี้ว่า ความประพฤติอย่างไรจึงจะถูกต้องเหมาะสม ซึ่งสมาชิกในกลุ่มนั้นถือว่าเป็นกฎเกณฑ์ที่มีอำนาจผูกมัดให้เขาปฏิบัติตาม จากแนวคิดของคำว่า “บรรทัดฐานทางสังคม” ในที่นี้จึงหมายถึงกฎจราจรที่ผู้ขับขี่รถใช้ร่วมกัน

กฎจราจรนี้ จะเป็นตัวนำแนวทางการกระทำ ไปสู่ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินทางในถนนต่าง ๆ ซึ่งผู้ขับขี่รถส่วนใหญ่ประพฤติปฏิบัติตามกฎจราจรจึงไม่ใช่สิ่งที่เป็นปัญหา แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ ผู้ขับขี่รถจำนวนไม่น้อยที่ชอบละเมิดกฎจราจร ผู้ขับขี่บางคนเลือกมีพฤติกรรมในลักษณะที่ละเมิดความคาดหวังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งขอมเสี่ยงต่อการถูกจับกุมและถูกลงโทษ

ปัจจัยอะไรมีส่วนที่ทำให้ผู้ขับขี่รถเหล่านี้ประพฤติตนแตกต่างจากกลุ่ม ผู้ขับขี่รถคนอื่นที่ยึดถือตามกฎจราจร อะไรเป็นแรงผลักดันให้ผู้ขับขี่รถบางกลุ่มมีพฤติกรรมแตกต่างไป ดังนั้นแนวทางที่ใช้ศึกษาความเบี่ยงเบนนี้ เป็นการค้นหาปัจจัยหลักที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการละเมิดกฎจราจร โดยจะ

ศึกษาในกรณีของกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจะมีพฤติกรรมในลักษณะที่จงใจละเมิดกฎจราจร และยอมเสี่ยงต่อการถูกจับกุม อะไรเป็นแรงผลักดันให้กลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มหานครมีพฤติกรรมดังกล่าว โดยในลักษณะของการฝ่าฝืนนั้นจะเน้นในเรื่องของการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ และปัญหาจราจรติดขัด

### 3. แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจร

ลักษณะความเบี่ยงเบนในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นเรื่องของ การละเมิดกฎระเบียบของ กฎหมายจราจร ซึ่งผู้วิจัยใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็นหลักสำคัญในการควบคุมการใช้ทางอยู่ 6 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 , พระราชบัญญัติรถยนต์ , พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก , พระราชบัญญัติล้อเลื่อน , พระราชบัญญัติรถรับจ้าง และพระราชบัญญัติจัดตั้งจอร์จนครในเขตเทศบาล ซึ่งในกฎหมายแต่ละฉบับได้ออกกฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง ข้อกำหนด ป้าย เครื่องหมาย จราจร ต่าง ๆ มาเป็นหลักในการศึกษา ( กองบัญชาการตำรวจนครบาล 2539 : 29 - 174 ) โดยจะได้ กล่าวต่อไป

กฎจราจรมีไว้เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนประพฤติปฏิบัติไปในแนวเดียวกัน เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็ว แต่มีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมากไม่น้อยที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งการฝ่าฝืนกฎจราจรนี้เป็นสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดจึงเป็นตัวจักรตัวหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจรให้บรรเทาเบาบางลงไปได้ ซึ่งหมายถึงการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยต่อสังคม โดยมีจุดประสงค์ที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำผิด ( อคติศักดิ์ น้อย ประเสริฐ 2531 : 2 ) โดยการฝ่าฝืนกฎจราจรมันจัดเป็นอาชญากรรมชนิดหนึ่งที่ขัดต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม หรือเป็นอาชญากรรมที่ กฎหมายบัญญัติ เป็นข้อห้าม(Mala Prohibita) ( Marchall B. Clinard and Richard Quinney 1967 : 24 ) ซึ่งหากไม่มีผู้ฝ่าฝืน ไม่มีผู้ใดได้รับอันตรายหรือเดือดร้อนจากการจราจร ก็ไม่จำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายจราจรออกมาใช้บังคับ กฎหมายจราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางจราจรนั่นเอง ซึ่งจะต้องมีผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคม จะหนักเบาประการใดก็จะแล้วแต่กรณีที่กระทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำให้สังคมเดือดร้อนก็จะต้องมีบทกำหนดโทษ เพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครรลองเดียวกันมากที่สุด

กฎหมายจราจร เริ่มใช้ในประเทศไทยเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2477 ซึ่ง พ.ต.อ.ซี บี พลอตต์ เป็นผู้ร่าง โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของ



ประเทศไทย และต่อมาก็ได้เพิ่มเติมกฎหมายโดยออกเป็นกฎกระทรวง ข้อบังคับ ฯลฯ อีกมาก จะกระทั่งได้มีการร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขึ้นมาใหม่ใช้แทนฉบับเดิม ด้วยเหตุว่าความเจริญของบ้านเมืองได้พัฒนามากขึ้น กฎหมายฉบับเดิมใช้มานานกว่า 30 ปี ล้าสมัยไปแล้ว (ศราวดี พันธขาว 2522 : หน้า 57)

ปัจจุบันมีกฎหมายหลักที่สำคัญในการควบคุมการใช้ทางการใช้ยานพาหนะอยู่ 6 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระราชบัญญัติรถรับจ้าง และพระราชบัญญัติจัดที่จอดรถยนต์ในเขตเทศบาล ซึ่งตามกฎหมายแต่ละฉบับดังกล่าวได้มีการออกกฎกระทรวงระเบียบข้อบังคับ คำสั่ง ข้อกำหนด ป้าย เครื่องหมายสัญญาณจราจร รวมทั้งวิธีพิจารณาสอบสวนคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกจะต้องดำเนินการไปตามวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไป และแม้จะมีกฎหมายอยู่หลายฉบับ แต่การกระทำผิดบางอย่างที่เกี่ยวกับการจราจรที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุก็ยังคงนำกฎหมายอื่นมาบังคับใช้ด้วย ทำให้ทั้งเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย และผู้ปฏิบัติเกิดความยุ่งยาก สับสน การปฏิบัติตามกฎหมายและการใช้บังคับกฎหมายจึงอาจจะถูกละเลย ผลที่เกิดขึ้นคือจะมีผู้ใช้ทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเพิ่มมากขึ้น

#### 4. กฎหมายและระเบียบการจราจรเบื้องต้นที่ควรทราบ

กฎหมายและระเบียบการจราจรทางบกที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎหมายฉบับอื่น ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขับรถสรุปได้ดังนี้ ( กรมตำรวจ 1 2539 : หน้า 78-99 )

##### 1. การขับรถ

1.1 ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือเฉี่ยวชนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ในส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะเด็ก กนขรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของคน

1.2 ในการขับรถ ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถได้

1. ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดกั้นการจราจร

2. การเดินรอนั้นกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

3. ทางเดินรถกว้างไม่ถึง 6 เมตร

1.3 ในการใช้ทางที่แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องทางซ้ายสุด หรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้

1. ในช่องเดินรอนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
2. ทางเดินรอนั้น เจ้าหน้าที่จราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
3. จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้อง เมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก
4. เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

1.4 รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ช่องทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่ทำได้ ถ้าทางรอนั้นได้แบ่งช่องเดินรถในทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้กับช่องทางเดินรถประจำทาง

1.5 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าไปก่อนเปลี่ยนช่องเดินรถ และลดความเร็ว จอดรถหรือหยุดรถ ต้องใช้สัญญาณมือ และ/หรือสัญญาณไฟ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อนถึงทางเลี้ยว

1.6 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถโดยให้ถือเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก หรือเส้นแนวที่แบ่งเป็นช่องเดินรถเป็นหลัก

1.7 ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่าย ต้องลดความเร็วของรถ เพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

1.8 ในทางเดินรถที่แคบ ซึ่งไม่อาจขับสวนกันได้โดยปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไปก่อน

1.9 ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวาง ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วหรือหยุดรถเพื่อให้รถที่สวนมาผ่านไปได้ก่อน

1.10 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่หยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

1.11 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพาน หรือทางลาดชัน ต้องใช้ความระมัดระวัง ไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

1.12 ทางเดินรถไฟที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทาง สำหรับเดินรถขึ้นทางหนึ่ง ต่อกทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกั้นกันแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่รถชนิดซ้ายของทางเดินรถ

1.13 ห้ามมิให้ขับขี่รถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะเกิดอันตรายขึ้นได้
2. ขณะเมาสุราหรือของเมายาอื่น ๆ , หรือเสพยาบ้า
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
5. ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจและเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้าน ซึ่งไม่พอแก่ความปลอดภัย
6. คร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
7. บนทางเดินเท้าไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลาก รถลากเข็น สำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
8. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

1.14 ขณะขับรถต้องนำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวไปด้วย และใบอนุญาตนั้นจะต้องถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถ พร้อมนำภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนรถติดตัวไปด้วยอย่าเก็บภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนรถไว้ในถิ่นชั่วคราว เพราะภาพถ่ายสำเนาคู่มือทะเบียนรถนั้น เจ้าของหรือผู้ขับจะไว้ใช้แสดงต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อป้องกันการโจรกรรมรถหากเป็นคนร้ายขโมยรถไป ก็ไม่สามารถแสดงสำเนาภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะยึดรถไว้เพื่อให้เจ้าของนำหลักฐานมาขอรับรถ

1.15 ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เกี่ยวกับความหมายของเครื่องหมายสัญญาณการจราจรต่าง ๆ และแผ่นป้ายเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามถนนสายต่าง ๆ และให้ปฏิบัติตามด้วย

2. การขับแซงหรือผ่านขึ้นหน้า

2.1 ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถอื่น

- 1 ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์
2. ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกัน
3. ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง
4. ดูในกระจกหลังว่ามีรถคันหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

5. ดูข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่

6. เมื่อผู้ขับขี่รถคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

2.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้าย เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

2. ทางเดินรถนั้นจะแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป

การขับรถแซงด้านซ้ายตามข้อ 1 หรือ 2 จะกระทำได้เมื่อมีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด และมีความปลอดภัยพอ

2.3 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นในกรณีดังนี้

1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

2. ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้ามข้างหน้าระยะ 60 เมตร

4. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

5. ห้ามขับแซงถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

2.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

2.5 ผู้ขับขี่ขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิดและต้องลดความเร็วของรถ และขับด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงขึ้นหน้า แซงได้โดยปลอดภัย

### 3. การออกรถ , การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

#### 3.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

1. ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา

2. มองดูกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงเลื่อนออกจากที่จอดรถ

#### 3.2 การเลี้ยวซ้าย

1. ในกรณีที่มิได้แบ่งช่องเดินรถไว้ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

2. ในกรณีที่ไม่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่รถในช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

3. ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

### 3.3 การเลี้ยวขวา

1. สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อน ถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. สำหรับทางเดินรถที่แบ่งทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

3. ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

4. สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าหน้าที่จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

5. ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการที่จะเลี้ยวขวาก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลังเพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่แล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว ให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้ากลางทางด้านซ้าย ของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ตรงทางแยก ให้ระวังรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรถจนกระทั่งรถที่แล่นสวนในทางตรงว่าง แล้วจึงเลี้ยวขวาไปได้ อย่าเลี้ยวขวาดัดมุม โดยไม่เข้าอยู่กลางทางแยก

6. การเลี้ยวขวาในทางแยกที่มีเกาะแบ่งทางรถขึ้นลงต้องเลี้ยวขวาไปหยุดรถที่หัวเกาะแบ่งทางและรอนจนกระทั่งรถในเกาะนั้นว่าง จึงเลี้ยวตัดออกไปได้

3.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น ในกรณีนี้ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวัง และต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถหรือขับรถกำลังผ่านทางร่วมทางแยก จากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มารถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

3.5 ในทางรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถกลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร

3.6 ถ้าหากการกั้บรดในทางเดินรตที่สวนกันได้ จะเป็นการกั้บรดขวางการจรจร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กั้บรดในทางเดินรตนั้น

### 3.7 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1. เถี้ยวรตหรือกั้บรดในทางเดินรตที่มีเครื่องหมายห้ามเถี้ยวรต, ห้ามเถี้ยวรตซ้ำหรือห้ามกั้บรด
2. กั้บรตที่เขตปลอดกั้บ, ที่คั้บขัน, บนสะพาน, เถี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางรบบของเซิงสะพาน
3. กั้บรตที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายการจรจรให้กั้บรดในบริเวณคั้บกล่าวได้

### 4. การขับรตผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

#### 4.1 เมื่อผู้ขับขี่รตมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติคั้บต่อไปนี้

1. ถ้ามีรตอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่คั้บให้รตทางร่วมทางแยกนั้น ผ่านไปก่อน
2. ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่รออยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่คั้บให้รตที่อยู่ทางคั้บซ้ายของคณผ่านไปก่อน
3. เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกคั้บมี ทางเดิน รต ทาง เอกคั้คผ่าน ทาง เดินรตทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับขี่รตในทางเอกมีสิทธิขับขี่ผ่านไปก่อน

4.2 ทางเดินรตทางเอก ได้แก่ทางเดินรตที่เจ้าพนักงานจรจรได้ประกาศและคั้คคั้งเครื่องหมายจรจรแสดงว่าเป็นทางเดินรตทางออกหรือป้าย “หยุด” อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นให้ถึ้อว่าเป็นทางเดินรตทางโท ทางเดินรตอื่นนอกจากทางเดินรตทางเอก ตามวรรคหนึ่งให้ถึ้อว่าเป็นทางเดินรตทางโท

4.3 ในกรณีทึ้วงเวียนคั้คได้คั้คคั้งสัญญาณจรจร ผู้ขับขี่คั้บปฏิบัติตามสัญญาณจรจรหรือเครื่องหมายจรจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณจรจร หรือเครื่องหมายจรจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่รตมาถึงวงเวียนคั้บให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับขี่รตอยู่ในวงเวียนทางคั้บขวาของคณขับขี่ผ่านไปก่อน ในกรณีเจ้าพนักงานจรจรเห็นสมควร เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจรจรจะคั้บใช้สัญญาณจรจรเป็นอย่างอื่นแล้ว นอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่คั้บปฏิบัติตามสัญญาณจรจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่คั้บกำหนดให้

4.4 ผู้ขับขี่ซึ่งขับขี่รตออกจากทางบุคคล หรือทางเดินรตในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับขี่ผ่านหรือเถี้ยวเข้าสู่ทางเดินรตที่คั้คคั้บคั้งคั้บหยุด เพื่อให้รตที่คั้บคั้งคั้บคั้งผ่านทาง หรือรตที่คั้บคั้งคั้บคั้งอยู่ในทางเดินรตผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับขี่คั้บต่อไปได้

## 5. การหยุดรถ และจอดรถ

5.1 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟ หรือด้วยมือและแขนก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

5.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ชิดด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทาง หรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

5.3 แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนด ให้ใช้ช่องทางเดินรถประจำทางนั้น

### 5.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

1. ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง
2. บนทางเท้า
3. บนสะพานหรือในอุโมงค์
4. ในทางร่วมทางแยก

5.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จะต้องจอดรถในทางเดินรถของผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด ในกรณีนี้ถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

### 5.6 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

1. บนทางเท้า
2. บนสะพานหรือในอุโมงค์
3. ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
4. ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
5. ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
6. ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
7. ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
8. ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
9. ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
10. ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะ ห้าเมตรจากปากทาง

เดินรถ

11. ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดทางเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

12. ในที่คับขัน

13. ในระยะ สิบห้าเมตร ก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลขเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร

14. ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

15. ในลักษณะกีดขวางการจราจร

5.7 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องหยุดดับเครื่องยนต์และห้ามล้อไว้

5.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหยุดดับเครื่องยนต์และห้ามล้อไว้

5.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

5.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่ง ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

5.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

5.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่า หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

5.13 ในทางเดินรถชนิดที่มีทางรถไฟ ถ้าปรากฏว่า

1. มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน
2. มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
3. มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไป

5.14 ในทางเดินรถชนิดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมียี่ห้อระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระหว่างรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไป

5.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่ รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงให้ขับรถผ่านไป



## 6. ความเร็วของรถ

6.1 ผู้ขับขี่รถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนด ในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางจะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงค่าก็ได้แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

6.2 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือขึ้นหน้า จอครดหยุดรถ หรือกั้บรถต้องลดความเร็วของรถ

6.3 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพานที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่กลับชั้น หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 6 เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

6.4 ผู้ขับขี่รถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียนต้องลดความเร็วรถ

6.5 อัตราความเร็วของรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6, 10 มีดังนี้

1. สำหรับรถต่อไปนี้ ในเขตเทศบาลชั้นไม่เกิน 60 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาล ชั้นไม่เกิน 80 กม.ต่อ ชม.

- รถโดยสารประจำทาง
- รถโดยสารไม่ประจำทาง
- รถโดยสารขนาดเล็ก
- รถโดยสารส่วนบุคคล ( ที่บรรทุกคนโดยสารเกิน 7 คน )
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน
- รถบรรทุกประจำทาง
- รถบรรทุกไม่ประจำทาง
- รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม

2 สำหรับรถต่อไปนี้ในเขตเทศบาลชั้นไม่เกิน 45 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาลชั้นไม่เกิน 60 กม.ต่อ ชม.

- รถยนต์สามล้อ
- รถยนต์ทุกชนิดขณะที่ลากจูงรถพ่วง
- รถยนต์ที่บรรทุกของเกินกำหนดได้โดยชอบ

3. สำหรับรถต่อไปนี้ในเขตเทศบาล ชั้นไม่เกิน 80 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาลให้ชั้นไม่เกิน 90 กม.ต่อ ชม.

- รถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ในข้อ 1 หรือข้อ 2 หรือรถจักรยานยนต์



# เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

1. ป้ายบังคับ คือป้ายที่มีผลบังคับตามกฎหมาย ลักษณะโดยทั่วไป เป็นรูปวงกลมสีพื้น ใช้สีขาว เส้นของป้าย-เส้นขีดกลางใช้สีแดง เครื่องหมาย-สัญญาณลักษณะบนป้ายใช้สีดำ ยกเว้น ป้ายหยุด เป็นรูปแปดเหลี่ยม ป้ายให้ทาง เป็นรูปสามเหลี่ยม ป้ายห้ามจอด เป็นรูปวงกลม พื้นสีน้ำเงิน-ขอบและเส้นขีดกลางสีแดง

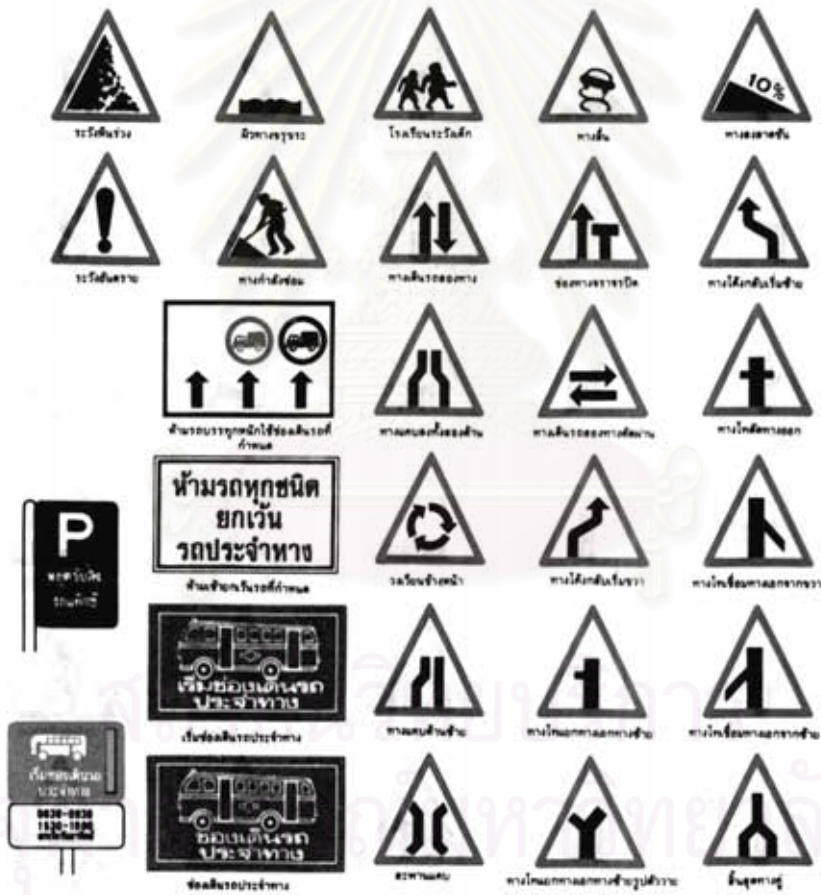
## เครื่องหมายบังคับ เครื่องหมายจราจร





2. ป้ายเตือน คือป้ายซึ่งใช้เพื่อเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ ให้ระมัดระวังก่อนถึงจุดที่อาจจะเกิดอันตรายได้ง่าย ตักขณะโดยทั่วไป เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า รูปสี่เหลี่ยมจตุรัส (เฉพาะป้ายเตือนความเร็ว) สีพื้นใช้สีเหลือง เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ตัวเลข คำอักษรบนป้ายใช้สีดำ

### เครื่องหมายเตือนให้ระวังอันตราย เครื่องหมายจราจร





สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

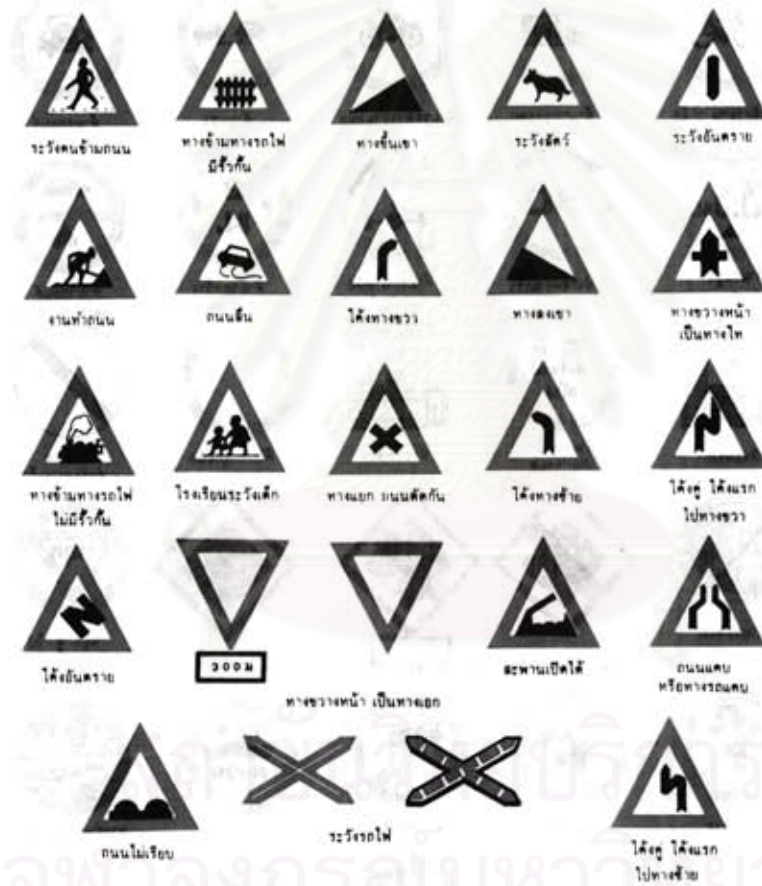
### 3. การจราจรระหว่างประเทศ - เครื่องหมายบังคับ

## การจราจรระหว่างประเทศ เครื่องหมายบังคับ



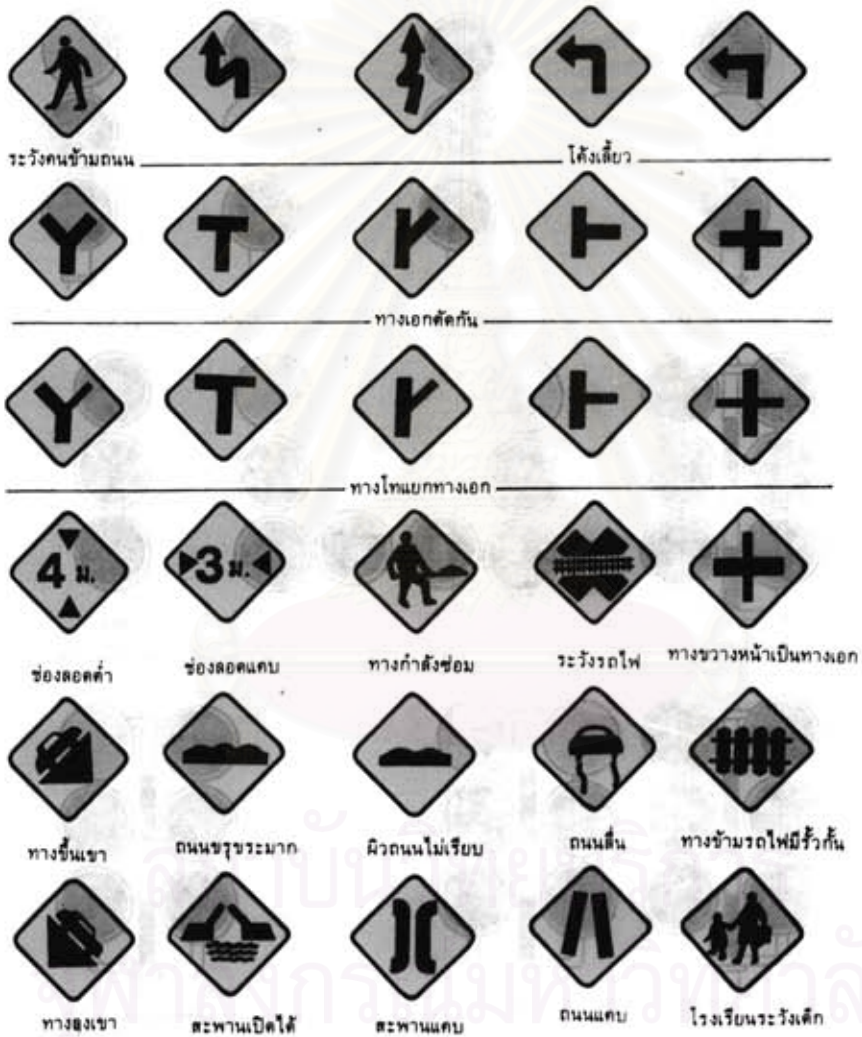
#### 4. การจราจรระหว่างประเทศ - เครื่องหมายระวังอันตราย

### การจราจรระหว่างประเทศ เครื่องหมายระวังอันตราย



## 5. เครื่องหมายระวังอันตราย

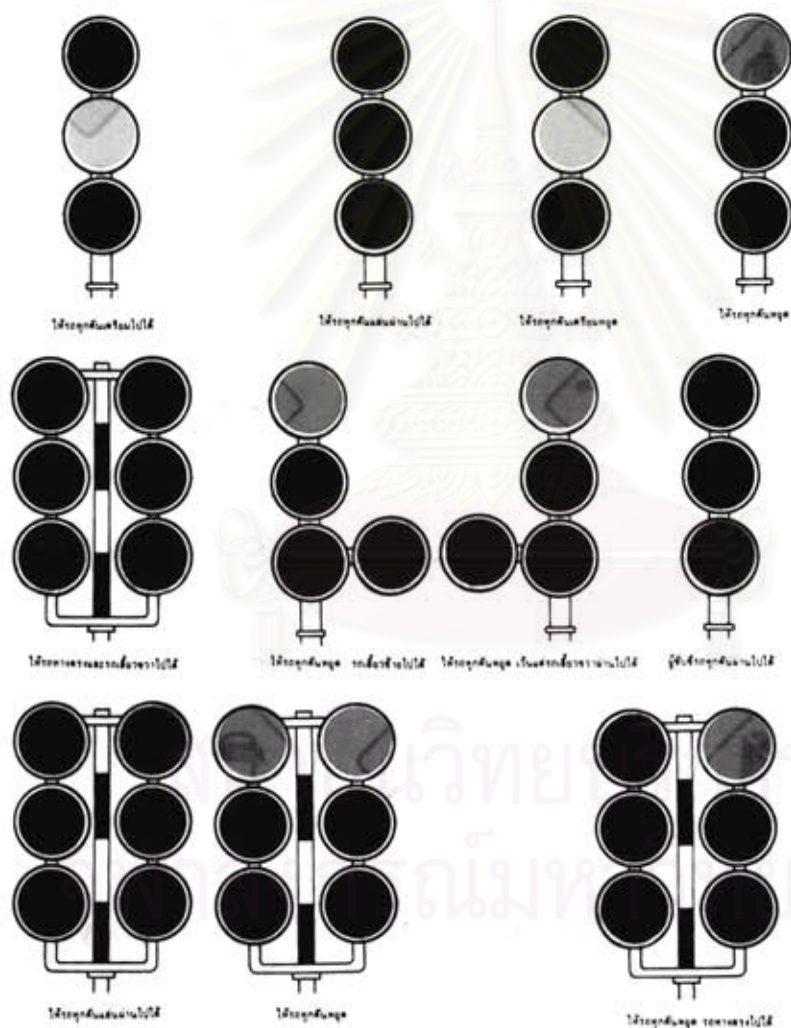
## เครื่องหมายระวังอันตราย





5. สัญญาณไฟจราจร ไฟแดง-ให้หยุดรถหลังเส้นหยุด ไฟเขียว-ให้ออกรถไปได้ ถ้าจะ  
 เลี้ยวซ้ายหรือขวาต้องระวังคนข้ามถนนและรถทางตรง ไฟเหลือง- เตรียมตัวหยุด

### สัญญาณไฟจราจร



## 6. เส้นแบ่งช่องจราจร

1. เส้นทึบสีขาวหรือเหลือง จะเป็นเส้นเดี่ยวหรือคู่ก็ตาม หมายความว่า ห้ามแซง

2. เส้นประสีขาว หรือเหลือง หมายความว่า ให้แซงได้ถ้าข้างหน้าปลอดภัย

3. เส้นทึบคู่กับเส้นประ หมายความว่า รถที่ขับทางซ้ายของเส้นประ สามารถแซงได้

หมายเหตุ - 1. ในกรุงเทพฯ เส้นทึบ และเส้นประสีเหลืองใช้เฉพาะช่องเดินรถประจำทาง ในต่างจังหวัดบนเส้นทางหลวงแผ่นดินบางแห่งใช้สีเหลืองเป็นเส้นแบ่งช่องจราจร หรือแบ่งกลางถนนในบริเวณที่อาจเกิดอันตรายได้ง่าย เช่น บริเวณทางแยก ทางโค้ง

2. ห้ามขับรถทับหรือคร่อมเส้นแบ่งช่องจราจร

ดังนั้น ในการศึกษาพฤติกรรมเบี่ยงเบน หรือการประทุติฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงนำลักษณะของการฝ่าฝืนกฎจราจร มาศึกษาเป็นลักษณะความเบี่ยงเบน โดยพิจารณาจากหลักของการขับขี่รถตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

แต่การฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีอยู่ตามกฎหมายนั้นมีอยู่หลายประการ โดยสามารถแยกความผิดและอัตราโทษตามกฎหมายจราจรทางบกโดยลดหลั่นไปตามหนักเบาหรือความรุนแรงของความคิด ดังนี้ (สมพร พรหมพิตร 2533 : หน้า 213)

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 200 บาท             | มี 13 ข้อหา |
| 2. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท             | มี 58 ข้อหา |
| 3. ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่ 200 บาท ถึง 500 บาท | มี 6 ข้อหา  |
| 4. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท           | มี 37 ข้อหา |

5. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือปรับเป็นรายวันอีกวันละ 50 บาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง มี 1 ข้อหา
6. ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่ 400 บาท ถึง 1,000 บาท มี 9 ข้อหา
7. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 5 ข้อหา
8. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 3 ข้อหา
9. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 3 ข้อหา
10. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 2 ข้อหา
11. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 1 ข้อหา
12. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 80,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มี 1 ข้อหา
13. โทษเสริม ได้แก่ โทษกีดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎหมาย มี 2 กรณี
14. โทษทางแพ่ง ได้แก่ การให้ชดเชยค่าเสียหายสำหรับสัญญาจรรยาบรรณ หรือเครื่องหมายจรรยาบรรณ ที่เกิดจากการกระทำผิดกฎหมาย มี 1 กรณี
15. โทษพิเศษ ได้แก่ อำนาจพิเศษของเจ้าพนักงานจรรยาบรรณที่จะสั่งให้ผู้วางตั้ง ยืน หรือแขวนสิ่งใดหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะเป็นการกีดขวางการจรรยาบรรณโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา 114 วรรค 2 ซึ่งมีกรณีเดียว

โดยการจำแนกตามอัตราโทษนี้ ในรายละเอียดของ ข้อหาการกระทำ ความผิด จะกล่าว เฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยนี้ เท่านั้น

**ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 200 บาท**

1. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท มีดังนี้ (ตามมาตรา 147)
  - 1.1 ไม่ใช่เสียงแตร เสียงระฆังหรือเสียงกระดิ่งเมื่อใช้รถในทางเดินรถ (ม.12)
  - 1.2 ไม่ขับรถจักรยานยนต์ในทางที่จัดไว้ให้ (ม.79)
  - 1.3 ขับรถจักรยาน โดยไม่มีกระดิ่ง ห้ามล้อ โคมไฟหน้าและท้าย (ม.80)

1.4 ขับรถจักรยานกลางคืนโดยไม่มีไฟ (ม.81)

1.5 ไม่ขับรถจักรยานซิกซอบถนนด้านซ้าย (ม.82)

## ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

2. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท มีดังนี้ (ตามมาตรา 148,149,150)

2.1 นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้หรือคนโดยสารหรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ (ม.6)

2.2 นำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอดแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ (ม.8)

2.3 นำรถที่เกิดเสียงอื้ออึง หรือมีสิ่งตกดูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ (ม.9)

2.4 นำรถไม่ใช้ล้อยางมาใช้บนทางเดินรถ (ม.10)

2.5 ขับรถโดยไม่มีไฟส่องในเวลากลางคืน (ม.11)

2.6 ใช้เสียงสัญญาณโดยไม่จำเป็น (ม.14)

2.7 ไม่ให้สัญญาณมือและแขน หรือสัญญาณไฟเมื่อต้องการจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอครดหรือหยุดรถ (ม.36)

ถ้าให้สัญญาณด้วยมือและแขนไม่ถูกต้องตามกฎหมายก็ผิดอีก (ม.37) หรือให้สัญญาณไฟไม่ถูกต้องตามกฎหมายก็ผิดอีกกระทงหนึ่งด้วย (ม.38)

2.8 มีเครื่องหมายจราจรให้เดินรถทางเดียว กลับเดินย้อนทางจราจร (ม.41)

2.9 เดินรถสวนกัน ไม่ขับชิดซ้ายของทางเดินรถ (ม.42)

2.10 แซงขึ้นหน้ารถอื่น โดยไม่ทำให้เสียงสัญญาณก่อน (ม.44)

2.11 เลี้ยวรถผิดกฎจราจร (ม.51)

2.12 หยุดรถหรือจอครดโดยไม่ให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือด้วยไฟสัญญาณ (ม.54)

2.13 หยุดรถในช่องทางเดินรถ บนทางเท้า บนสะพานหรือในอุโมงค์ในทางร่วมทางแยกในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย (ม.55)

2.14 จอครดบนทางเท้าบนสะพานหรือในอุโมงค์ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยกในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม ฯลฯ (ม.57)

2.15 จอครดทั้งไว้ในทางเดินรถโดยไม่หยุดเครื่องหรือห้ามล้อไว้ (ม.58)

2.16 หยุดรถหรือจอครดนอกเขตเทศบาล ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นไม่อาจเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร (ม.160)

2.17 ขับรถผ่านทางรถไฟไม่ลดความเร็ว และหยุดให้ห่างทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรก่อนผ่านผ่านไป (ม.62,63)

2.18 เลี้ยวรถให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า ออกรถ หยุดรถ หรือกลับรถโดยไม่ลดความเร็วของรถก่อน (ม.68)

2.19 ขับรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ผุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร โดยไม่ลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย (ม.69)

2.20 ไม่ลดความเร็วของรถ เมื่อเข้าทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุด หรือวงเวียน (ม.70)

2.21 เมื่อถึงทางร่วมทางแยก ไม่ยอมให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน เมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ไม่ยอมให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน

เมื่อถึงทางร่วมทางแยกที่มีทางเอกทางโทตัดผ่าน ไม่ยอมให้รถในทางเอกผ่านไปก่อน (ม.71)

2.22 เมื่อถึงวงเวียนที่มีการติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรให้ปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

เมื่อถึงวงเวียนที่ไม่มีสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ไม่ยอมให้รถซึ่งอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้ปฏิบัติที่วงเวียน(ม.73)

2.23 ขับรถจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่าน ไม่หยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน (ม.74)

2.24 เมื่อได้เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องทางเดินรถประจำทาง

2.25 กระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่น โดยไม่มีเหตุอันสมควร (ม.109)

2.26 ขับรถเข้าไปในเขตปลอดภัย โดยไม่จำเป็นและได้รับอนุญาตฯ (ม.119) คือพื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรถหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรถก่อนจะข้ามทางต่อไป

2.27 ขับขี่รถถอยหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย หรือเป็นการกีดขวางการจราจร (ม.120)

2.28 ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่นั่งพร้อมบนยานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง คนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่นั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่นั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง (ม.121)

2.29 ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวก (กันน็อค) ที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ (ม.122)

เว้นแต่พระภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวชหรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.30 เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ (จราจร) ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร โดยเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวและออกใบรับให้ แต่ผู้ขับขี่ต้องใจัดค้ำตั้งนั้น โดยไม่ยอมมอบใบอนุญาตขับขี่ให้ (ม.140 ว.2)

**ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่ 200 บาท ถึง 500 บาท**

3. ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท (ม.151)

3.1 ไม่ขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและถ้ากึ่งกลางของทางเดินรถ โดยไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมาย (ม.33)

3.2 ในกรณีที่ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องทางเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง โดยไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมาย (ม.34)

3.3 ขับรถสวนกัน ไม่ชิดซ้ายขอบทางเดินรถ ในทางเดินรถที่แคบ ไม่ลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย ในทางเดินรถที่แคบ ซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย ผู้ขับรถคันที่ใหญ่กว่าไม่ยกหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่รถคันเล็กกว่าผ่านไป ก่อน

3.4 กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรในทางเดินรถที่สวนกันได้หรือกลับรถในทางเดินรถอันเป็นการกีดขวางการจราจร (ม.52)

3.5 จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่ (รถอื่น) จะมองเห็นรถที่จอดได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร (ม.61)

3.6 ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง โดยมีได้เป็นผู้ขับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภท ที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด (ม.66)

**ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท**

4. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (ม.152,153,154,155,156)

4.1 ขับรถไม่ปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (ม.21 ว.1)

4.2 ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือ เครื่องหมายที่ปรากฏข้างหน้า โดย

ก. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด เมื่อมีสัญญาณจราจร ไฟสีเหลืองอำพัน

ข. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อมีสัญญาณจราจร ไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรที่ แดงที่มีคำว่า “หยุด”

ค. ไม่ไปเมื่อมีสัญญาณจราจร ไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจร ไฟสีเขียว ที่มีคำว่า “ไป”

ง. ไม่เขียวหรือขับรถตรงไปตามทิศทาง มีลูกศรชี้เป็นลูกศรสีเขียวแสดงพร้อมกับ สัญญาณจราจร ไฟสีแดง

จ. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อมีสัญญาณจราจร ไฟกระพริบสีแดงที่ติดตั้งอยู่ที่ทาง ร่วมทางแยกใดเปิดอยู่ แต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรก็ให้ขับรถต่อไปได้

ฉ. ไม่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวังเมื่อมี สัญญาณจราจร ไฟกระพริบสีเหลืองอำพันติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด (ม.22)

4.3 ในทางเดินรถ ที่มีสัญญาณจราจร ไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องทางเดิน รถมากกว่าสองช่องขึ้นไป ผู้ขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถนั้นเมื่อมีสัญญาณจราจร ไฟสีแดงที่ทำเป็นรูป กากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องทางเดินรถนั้น (ม.23 (1))

4.4 ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้า (ม.24)

4.5 ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีด ดังนี้

ก. ไม่หยุดทันที เมื่อได้ยินเสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง

ข. ไม่ขับรถผ่านไป เมื่อได้ยินเสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน

(ม.25)

4.6 ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรให้เป็นไป อย่างอื่นนอกจากในข้อ 4.6,4.7 (ม.26)

4.7 ทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อมแซม เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ขีดเขียนหรือทำให้ไร้ ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรติดตั้ง ไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง (ม.29)

4.8 ผู้ขับรถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่น ที่ขับในทิศ ทางเดียวกัน ไม่ยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าแล้ว (ม.49)

4.9 ขับรถออกจากที่จอดโดยมีรถอื่นจอด หรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าโดยไม่ให้ สัญญาณด้วยมือและแขน หรือสัญญาณตามมาตรา 37,38(ม.50)

4.10 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถจัดของจะต้องจอดครรถในทางเดินรถ ไม่นำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด ถ้าจำเป็นต้องจอดครรถในทางเดินรถต้องจอดครรถในลักษณะที่ ไม่กีดขวางการจราจร และแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขในกฎกระทรวง (ม.56)

4.11 เมื่อเห็นรถโรงเรียนหยุดในทางเดินรถ เพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลงผู้ขับขี่รถอื่นที่ตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกับรถโรงเรียน ไม่ใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วรถลงจนเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงผ่านไป (ม.64)

4.12 ไม่ขับขี่รถด้วยอัตราความเร็ว ที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจร ที่ติดตั้งไว้ในทาง (ม.67 วรรค 1)

4.13 ผู้ขับขี่รถถึงวงเวียนที่ได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรไว้

ก. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ข. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้ในวงเวียนนั้น

(ม.73 วรรค 1,3)

4.14 ใช้รถไม่ว่าชนิดใดถากรรถ หรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน โดยไม่ได้รับอนุญาต จากอธิบดีกรมตำรวจ (ม.77 วรรค 1)

ข. ด้อน ดิ่ง เหนี่ยว หรือยึดยึดคนหรือสิ่งของ ของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถเทีกซี่คันใดคันหนึ่ง (ม.95)

4.15 ผู้ใด

ก. ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เกี่ยวกับการห้ามรถหรือคนเดินเท้าเดินบนทางสายใด ห้ามหยุดหรือจอดครรถในทางสายใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือทางตอนใด หรือเกี่ยวกับกำหนดให้ทางสายใดหรือเฉพาะตอนใดที่ให้เดินรถได้ทางเดียว (ม.154,138)

ข. ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ให้ผู้ขับขี่หยุดครรถในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรือขับครรถขณะเมาสุราฯ (ม.154,142)

ค. ผ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งสั่งหรือประกาศเกี่ยวกับการห้ามรถเดิน หยุดหรือจอดหรือกำหนดทางเดินรถ หรือควบคุมการจอดครรถหรือการใช้ทางเดินรถ ฯลฯ (ม.154,139)

ง. ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการเกี่ยวกับรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 10 ทวิ (ม.154,143 ทวิ)

4.16 ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่ง ไม่ไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งนั้นภายในเจ็ดวันนับแต่เวลาที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งได้ล่วงหน้าไปแล้วแปดชั่วโมงโดยไม่มีเหตุสมควร (ม.141,155)



## ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือ ปรับเป็นรายวันอีกวันละ 500 บาท

5. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือปรับเป็นรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง มีสถานเดียวคือনারতীเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรองจากเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่อธิบดีกรมตำรวจแต่งตั้งก่อน (ม.156,143,143 ทวิ, 144)

## ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่ 400 บาทถึง 1,000 บาท

### 6. ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท (ม.157) มีดังนี้

6.1 ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะทำได้ หรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง (ม.35)

#### 6.2 ผู้ขับขี่ขับรถ

ก. ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ข. โดยประมาท หรือนำพหาคติยวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ค. คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถหรือกลับรถ

ง. บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารกคนป่วยหรือคนพิการ (ม.43 (3) (4) (6) (7))

6.3 ผู้ขับขี่ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย โดยมีใช้กรณีที่รถที่ถูกแซงกำลังเลี้ยวขวา หรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา หรือทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ สองช่องขึ้นไป (ม.45)

#### 6.4 ผู้ขับขี่ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่น

ก. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้งโดยไม่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

ข. ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้ามทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

ค. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย (ม.46)

6.5 ผู้ขับขี่รถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ (ม.47)

6.6 ขับรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในช่องทางเดินรถประจำทางโดยไม่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้า หรือไม่มีกรณีต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร (ม.48)

6.7 ผู้ขับขี่

ก. เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

ข. กลับรถในเขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

ค. กลับรถที่ทางร่วมแยก โดยไม่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้ (ม.53)

6.8 ไม่ขับขีรถให้ชิดขอบทางด้านซ้ายเมื่อผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนินหรือในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน

ไม่ใช่เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมาเมื่อมาถึงทางโค้ง (ม.125)

**โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท**

7. โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

7.1 ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทาง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ฯลฯ ไม่หยุดรถหรือสัตว์และให้ความช่วยเหลือตามสมควร ฯลฯ

(ม.78,160 ทวิ 2.1)

7.2 ผู้ใด

ก. ขับรถในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ

ข. ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

ค. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

ง. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (ม.43 (1)

(2) (5) (8) ,160 2.3)

7.3 ผู้ใดแข่งรถในทาง โดยมีได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร หรือจัด หรือสนับสนุนหรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง โดยมีได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร (ม.134,160 ทวิ)

**โทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท**

8. โทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

8.1 กรณีขับรถชนแล้วหนีตาม ม.78 ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย (ม.78,160 2.2)

8.2 ฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา(ม.43ทวิ,157ทวิ.1)

### โทษเสริม

9. โทษเสริม ได้แก่อำนาจสั่งยึด สั่งพักใช้หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถยนต์รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งอันเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 161 และ 162 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 32 รวมทั้งอำนาจยึดรถคันที่ผู้กระทำความผิดหลบหนีตามมาตรา 78 ด้วย

9.1 อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าว ตามมาตรา 161 ซึ่งจะใช้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างหรือผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาใดข้อหาหนึ่งตามที่กล่าวมาแล้วตั้งแต่ข้อ 1 ถึง 12 ข้างต้น แต่การยึดใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวให้ยึดได้มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน คือ จะสั่งให้ยึดไว้สิบห้าวัน หนึ่งเดือน หรือหนึ่งเดือนครึ่งก็ได้ แต่ไม่เกินหกสิบวันหรือสองเดือน

การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นการสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ได้อีกเลย คือถือว่าใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์นั้นถูกยกเลิกเพิกถอนโดยคำสั่งศาล นับแต่วันที่มีคำสั่งถึงว่านับแต่นั้นผู้ขับขี่ผู้นั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ขับรถประเภทนั้นอีกต่อไป เช่นศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์ผู้นั้นอาจไปขอรับใบอนุญาต ขับรถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยานสองล้ออีกได้ แต่ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์อีกไม่ได้ เพราะนายทะเบียนยานพาหนะคงไม่อนุญาต

## 5. ทฤษฎีการกระทำทางสังคม (The Theory of Social Action)

Willaim W. Reeder (สรุปทฤษฎีการกระทำทางสังคม, 2534: 18 -19) ได้อธิบายถึงรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (social psychology) ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกันแต่เหตุผล หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกันคั้งนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (forms of social action expression) ไว้ 4 รูปแบบ ได้แก่

1.ความคิดเห็น (opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ

2.อารมณ์หรือความรู้สึก (sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อบางสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีทั้งความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจจะแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น

3.การคาดคะเนพฤติกรรมของตน (hypothetical action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปโดยเขาจะพิจารณาถึงผลดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ

4.พฤติกรรมที่แสดงออก (gross behavioral response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

๕

Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (beliefs and disbeliefs) เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวคือ (สรุปทฤษฎีการกระทำทางสังคม, 2534: 18 -19)

### ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

- 1.เป้าหมาย (goals)
- 2.ความเชื่อ (belief orientations)
- 3.ค่านิยม (value standards)
- 4.นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (habit and custom)

### ปัจจัยผลักดัน (push factors)

5. ความคาดหวัง (expectations)
6. ข้อผูกพัน (commitments)
7. การบังคับ (force)

### ปัจจัยสนับสนุน (able factors)

8. โอกาส (opportunity)
9. ความสามารถ (ability)
10. การสนับสนุน (support)

Reeder ได้อธิบายถึงแนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยหรือสาเหตุที่จะมีผลต่อการกระทำทางสังคม ดังนี้ (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 -19)

1. ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคนซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่จะอย่างไรในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ
2. บุคคลหรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผลซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ
3. ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมาอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
4. เหตุผลที่อิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่าจากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว
5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
6. กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้
7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น
8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือกโดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน
9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว



ในชุมชนหรือหน้าที่คนหนึ่ง นอกจากนั้นยังมีความต้องการที่จะให้เพื่อนร่วมทางยอมรับรู้ความสำคัญของคุณ และต้องการความรักความปรารถนาดีจากเพื่อนร่วมงาน ความต้องการทางสังคมที่กล่าวมานี้ จะทำให้สมาชิกในชุมชนมีความไว้วางใจกัน (Trust) พูดยากันอย่างเปิดเผยและ ตรงไปตรงมา (Open and Frank) ซึ่งจะช่วยให้เกิดความร่วมมือร่วมใจกัน (CO-Operation) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ

คราบโคที่สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่าคนไม่ได้รับการยกย่องว่าเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ขาดการยอมรับความสำคัญและความปรารถนาดีจากเพื่อนร่วมงาน หรือผู้นำชุมชนแล้ว เมื่อนั้นเขาจะเริ่มมีท่าทีต่อต้าน (Resistant) ไม่ให้ความร่วมมือ (Uncooperative) และเป็นปฏิปักษ์ (Antagonistic) ต่อองค์กรซึ่งนับว่าเป็นพฤติกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานต่างๆ ให้บรรลุเป้าหมายโดยส่วนรวมเป็นอย่างยิ่ง

4. ความต้องการที่จะมีความภาคภูมิใจ (Esteem or Egoistic Needs) ถ้าความต้องการทั้ง 3 ประการที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ได้รับการสนองตอบแล้ว ยังไม่มีทีท่าว่าจะเป็นเรื่องกระตุ้น ให้มีพฤติกรรมในการมีส่วนร่วมกิจกรรมที่ดีได้แล้ว จะต้องมาพิจารณาถึงความต้องการที่สำคัญ อีกอย่างหนึ่งคือ ความต้องการที่จะมีความรู้สึกภาคภูมิใจ ซึ่งแยกได้เป็น 2 ประการคือ

4.1 ความต้องการที่เกี่ยวกับศักดิ์ศรีของตัวเอง (Self-Esteem) ความเชื่อมั่นในงานและความเป็นอิสระแก่ตัวเอง (Independent) ความรู้ความสามารถของคน (Achievement)

4.2 ความต้องการในเรื่องชื่อเสียง (Reputation) สถานะทางสังคม (Social Status) และการยกย่องนับถือ (Recognition)

ความต้องการดังกล่าวนี้ เป็นความต้องการของคนเกี่ยวกับเรื่องเกียรติภูมิ (Prestige) เป็นสำคัญ นับว่าเป็นความต้องการที่ออกจะเป็นความปรารถนาของคนส่วนใหญ่

5. ความต้องการที่จะมีความสำเร็จในชีวิต ( Self-realization or Self-actualization) ความต้องการด้านนี้เป็นความต้องการที่ตระหนักถึงศักยภาพ (Potentiality) ของงาน การที่มีโอกาสพัฒนาตัวเอง (Self-Development) ให้ก้าวหน้าอยู่เสมอ และทั้งที่จะมีโอกาสที่จะสร้างสรรค์ความคิดอันให้กว้างขวางออกไป ความต้องการเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นความต้องการด้านอุดมคติ (Ideal Needs)

ความต้องการทั้งหมดนี้ แสดงเป็นภาพพีรามิดได้ดังภาพที่ 2.1

ภาพที่ 2.1 แสดงความต้องการตามทฤษฎีของ Maslow



ที่มา : สุพัตรา สุภาพ, การบริหารงานมีประสิทธิภาพ (เล่ม 2), 2540 : 15

ความต้องการของมนุษย์ดังที่ปรากฏในภาพ มีความสำคัญต่างกันออกไปความต้องการระดับล่างมีความสำคัญและความจำเป็นสำหรับชีวิตมากกว่าระดับบน ถ้าสมาชิกหรือคนงานในหน่วยงานได้มีการบำบัด เฉพาะความต้องการทางร่างกายและความมั่นคงปลอดภัย โดยไม่ได้รับการเหลียวแลในส่วนที่เกี่ยวข้อกับความต้องการทางสังคมหรือทางด้านความสำเร็จในชีวิตแล้ว จะทำให้ประสิทธิภาพหรือการทำงาน การเข้าร่วมงานลดน้อยลงไป เพราะกำลังขวัญ ( Morality ) ของคนทำงานไม่สูงเท่าที่ควร

ทฤษฎีของ Maslow ดังกล่าวเป็นการจัดลำดับความต้องการของมนุษย์เช่นเดียวกันหมด ซึ่งอาจไม่เป็นความจริงเสมอไป เพราะความปรารถนาของมนุษย์ก็แตกต่างกันแล้วแต่บุคคล แต่อย่างไรก็ตามทฤษฎีดังกล่าวก็ทำให้เข้าใจในพฤติกรรมและความต้องการของมนุษย์ได้อย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นประโยชน์มากในการที่จะสามารถคาดหวังพฤติกรรมของบุคคลในสถานการณ์ต่างๆ ได้



Herzberg กับคณะ ( อ้างใน สุพิศรา สุภาพ, 2538:151 ) ได้กล่าวถึงเรื่องตัวจูงใจ (Motivators) ซึ่งมีผลต่อความพอใจ ( Hygiene Factors ) และหากพอใจก็จะมีแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติ

### แรงจูงใจ

แรงจูงใจ คือ การชักนำให้บุคคลอื่นปฏิบัติตามเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ด้วยการใช้คำพูด การเขียน หรือการพยายามทำให้เกิดความต้องการที่จะปฏิบัติตามที่คาดหวังไว้ ซึ่งบุคคลจะปฏิบัติตามน้อยเพียงไร ขึ้นอยู่กับความต้องการ ( สุพิศรา, 2540 :74 )

ความต้องการนี้มี 2 ประการคือ

1. ความต้องการทางกาย เป็นความต้องการในสิ่งจำเป็นแก่ชีวิต เช่น อาหาร ที่อยู่ อาศัย ยารักษาโรค เครื่องนุ่งห่ม ความสนุกสนาน การขับถ่าย ความต้องการทางเพศ ความหิว ความกระหาย
2. ความต้องการทางจิต เป็นความต้องการที่อยากให้สังคมยอมรับ ให้เกียรติ ให้ความรัก ให้ความเมตตา เป็นต้น

### สิ่งเร้า

สิ่งเร้า เป็นสิ่งที่มากระตุ้นให้เกิดการสนองตอบ ไม่ว่าจะเป็นทางกายหรือทางใจ จนมีการ กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม

สิ่งเร้า มีอยู่ 2 ประเภทคือ

1. สิ่งเร้าภายใน เป็นเรื่องอวัยวะต่างๆ ในร่างกายที่มีการหด ขยาย บีบตัว เกร็ง เป็นต้น
2. สิ่งเร้าภายนอก ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมภายนอกที่จับต้องได้หรือจับต้องได้ หรือจับต้องไม่ได้ มองเห็นได้ หรือมองเห็นไม่ได้ เช่น โด๊ยะ แก้ว คน ความคิด ความเชื่อ วัฒนธรรม ค่านิยม ประเพณี เทคโนโลยี กฎหมาย เป็นต้น

สิ่งเร้าต่างๆ นี้ จะผ่านกระบวนการสัมผัส (Sensation) จาก ตา หู จมูก ลิ้น สัมผัสต่างๆ เข้า จะเกิดการรับรู้ (Perception) แล้วอาจทำให้เกิดพฤติกรรมหรือการตอบสนอง ดังแสดงในภาพ

## ภาพที่ 2.2 แสดงความสัมพันธ์ของสิ่งเร้าต่อการแสดงพฤติกรรม



ที่มา : สุพิตรา สุภาพ, การบริหารงานมีประสิทธิภาพ (เล่ม 2), 2540 : 15

## 7. แนวคิดการขัดเกลาทางสังคม (Socialization)

การขัดเกลาทางสังคม เป็นกระบวนการทางสังคมกับจิตวิทยา ซึ่งมีผลทำให้บุคคลมีทัศนคติ ความรู้สึกนึกคิด และบุคลิกภาพตามแนวที่สังคมต้องการ เด็กที่เกิดมาต้องได้รับการอบรมสั่งสอนให้เป็นสมาชิกที่สมบูรณ์ของสังคม สามารถอยู่ร่วมและมีความสัมพันธ์กับคนอื่นได้อย่างราบรื่น นอกจากนี้การขัดเกลาทางสังคมทำให้มนุษย์เปลี่ยนแปลงจากสภาพธรรมชาติเป็นมนุษย์ผู้มีวัฒนธรรม มีสภาพต่างจากสัตว์ร่วมโลกชนิดอื่น ๆ ดังนั้นการขัดเกลาทางสังคมจึงมีความหมาย 2 นัย คือ

1. การขัดเกลาทางสังคม หมายถึง การถ่ายทอดวัฒนธรรม โดยเหตุที่มนุษย์ทุกคนไม่มีความรู้เรื่องวัฒนธรรมติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด เช่น การใช้ภาษาพูด การอ่านเขียนหนังสือ มารยาททางสังคม หรือระเบียบประเพณีต่าง ๆ การขัดเกลาทางสังคมจึงเป็นการถ่ายทอดวัฒนธรรม ทำให้มนุษย์ได้เรียนรู้วัฒนธรรม ดังกล่าว และสามารถปฏิบัติตัวให้เข้ากับสังคมได้ถูกต้อง เช่นการได้รับคำแนะนำสั่งสอนเรื่องภาษา ทำให้มนุษย์สามารถพูดภาษาติดต่อกันได้ การเรียนรู้มารยาทในการรับประทานอาหารได้ถูกต้อง เช่น ควรนั่งลงรับประทานอาหารให้เรียบร้อยหรือไม่ เป็นต้น

2. การขัดเกลาทางสังคม หมายถึง การพัฒนาบุคลิกภาพ สังคมแต่ละแห่งมีวัฒนธรรมไม่เหมือนกัน มนุษย์ในแต่ละสังคมจึงมีบุคลิกภาพแตกต่างกัน เช่น คนไทยมีบุคลิกภาพที่ยิ้มง่าย อ่อนโยน และเคารพอ่อนน้อมต่อผู้ใหญ่ ส่วนชาวตะวันตกมีบุคลิกแข็งกระด้างไม่อ่อนโยน และนิยมการแสดงออกตามอารมณ์ของตน ไม่ว่าจะอยู่ต่อหน้าผู้สูงอายุหรือในวัยเดียวกันก็ตาม กระบวนการขัดเกลาทางสังคม มีอิทธิพลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพมากกว่าสภาพทางธรรมชาติ เช่น เด็กไทยทั่วไปมีลักษณะ

รูปร่างหน้าตาคล้ายกัน แต่การแสดงออกไม่เหมือนกันทุกคน เด็กที่มาจากรอบครัวที่มีผู้ใหญ่เอาใจใส่อบรมสั่งสอนอยู่เสมอ จะมีกริยามารยาทเรียบร้อย และพูดจาไพเราะกว่าเด็กที่ถูกปล่อยปละละเลย ไม่มีใครเอาใจใส่ดูแล เป็นต้น

การจัดেলাทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อกับสัมพันธ์กับผู้อื่น เพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติตามบทบาทต่าง ๆ ที่สังคมต้องการ (สุพัตรา สุภาพ: 2540, 48)

ประเภทของการจัดেলাทางสังคม สามารถทำได้ 2 ทาง คือ

1.การจัดেলাโดยตรง (direct socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา เช่น การที่บิดามารดาฝึกอบรมให้เด็กรู้จักพูด รู้จักกริยามารยาททางสังคม ครูอาจารย์สอนหนังสือนักเรียนและนักศึกษา ให้มีสติปวิทยาการต่าง ๆ รู้จักระเบียบแบบแผนในสังคม รักษากฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติไว้เพื่อให้ดำรงอยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุข

2.การจัดেলাโดยอ้อม (indirect socialization) เป็นการอบรมที่ไม่ประสงค์จะให้ประโยชน์แก่บุคคลโดยตรง แต่ให้บุคคลเกิดการเรียนรู้และพยายามเลียนแบบ เพื่อให้บุคคลเกิดการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กลุ่มวางไว้ เช่นการได้เข้าไปฟังการอภิปราย ฟังการได้วาที ฟังปาฐกถา การอ่านหนังสือ การดูโทรทัศน์ การฟังวิทยุ เป็นต้น รวมทั้งการเข้าอยู่ในกลุ่มกับเพื่อนฝูงทั้งในที่ทำงานและในสถานศึกษาล้วนแต่ช่วยให้เกิดการปรับตัวและพัฒนาบุคลิกภาพได้ทั้งสิ้น

การจัดেলাทางสังคม จึงเป็นกระบวนการปลูกฝังบรรทัดฐานของกลุ่มให้เกิดขึ้นในตัวบุคคล ตัวแทนของการจัดেলাในสังคมมีอยู่ด้วยกัน 6 กลุ่ม (สุพัตรา สุภาพ: 2538, 42-45) ได้แก่

- 1.ครอบครัว
- 2.กลุ่มเพื่อน
- 3.โรงเรียน
- 4.กลุ่มอาชีพ
- 5.ตัวแทนทางศาสนา
- 6.สื่อมวลชน

ในวัยฉบับนี้ผู้วิจัยจะขอกล่าวเฉพาะโรงเรียน หรือสถานศึกษา ซึ่งสถานศึกษานั้นว่าเป็นหน่วยที่ทำหน้าที่ขัดเกลาต่อจากครอบครัว เมื่อถึงวัยเรียนครอบครัวจะส่งบุตรหลานของตนไปโรงเรียนเพื่อให้ได้มีโอกาสศึกษาเล่าเรียนวิชาการต่าง และได้รับสิ่งที่ได้จากโรงเรียน คือวิชาความรู้ และการมีศีลธรรม จรรยา และมารยาทในสังคม

ในวัยเด็กจะได้เข้าเรียนในชั้นอนุบาล และประถมศึกษาตอนต้น การศึกษาเป็นไปในลักษณะให้ความรู้พื้นฐาน เช่น สอนอ่านหนังสือและนับเลข การสอนให้เด็กรู้จักใช้ชีวิตสังคมกับกลุ่มเพื่อน ทำความคุ้นเคยกับกฎเกณฑ์ของสังคมบางประการเช่น ระเบียบของห้องเรียนที่ห้ามเล่น ห้ามพูดคุยเวลาครูสอน การที่จะนั่งหรือลุก หรือออกไปนอกห้องเรียนต้องขออนุญาตเสียก่อน ไม่พูดคำหยาบเวลาพบผู้ใหญ่ต้องยกมือไหว้ การเรียนรู้ระเบียบแบบแผน ขนบธรรมเนียมประเพณี สังคม การปฏิบัติตามกฎหมายเบื้องต้น ซึ่งเป็นพื้นฐานในการเรียนรู้และปฏิบัติตัวในสังคมต่อไป เมื่ออายุมากขึ้นผ่านการศึกษาจากระดับประถมเข้าสู่มัธยมศึกษา การเรียนการสอนทางวิชาการ และการอบรมจะมีความซับซ้อนและเข้มงวดขึ้น ตามความสามารถของสมองที่พัฒนาขึ้น การให้ความรู้ต่าง ๆ เพื่อการขัดเกลาก็จะมีขอบเขตที่กว้างขวางขึ้นด้วย นอกจากการปฏิบัติตัวตามกฎหมายของสถานศึกษาและห้องเรียนแล้ว นักเรียนในชั้นสูงขึ้นไปยังต้องเรียนรู้พื้นฐานของรัฐธรรมนูญ และกฎหมาย ซึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่ของบุคคลพึงกระทำในสังคม และจะทำการศึกษาระเบียบขึ้นในระดับสูงขึ้นไป

## 8. แนวคิดเกี่ยวกับชนชั้นทางสังคม (Social Class)

ชนชั้นทางสังคม หรือ Social Class หมายถึงกลุ่มคนที่อยู่ในระดับเดียวกัน หรือเหมือนกัน มีความเหมือนกันในอีกหลายด้าน เช่น การศึกษา รายได้ อาชีพ เป็นต้น

นักสังคมวิทยาเชื่อกันว่า ความแตกต่างระหว่างชนชั้นมีผลสะท้อนถึงพฤติกรรมของบุคคลในเรื่องต่าง ๆ นอกจากนี้ผลการวิจัยในหลายประเทศยืนยันว่า สมาชิกชนชั้นสังคมต่างกัน มักจะมีพฤติกรรม ทัศนคติ และความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ กันต่างกัน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2524: 63)

ปัจจุบัน นักสังคมวิทยามักนิยมใช้องค์ประกอบหลาย ๆ อย่างในการกำหนดชนชั้นทางสังคม ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

### 1. รายได้และความมั่งคั่งร่ำรวย

2. ศักดิ์ศรีของครอบครัว
3. อาชีพ
4. อำนาจ
5. ระดับการศึกษา

## 9. แนวคิดด้านการคมนาคมขนส่ง

ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช (2535 : 16) ได้กล่าวถึงรายละเอียดในการคมนาคมขนส่งสรุปได้ว่า การคมนาคมในเมืองเกิดขึ้นเพราะพฤติกรรมทางพื้นที่ใน 3 ลักษณะ คือ

1. การพึ่งพาซึ่งกันและกัน ( Complementarity ) หมายถึง การแบ่งพื้นที่ของการบริโภคและการผลิต โดยอาศัยการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมผู้บริโภค คือประชากรของเมืองมีจุดเริ่มต้นของการเดินทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อหาซื้อสิ่งที่คนต้องการแยกกันโดยระยะทาง ระยะทางระหว่างแหล่งห่างกันเท่าใด การติดต่อก็จะมีจำนวนน้อยลงภายใต้สภาพการเช่นนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทานให้การติดต่อลดลง รวมทั้งตัวแปรอื่น ๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดมุ่งหมายของการเดินทาง และรายได้ของผู้เดินทางด้วย

2. การขนถ่ายย้ายแหล่ง ( Transferability ) นอกจากการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ของพื้นที่การผลิตและการบริโภคแล้ว ยังต้องมีการขนถ่ายย้ายแหล่ง หมายถึงความสามารถของผู้ที่จะเดินทางไปสู่พาหนะสำหรับเคลื่อนที่ นอกจากนั้นตัวแปรในด้านราคาค่าขนส่งก็จะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งต้องมีการพิจารณาประเมินว่า การขนถ่ายจะคุ้มกับทุนหรือไม่ หรืออาจไม่มีพาหนะที่เหมาะสม ในกรณีของผู้ที่มีรายได้น้อย การเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง มักใช้ยานพาหนะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะเท่านั้น

3. โอกาสแทรกซ้อน ( Intervening Opportunity ) หลักการพึ่งพาซึ่งกันและกัน และการขนถ่ายย้ายแหล่ง จะมุ่งสนใจในเรื่องของระยะทางและราคา แต่หลักเรื่องโอกาสแทรกซ้อนจะให้ความสนใจเกี่ยวกับแรงดึงดูดของการเดินทาง โอกาสในการเลือกโดยพิจารณาจากความใกล้ไกล ความสะดวกและราคากับอีกเส้นทางหนึ่ง

## การขนส่งในเมือง

การขนส่งในเมือง เป็นการขนส่งหรือมวลชนมากกว่าสินค้า การเดินทางของคนจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่บ้าน การเดินทางของคนในเมืองมีลักษณะกระจายและแผ่ออกไปทุกทิศทาง ทำให้มีจุดหมายปลายทางมากมาย หากแต่การกำหนดเส้นทางที่จะครอบคลุมเส้นทาง การเดินทางได้

การคมนาคมขนส่ง นอกจากอำนวยความสะดวกในเรื่องการเคลื่อนที่ของผู้คน และสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน และช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน ทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นตัวกลางเรื่องกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์เข้าด้วยกัน กิจกรรมพื้นฐานซึ่งใช้ยานพาหนะขนส่งมี 4 ประเภท คือ

1. การขนส่งวัตถุดิบ สินค้า และอาหาร
2. การขนส่งผู้โดยสารกลุ่มใหญ่
3. การขนส่งผู้โดยสารกลุ่มเล็ก หรือ เพื่อธุรกิจส่วนตัว เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์
4. การบริการเคลื่อนที่ต่าง ๆ

ศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของเมืองจะเป็นแม่เหล็กที่ดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้าเมืองโดยมีวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกันออกไป และความแตกต่างของจุดหมายหมายของการเดินทาง ทำให้การเลือกยานพาหนะที่ใช้เดินทางแตกต่างกันไปด้วย การขนส่งวัตถุดิบและสินค้านำย่อมต้องใช้รถไฟหรือรถบรรทุก ในขณะที่การเดินทางไปทำงานหรือไปโรงเรียนจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถประจำทาง การสัญจรหลักของเมืองและมีผลมากที่สุดในการทำให้เกิดช่วงของการจราจรติดขัดเข้าและเย็น การเดินทางจากบ้านไปทำงาน และจากที่ทำงานกลับบ้าน

การขนส่งสาธารณะ เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญของชาวเมือง ประชาชนร้อยละ 60 เดินทางโดยอาศัยระบบขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันในเขตกรุงเทพมหานครมีระบบการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร 7 ประเภท คือ รถไฟ รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถสี่ล้อเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง และเรือโดยสาร ( ศักดิ์ชัย ประโยชน์วินิจ 2535 : 99 ) ซึ่งการโดยสารของประชาชนจะมีการเลือกใช้ตามแต่ผู้ใดเลือกใช้ประเภทใด ในการศึกษาวิจัยนี้จะได้เสนอรายละเอียดเฉพาะรถจักรยานยนต์รับจ้างดังต่อไปนี้

## 10. แนวคิดในการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง

รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีในกรุงเทพมหานครมากกว่า 20 ปีแล้ว แต่เริ่มมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและจัดเค็นรถในลักษณะของคิว เพื่อรับส่งผู้โดยสารเมื่อประมาณ 15 ปีมานี้เอง โดยในระยะแรกการเดินทางให้บริการจะอยู่ตามซอยลึก ซอยตันเข้าหมู่บ้าน ในเขตชานเมืองและอยู่ตึกจากถนนใหญ่เข้าไปซึ่งมีมีรถประจำทาง หรือรถสองแถวเข้าถึง เป็นการรับช่วงขนส่งผู้โดยสารระหว่างที่อยู่อาศัย กับ รถโดยสารประจำทางเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาเมื่อรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่รู้จักและยอมรับแล้ว กิจการจึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตามซอยต่าง ๆ มากมาย

จากการสำรวจของฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2531 พบว่า ทั้งกรุงเทพมหานคร มีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ 831 คิว มีจำนวนรถทั้งสิ้น 16,546 คัน และในปี พ.ศ. 2534 จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพิ่มขึ้นเป็น 1,415 คิว มีจำนวนรถ 31,420 คัน ซึ่งมีจำนวนมากขึ้น และมีแนวโน้มมากขึ้นเป็นลำดับ

วิวัฒนาการของการบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช 2535 : 139 )

### 1. รูปแบบการใช้รถจักรยานยนต์ในอดีต

ในยุคแรกที่มีการนำเอารถจักรยานยนต์ หรือมอเตอร์ไซด์เข้ามาในเมืองไทยจนกระทั่งมีการโรงงานประกอบรถประเภทนี้ขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2509 โดยบริษัทสยามยามาฮา นั้น คนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เพราะมีราคาถูก เหมาะกับสภาพเศรษฐกิจในสมัยนั้น และที่สำคัญคือประหยัดน้ำมัน โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในยุคต้น ๆ ได้แก่ พวกพ่อบ้าน แม่บ้านที่ใช้ขับไปทำงานไปตลาด ส่งลูกไปโรงเรียน รวมทั้งประจำหน่วยงานเพื่อรับส่งเอกสาร และวัสดุขนาดเล็กๆ แม้แต่ธุรกิจภาพยนตร์ก็ต้องอาศัยรถเหล่านี้ในการ "วิ่งหนัง" ที่ฉาย พร้อม ๆ กันตามโรงชั้นสองเพื่อให้ส่งฟิล์มทันกับเวลาที่นัดหมายไว้กับผู้แทนม้วนต่อม้วน ระยะแรกนั้นยังมีจำนวนน้อยอยู่ จากการสำรวจ และสัมภาษณ์ พบว่า ในเขตชานเมืองของกรุงเทพฯ ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตประเวศ และเขตหนองจอก เป็นเขตที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างมาก่อน ประมาณ 20 ปี มาแล้ว

รถจักรยานยนต์รับจ้างมาขยายตัวอย่างรวดเร็ว หลังจากที่ถูกกลุ่มทหารเรือที่อาศัยอยู่ในแฟลตทหารเรือ ในซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 ได้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อรับส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนในซอย ซึ่งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลี โดยจะมีประชาชนอาศัยอยู่ในซอยนี้จำนวนมาก (ประมาณ 300 ครอบครัวอาศัยในแฟลตทหารเรือ ระยะทาง

800 เมตร จากถนนพระรามที่ 4 และครอบครัวในชุมชนระยะทาง 1.2 กิโลเมตร จากถนนพระรามที่ 4 ) ประชาชนส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย และไม่สามารถจ่ายค่ารถแท็กซี่หรือรถสามล้อ เพื่อเข้า - ออกชอยได้ทุกวัน ในยามค่ำคืน พวกจะต้องเดินกลับบ้านในชอยนี้บ่อยๆ แต่ละครอบครัวต้องดูแลตนเอง เช่น พ่อต้องออกมาต้อนรับลูกสาว เมื่อลูกสาวกลับบ้านในตอนกลางคืน ในเวลานั้นมีเจ้าของรถจักรยานยนต์ 3-4 คัน ในแฟลตทหารเรือรับส่งผู้ที่อาศัยในชอยนั้น เข้า - ออกชอยโดยไม่คิดค่าโดยสาร

หลังจากนั้นผู้ที่ใช้บริการมีความรู้สึก ว่า ไม่เป็นธรรมสำหรับเจ้าของรถ ที่สิ้นเปลืองน้ำมันโดยไม่ได้รับค่าตอบแทน ต่อมาในเดือน มิถุนายน 2524 นายทหารเรือได้เรียกเจ้าของรถจักรยานยนต์ เข้ามาร่วมเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลตทหารเรือ ให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารในช่วยเช้าและเย็น โดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในระยะเวลานั้น รถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเป็นที่ยอมรับ และสามารถทำเงินได้มาก และเมื่อคนจำนวนมากต้องการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงกลายเป็นธุรกิจอย่างเต็มรูปแบบ ความมุ่งหมายของกลุ่มคือ ให้ความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ที่พักอาศัยในชุมชน เพิ่มรายได้ให้ครอบครัวทหารเรือ และให้สมาชิกในครอบครัว หรือญาติของทหารเรือมีงานทำ และมีรายได้ รูปแบบการจัดตั้งจิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของกลุ่มทหารเรือ ซึ่งผู้ขับขี่เป็นคนในท้องถิ่น และมีรถจักรยานยนต์ จึงได้แพร่หลายออกไปตามชอยต่างๆ อย่างรวดเร็ว

## 2. ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัว

ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็ว แบ่งเป็น 3 ประเภทคือ

1. ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครที่มีถนนสายหลักเพียงไม่กี่สาย และขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ ทำให้เกิดพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ยาก หรือพื้นที่คาบอด จึงมีชอยเกิดขึ้นอย่างมากจากพื้นที่เหล่านี้ เพื่อออกสู่ถนนสายหลัก โดย ปี 2539 กรุงเทพมหานคร มีถนนชอยถึง 4,130 ชอย นอกจากนี้โครงการหมู่บ้านจัดสรรตามเขตชานเมือง ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ก็จำเป็นต้องอยู่ไกลจากถนนใหญ่ และไกลจากเขตศูนย์กลางเมืองออกไป เนื่องจากราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวสูงกว่า เมื่อโครงการอยู่ไกลจากถนนใหญ่แล้ว จึงต้องมีการตัดถนนชอยเพื่อเข้าหมู่บ้าน เป็นการไม่สะดวกสำหรับผู้ที่ไม่มียอดเป็นของตัวเอง

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะสภาพการจราจรบนท้องถนน และข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหนือพาหนะประเภทอื่น



ก) ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งประชากรที่เดินทางต้องใช้ แต่กลับมีจำนวนที่ให้บริการอยู่จำกัด

นอกจากจำนวนยานพาหนะสาธารณะจะมีจำนวนน้อยแล้ว พื้นที่ที่ให้บริการก็ยังไม่ทั่วถึงอีกด้วย ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากระบบโครงข่ายถนนในบริเวณที่ถนนสายหลักมีระยะห่างกันมาก และขาดถนนสายรองเข้าเชื่อมต่อในพื้นที่ บริการของรถโดยสารประจำทางก็จะไม่สมบูรณ์ไปด้วย โดยเฉพาะในเขตชานเมืองด้านตะวันออก และด้านตะวันตกเฉียงเหนือของศูนย์กลางเมือง สำหรับรถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง ส่วนใหญ่จะให้บริการอยู่ในเขตชานเมือง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในพื้นที่ที่เป็นเขตชานเมือง และในเขตเมืองที่มีชอชอยอยู่เป็นจำนวนมาก ที่อยู่ลึกเข้าไปในถนนใหญ่ และไม่มีรถโดยสารประจำทางเข้าถึง จึงมีคิวรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นในพื้นที่เหล่านี้เป็นจำนวนมาก

ข) สภาพการจราจร บนท้องถนน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ที่ประชาชนต้องเดินทางไปทำงานไปโรงเรียน และชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นที่ต้องเดินทางกลับบ้าน สภาพการจราจรบนท้องถนนจะคับคั่งมาก การจราจรติดขัดยิ่งขึ้นทุกวันอันเป็นผลมาจาก การเพิ่มของขนาดยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพมหานคร มีจำกัด และมีการเพิ่มขึ้นน้อยมาก นอกจากนี้ยังมีการใช้สองข้างถนนเป็นที่จอดรถด้วย ทำให้พื้นที่ผิวการจราจรลดน้อยลงไปอีก ในภาวะที่ประชาชนต้องเดินทางแข่งกับเวลาเพื่อไปทำงาน ไปโรงเรียนหรือไปติดต่อธุรกิจจึงต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง ดังนั้นสภาพการจราจรยิ่งติดขัดมากเท่าไร การใช้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยิ่งเพิ่มขึ้น

ค) ข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีเหนือพาหนะอื่นๆ แม้ว่าการโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ก็มีข้อได้เปรียบตรงที่มีความสะดวก สามารถไปส่งถึงประตูบ้านได้เลย มีความรวดเร็ว และช่วงเวลาที่ให้บริการยาวนานกว่า ซึ่งบางคิวมีบริการตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับรถสองแถวที่เข้าชอช ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องรอเวลาารถออกคิว สามารถออกเดินทางได้ทันที ในขณะที่ค่าโดยสารเข้าชอชแพงกว่า รถสองแถวไม่มากนัก และไปส่งถึงประตูบ้านไม่ต้องเดินต่อไปอีก และเมื่อเทียบกับรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อเครื่อง ผู้โดยสารจะเสียค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่ หรือรถสามล้อเครื่อง ในการเดินทางในระยะทางเท่าๆ กัน และยังมีความคล่องตัวรวดเร็ว ในการเดินทางบนท้องถนนที่การจราจรติดขัด ทำให้สามารถไปถึงที่หมายได้ทันเวลา

3. ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ การเพิ่มของประชากรของกรุงเทพมหานคร ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และกฎระเบียบของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ก) การเพิ่มของประชากร ทำให้การเดินทางของประชากรเพิ่ม มากขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะมีอยู่จำกัด ประชาชนบางส่วนจึงซื้อรถส่วนตัวมาใช้ เป็นการเพิ่มความคับคั่งของการจราจรบนท้องถนนโดยตรง นอกจากนี้ประชากรที่อพยพมาจากต่างจังหวัด เพื่อเข้ามาหางานทำ ในกรุงเทพมหานคร แต่เดิมนั้น จะเข้ามาใช้แรงงาน ทำงาน ทำงานก่อสร้าง โรงงาน ร้านอาหาร เป็นส่วนใหญ่ งานเหล่านี้จึงเข้ามาสู่การประกอบอาชีพ เป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากเป็นอาชีพที่อิสระไม่ต้องอยู่ใต้บังคับบัญชาของใคร และการเข้าร่วมเป็นผู้ขับขี เป็นไปโดยง่าย และลงทุนไม่มากนัก

ข) ข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ต้องพิจารณา คือ การนำรถจักรยานยนต์ ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลมารับส่งผู้โดยสารนั้น จะเป็นการกระทำผิดตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522 หรือไม่ ในการพิจารณาข้อกฎหมายแรกนั้น ในชั้นต้นกรมตำรวจมีความคิดเห็นแตกต่างกันเป็น 2 ฝ่าย คือ ผิดและไม่ผิด จึงหารือปัญหาข้อกฎหมายนี้ไปยังกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงมหาดไทยได้หารือไปที่คณะกรรมการกฤษฎีกา ผลของการวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปว่า การนำเอารถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งรับคนโดยสารไม่เป็นการกระทำผิด ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 21 และ 22

ส่วน ปัญหาที่ 2 นิตินของกรมการขนส่งทางบก ก็มีความเห็นเป็น 2 ฝ่าย เช่นเดียวกับกรมตำรวจ แต่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มีความเห็นเด็ดขาดแล้วว่า การนำเอารถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งรับคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ไม่เป็นการกระทำผิด ทั้ง ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่ง พ.ศ. 2522 (มาตรา 4)

แม้ว่าผลการพิจารณาจะออกมาว่า ไม่ผิดกฎหมายแต่ก็ไม่ผิดกฎหมายข้อใดมารองรับอาชีพนี้เลย และคงไม่สามารถนำรถจักรยานยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างได้ เนื่องจากอันตรายมาก ในปัจจุบันจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วจนเจ้าหน้าที่ตำรวจเกรงว่าเมื่อเกิดปัญหาในอนาคตแล้ว จะยากต่อการติดตามสอบสวน จับกุม จึงกำหนดไว้ว่า คิวรถจักรยานยนต์ที่จะจัดตั้งใหม่ ทุกคิวจะต้องมาทำประวัติ ผู้ขับขี, ภาพถ่ายและรายละเอียดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบการ กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของพื้นที่ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละพื้นที่อาจจะมีการจัดอบรมผู้ขับขีในแต่ละคิว ในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี ด้านความสำคัญในการเป็นพลเมืองดี การสังเกตลักษณะของผู้โดยสารซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วมระงับข้อพิพาท อาชญากรรมทั่วไป เป็นกรณี ๆ ไป

ค) กฎระเบียบของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อมีจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น ย่อมมีการแข่งขันกัน ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงด้านบริการให้เป็นที่ประทับใจของผู้โดยสาร และให้ผู้โดยสารไว้วางใจ เนื่องจากในระยะแรก ยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนอย่างกว้างขวางนัก นอกเหนือจากการขยายช่วงเวลาบริการ โดยบางคิวมีการบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมงแล้ว

กฎระเบียบของคิวก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการ กันมากขึ้น จากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม พอที่จะสรุปกฎระเบียบของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ดังนี้

1. ปฏิบัติตามกฎจราจร
2. ค่าโดยสารมีอัตรามาตรฐาน
3. มีการจัดคิวเพื่อรับผู้โดยสาร
4. ไม่ขับเร็วเกินไปเมื่อมีผู้โดยสาร
5. ไม่ดื่มสุราในขณะที่ออกมาบริการเดินรถ
6. สุภาพต่อผู้โดยสาร
7. สวมเสื้อผ้าที่สะอาด ขณะปฏิบัติหน้าที่

กฎระเบียบเหล่านี้ในระยะแรก ผู้ขับขี่ก็ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดดี ต่อมาในระยะหลังหัวหน้าคิวไม่ได้เข้มงวดในการควบคุมดูแล เนื่องจากมีจำนวนผู้ขับขี่มากขึ้น จึงเริ่มมีปัญหาการปฏิบัติผิดกฎจราจร การขับขี่เร็วเกินไป และไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร โดยเฉพาะที่เป็นสตรี

## 11. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชยพจน์ หาตุณพะ ( 2536 : ก ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องบทบาทและพฤติกรรมของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ศึกษาจากความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล ผลการศึกษาวิจัยระบุว่า การมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของปัญหาจราจร โดยทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และ การมีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาจราจร เนื่องจากพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนมากมีความรู้หรือการศึกษาน้อย ขาดความรู้ด้านกฎจราจร

ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช ( 2535 : ก ) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับ ความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการศึกษาชี้ว่า พื้นที่ที่ควรจำกัดและควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง คือเขตศูนย์กลางเมือง เนื่องจากมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง การนำรถจักรยานยนต์รับจ้างมาใช้รับคนโดยสารนั้นเป็นสิ่งไม่สมควร เพราะความปลอดภัยมีน้อย แต่การที่จะยกเลิกคงทำได้ยาก เนื่องจากเป็นที่ต้องการของประชาชนในสภาพปัจจุบันที่การจราจรติดขัดอย่างมากในกรุงเทพมหานคร อีกทั้งผลการวิจัยยังระบุอีกว่า การจอดรอของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอย และริมถนนบนทางเท้า ยึดที่หักผู้โดยสารประจำทางเป็นที่ตั้งคิว เป็นการกีดขวางการสัญจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ

Jang, Sung Joon (1992) (อ้างใน กิตติพงศ์ พัฒนพงศ์ 2538 : 51) ศึกษาความแตกต่างระหว่างเพศของเด็กวัยรุ่น ที่มีต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนในวิทยานิพนธ์เกี่ยวกับความแตกต่างทางเพศ คือความสัมพันธ์ทางสังคมแม้เป็นตัวที่ไม่สมบูรณ์ในการอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบน แต่ก็กำหนดพฤติกรรมของวัยรุ่นแต่ละคนได้ กลุ่มตัวอย่างที่ได้เป็นกลุ่มวัยรุ่นในเมืองเป็นทั้งชาวอเมริกันและแอฟริกัน จากการศึกษาพบว่า เพศของวัยรุ่นมีความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์ทางสังคม และความสัมพันธ์ทางสังคมก็จะมีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบน วัยรุ่นชายจะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่าวัยรุ่นที่เป็นผู้หญิง โดยเฉพาะในแง่ของความรุนแรง

Yang, Shu - lung (1992) (อ้างใน กิตติพงศ์ พัฒนพงศ์ 2538 : 30) ได้ศึกษาเรื่อง Juvenile Delinquency in a Transitional Chinese Society : An Assessment of a social Disorganization Model in Capital Taipei (Taiwan) ที่ State University of New York at Buffalo (Thesis MSE.) การศึกษานี้ได้ดำเนินการเพื่อตอบสนองการเพิ่มขึ้นของพฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่นจีนในไทเป โดยมีแนวที่จะใช้ศึกษาถึงสาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่นในไทเป ผลการศึกษา พบว่า ชุมชนที่มีความยากจนสูง ผู้คนมีความแตกต่างหลากหลายกัน (Heterogeneity) ประชากรหนาแน่น และครอบครัวไร้ระเบียบสูง โดยพบผลทางตรงของปัจจัยเหล่านี้ต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบน

กิตติพงศ์ พัฒนพงศ์ (2538 : 92) ซึ่งศึกษาเรื่อง พฤติกรรมเบี่ยงเบนของนักเรียนระดับมัธยมปลายในเขตกรุงเทพมหานคร : การวิเคราะห์เชิงปริมาณทางสังคมจิตวิทยา ผลการวิจัยปรากฏว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยนักเรียนเพศชายมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่านักเรียนเพศหญิง

วรรณา พันธุ์สว่าง (2539 : 176) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า โดยผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร การขับรถแข่งในที่คับขัน การขับรถประมาทและหวาดเสียว เป็นต้น และ ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร , มีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียว และมีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า

วิรุฬห์ พระภักดี (2537 : 54) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุมประพฤติและปัญหาการคุมประพฤติ ศึกษาเฉพาะกรณีศาลจังหวัดอุบลราชธานี มีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาถึงปัจจัยทางด้าน ประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุม

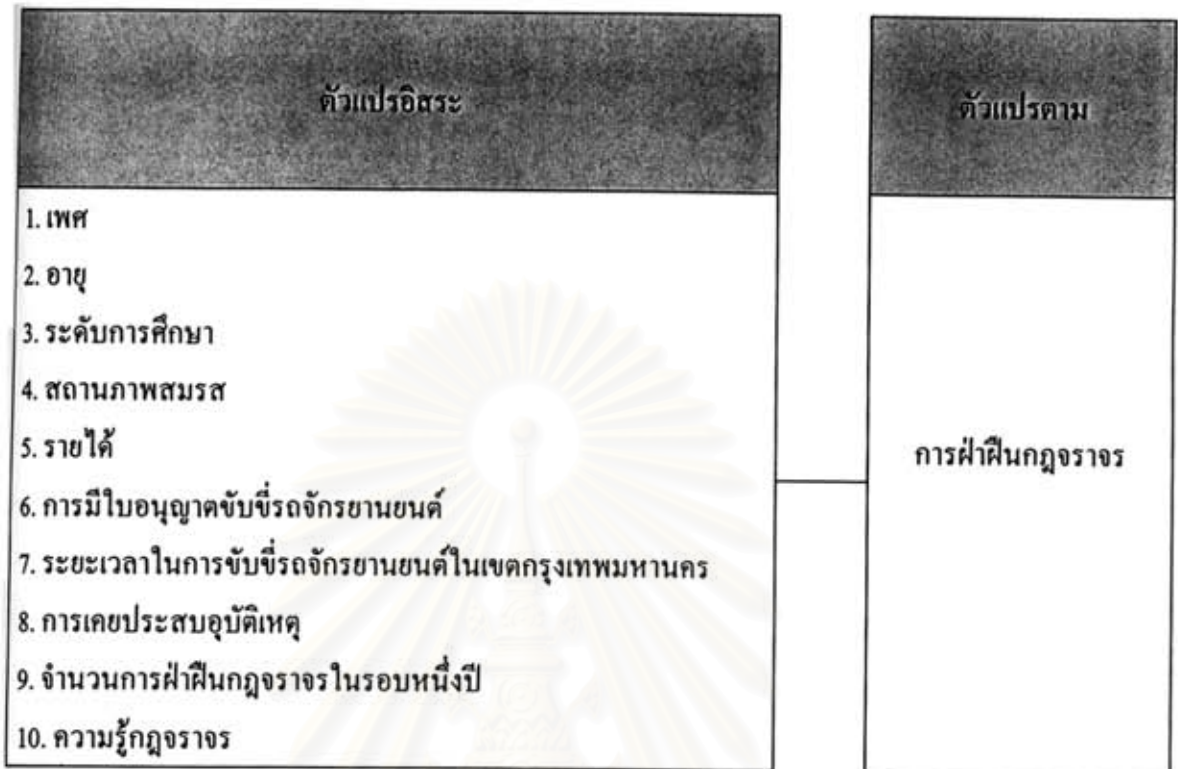
ประพจน์ พบว่า ผู้ถูกคุมประพจน์ที่ติดยาเสพติดให้โทษที่มีสถานภาพโสดจะกระทำผิดมากกว่าผู้ที่สมรส คือ ร้อยละ 62.7 และร้อยละ 51.2 ตามลำดับ ผลการศึกษาปรากฏว่าไม่เป็นตามสมมติฐานทุกข้อ เนื่องจากกลุ่มประชากรตัวอย่างมีความคล้ายคลึงกันในปัจจัยด้านสังคม เศรษฐกิจ และด้านประชากร

อรอดพร สุริยเดศ (2539 : 93) ศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001 - 5,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้น้อยกว่า 3,001 - 5,000 บาทต่อเดือน และ พบว่า ประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน โดย กลุ่มที่มีประสบการณ์ขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย



### ตัวแปรที่ทำการศึกษาวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร การเคยประสบอุบัติเหตุ และความรู้กฎจราจร

2. ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งผู้วิจัยได้ยึดถือตามเกณฑ์ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก และกฎหมายจราจรอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยได้เลือกในข้อหาหรือในพฤติกรรมซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ มาเป็นหัวข้อพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะกระทำผิดได้ และเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด โดยผู้วิจัยได้ยึดหลักจากคำสถิติในรายงานการกระทำผิดกฎจราจร ของบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งสามารถสรุปได้จำนวนทั้งสิ้น 30 ข้อหา หรือ 30 พฤติกรรม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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. ไม่ให้สิทธิ์แก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน
26. บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน
27. นำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน
28. นำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน

29. ขั้บรดขั้บสะพานถอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

30. ไม่เปิดไฟหน้า-ไฟท้ายในเวลากลางวัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย
2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย
3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ
4. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด
5. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก
6. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียานยนต์
7. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขีในกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีในกรุงเทพมหานครมาน้อย
8. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ
9. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก
10. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้

## นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง รถจักรยานยนต์ขนาด 2 ล้อ ที่ผู้ขับขีนำมาใช้บรรทุกขนส่งคนโดยสาร

วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง กลุ่มของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกัน เพื่อเดินรถรับ-ส่งผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง

ผู้ขับขี หมายถึง บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามที่ผู้ว่าจ้างระบุ และได้รับค่าจ้างหรือค่าใช้บริการในราคาที่ผู้โดยสารและผู้ขับขีได้ตกลงกัน

**กฎจรรยา** หมายถึง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ของทางราชการที่มีไว้ในการควบคุมและ  
 อำนวยการจรรยา โดยที่ผู้ใช้ทางจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

**พฤติกรรม** หมายถึง การแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ เช่นการใช้รถและ  
 การปฏิบัติตามกฎจรรยา เป็นต้น

**พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยา** หมายถึง การแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้โดยมีการละเมิด  
 หรือการกระทำความผิดที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่มีบัญญัติการจรรยา  
 ทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

**การจรรยา** หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขีรถ คนเดินเท้า หรือคนที่สูง ขี่ หรือไล่ด้อนสัตว์

**ทาง** หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางร่วม ทางแยก  
 ทางลาด ทางโค้ง สะพานและสถานที่ที่ประชาชนใช้ในการจรรยา และหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่ยินยอม  
 ให้ประชาชนใช้ในการจรรยาเว้นทางรถไฟ ในที่นี้หมายถึงถนนทั่ว ๆ ไป ที่ใช้ในการจรรยาทางบกใน  
 กรุงเทพมหานคร

**เพศ** หมายถึง เพศชาย และเพศหญิง

**อายุ** หมายถึง อายุโดยนับตามปี พ.ศ. ที่เกิด โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ อายุมาก โดยมี  
 อายุตั้งแต่ 25 ปี ขึ้นไป และอายุน้อย คือ อายุต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งเกณฑ์การจัดระดับอายุน้อยนี้ ได้  
 ถือหลักของการมีใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขีรถชนิดขนส่งสาธารณะ ว่า ผู้ที่จะมีสิทธิ์สอบเพื่อขอมีใบ  
 อนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะจะต้องมีอายุตั้งแต่อายุ 25 ปี ขึ้นไป

**ระดับการศึกษา** หมายถึง ระดับคุณภาพของการศึกษาที่จบ โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ  
 ระดับการศึกษาสูง โดยมีระดับการศึกษาดั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไป และระดับการศึกษาค่ำ ก็มีระดับ  
 การศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษา โดยได้ถือหลักของการศึกษาภาคบังคับเป็นเกณฑ์จัดระดับ

**สถานภาพสมรส** หมายถึง สถานภาพการแต่งงาน โดยถือเกณฑ์เป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่สมรสแล้ว  
 คือผู้ที่มีการแต่งงานแล้ว โดยรวมถึงคู่สมรสที่เสียชีวิตแล้ว หรือคู่ที่มีการหย่าร้างกัน และอีกกลุ่มคือผู้ที่  
 เป็นโสด ยังไม่แต่งงาน

รายได้ หมายถึง จำนวนเงินที่จะได้จากค่าตอบแทนในการขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อบริการผู้โดยสารที่มาว่าจ้าง โดยยังไม่หักค่าใช้จ่าย ซึ่งได้แบ่งระดับออกเป็น 2 ระดับ คือ มีรายได้น้อย โดยมีรายได้น้อยกว่า 7,000 บาท และ รายได้มาก คือมีรายได้มากกว่า 7,000 บาท ได้ยึดถือเกณฑ์การแบ่งระดับจากผลการวิจัยเรื่อง การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ของ นายศักดิ์ชัย ประโยชน์วิช (2535 : 184) ระบุว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 7,000 บาท

การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มาจากกรมการขนส่งทางบก

ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง การที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครมาก่อน ตอบแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ การมีระยะเวลาขับขีมาจะขับขีมาแล้วมากกว่า 3 ปี และการมีระยะเวลาขับขีน้อย คือขับขีมาน้อยกว่า 3 ปี

การเคยประสบอุบัติเหตุ หมายถึง การที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเคยประสบอุบัติเหตุการจราจรมาก่อนหรือไม่

จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปี หมายถึง ภายในรอบหนึ่งปีที่ผ่านมา ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาเป็นอย่างไร โดยได้ยึดระดับการแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ จำนวนการฝ่าฝืนน้อย โดยจะใช้เกณฑ์กระทำความผิดไม่เกิน 5 ครั้ง และมีจำนวนการฝ่าฝืนมาก คือจะทำความผิดมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป

การมีความรู้ด้านกฎจราจร หมายถึง การที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎหมายอื่น ๆ โดยถือเกณฑ์ของการมีความรู้ 2 ระดับ คือ มีความรู้มาก และมีความรู้่น้อย โดยใช้เกณฑ์ ค่าเฉลี่ย ของผลการทดสอบความรู้ เป็นเกณฑ์ โดยผู้ที่มีคะแนนตั้งแต่ค่าเฉลี่ยขึ้นไป ถือว่าเป็นผู้มีความรู้มาก และผู้ที่มีคะแนนน้อยกว่าค่าเฉลี่ย ถือว่าเป็นผู้มีความรู้่น้อย

## คำอธิบายสมมติฐาน

**สมมติฐานที่ 1** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย

จากแนวความคิดเกี่ยวกับความแตกต่างทางเพศ พิจารณาได้จากผลการวิจัยของ กิตติพงษ์ พัฒนวงศ์ (2538 : 92) ซึ่งศึกษาเรื่อง พฤติกรรมเบี่ยงเบนของนักเรียนระดับมัธยมปลาย ในเขตกรุงเทพมหานคร : การวิเคราะห์เชิงปริมาณทางสังคมจิตวิทยา ผลการวิจัยปรากฏว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยนักเรียนเพศชายมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่านักเรียนเพศหญิง

เพศ จึงมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยเพศชายจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรหรือการกระทำผิดกฎจราจร มากกว่าเพศหญิง ตามแนวคิดและผลการวิจัยที่กล่าวแล้ว ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย”

**สมมติฐานที่ 2** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ตามแนวความคิดทางด้านการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลได้เรียนรู้ ขอมรับค่านิยมต่าง ๆ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ กระบวนการขัดเกลาทางสังคมจะเริ่มมีการเรียนรู้ตั้งแต่เกิด และจะมีการเรียนรู้ไปเรื่อย ๆ ตามระยะเวลาแต่ละบุคคลจะสามารถได้รับการถ่ายทอดสำหรับอายุของบุคคลนั้น มักจะสะท้อนถึงความแตกต่างของโอกาสหรือระยะเวลาการเรียนรู้ทางสังคม ซึ่งอายุที่แตกต่างกัน อาจทำให้บุคคลมีความคิดเห็นต่อเรื่องต่าง ๆ แตกต่างกันด้วย

อายุเป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นภูมิหลังและประสบการณ์ที่ผ่านมาของชีวิต เพราะยิ่งอายุมากประสบการณ์การเรียนรู้ก็มาก หรือมีกระบวนการขัดเกลาทางสังคมที่มากกว่าอายุก็อาจจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลมีบทบาท การกระทำ ความเชื่อที่แตกต่างกันไป ซึ่งจากระยะเวลาของการเรียนรู้เองจึงเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในพฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกในสังคมส่วนรวม โดยผู้ที่มีอายุมาก การเรียนรู้จะมีมาก การกระทำต่าง ๆ จะมีความสำนึก และการยับยั้งในการกระทำความคิดได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย ซึ่งจะนำไปสู่การกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ ในสังคม ต่อไป

มีผลการวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง ( 2539 : 44 ) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย ( 18 - 30 ปี ) จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร , มีพฤติกรรมในการขับรถประมาท และหวาดเสียว และมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า ( 31 - 41 ปี )

ดังนั้น อายุจึงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยผู้ที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก ตามแนวคิดและผลการวิจัยที่กล่าวแล้ว จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

**สมมติฐานที่ 3** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

ในเรื่องระดับการศึกษา หมายถึงระดับที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจบการศึกษาชั้นสูงสุด โดยในแนวคิดเรื่องการศึกษานี้ นั่น คือ การศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะผลักดันให้คนเป็นคนทันสมัย มีความคิดก้าวหน้า เนื่องจากการศึกษาเป็นเครื่องชี้วัดระดับความรู้ ความสามารถส่วนตัวของบุคคล ซึ่งการศึกษานับว่าเป็นกระบวนการจัดเกลาสังคม ( SOCIALIZATION ) โดยเป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางที่ถูกต้องแก่ตัวบุคคลอย่างจงใจและเจตนา เช่นการรู้จักระเบียบแบบแผนในสังคม การรักษากฎหมาย และปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อจะได้ปฏิบัติตนให้ดำรงอยู่ในสังคมอย่างปกติสุข โดยการเรียนการสอนนั้น ในเบื้องต้นจะเรียนรู้เฉพาะพื้นฐานเบื้องต้น เมื่อผ่านระดับชั้นที่สูงขึ้นไปแล้วจะมีการเรียนรู้ด้านกฎหมายสูงมากขึ้นไปเรื่อย ๆ ซึ่งเมื่อบุคคลมีความรู้ในระดับที่สูง พฤติกรรมเบี่ยงเบน หรือการกระทำผิดกฎหมายจะน้อยลง และเมื่อมีการศึกษาต่ำอาจจะเป็นสาเหตุหนึ่งในการกระทำผิด

โดยมีผลการวิจัยของ สนิท สมักรการ และคณะ ( 2530 : 12 ) ( อังโน วิรุฬห์ พระภักดี : 66 ) ศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของคนหนุ่มสาวไทย พบว่า บรรดาผู้ติดยาเสพติดส่วนมากมีการศึกษาต่ำ คือไม่เกินชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ( ม.ศ.3 ) มีถึงร้อยละ 85.2 ของตัวอย่างทั้งหมด และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ สูงกว่าระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 ( ม.ศ.5 ) พบว่ามีค่อนข้างน้อยคือเพียงร้อยละ 6.5

จะเห็นได้ว่า ผู้มีระดับการศึกษาต่ำมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่าผู้มีระดับการศึกษาสูง ดังนั้น ผู้มีระดับการศึกษาต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้มีระดับการศึกษาสูง ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำ

#### สมมติฐานที่ 4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด

สถานภาพสมรสเป็นตัวกำหนดบทบาทและหน้าที่ของบุคคล เหมือนกับสถานภาพด้านอื่น ๆ ปกติสถานภาพสมรสมักจะแบ่งออกเป็น โสด สมรส หม้าย หย่าร้าง และแยกกันอยู่ สำหรับการวิเคราะห์ครั้งนี้แบ่งสถานภาพออกเป็นสองกลุ่ม คือ โสด และสมรส ( แต่งงาน หม้าย หย่าร้าง และแยกกันอยู่ ) สาเหตุที่แบ่งเช่นนี้เพราะต้องการเปรียบเทียบถึงสาเหตุที่มีอิทธิพล ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากการแสดงบทบาทหรือกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างคนโสดและสมรสแตกต่างกัน สิ่งเหล่านี้นอกจากทำให้มีผลต่อความแตกต่างทางด้านพฤติกรรม ความคิดเห็น ค่านิยม การปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากคนโสดมีอิสระเสรีภาพมากกว่าผู้ที่สมรส ความเป็นอิสระในบทบาทหน้าที่ตลอดจนความคิด คนโสดน่าจะกระทำความผิดมากกว่าคนที่สมรส

โดยมีผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องคือ สนิท สัมกรการ และคณะ (2530 : 21 ) ( อ้างใน วิรุฬห์ พระภักดี , 2537 : 54 ) ศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของหนุ่มสาวไทยพบว่า ผู้ติดยาเสพติดส่วนใหญ่ร้อยละ 67.7 เป็นโสด และร้อยละ 32.3 มีสถานภาพสมรส และจากการศึกษาวิจัยของวิรุฬห์ พระภักดี ( 2537 : 54 ) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุมประพฤติและปัญหาการคุมประพฤติ ศึกษาเฉพาะกรณีศาลจังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ผู้ถูกคุมประพฤติที่ติดยาเสพติดให้โทษที่มีสถานภาพโสดจะกระทำความผิดมากกว่าผู้ที่สมรส คือ ร้อยละ 62.7 และร้อยละ 51.2 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่า ผู้มีสถานภาพโสดจะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่าผู้มีสถานภาพสมรส ดังนั้น จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสถานภาพสมรส จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสด

**สมมติฐานที่ 5** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

สำหรับรายได้ทางเศรษฐกิจของบุคคลนั้น จะสะท้อนให้เห็นโอกาสความเป็นอยู่ของบุคคลในสังคม เนื่องจากบุคคลทุกคนมีเป้าหมายในการดำรงชีวิตของตนเอง ขึ้นอยู่กับโอกาสที่บุคคลนั้นจะหารายได้มากน้อยเพียงใด ในขณะที่เดียวกันสังคมทุกสังคมมีจุดหมายปลายทางให้คนในสังคมยึดมั่นในการอยู่ร่วมกัน แต่ค่านิยมทางสังคม ที่กำหนดให้บุคคลปฏิบัติตามมีจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต เนื่องจากทุกคนในสังคมมีเป้าหมายในการดำรงชีวิตไม่เหมือนกัน เช่นเดียวกับรายได้ของแต่ละบุคคลไม่เหมือนกัน บุคคลที่มีรายได้ต่ำก็ต้องการมีรายได้สูง ความต้องการอยากมีรายได้สูงจึงต้องค้นหาวิธีการต่าง ๆ เพื่อที่จะได้เงินมาก ๆ ซึ่งการประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเช่นกัน การที่ต้องการรายได้สูง จึงเป็นการขับขีรถจักรยานยนต์คอยรับจ้างให้มากขึ้น มีการขับขีให้รวดเร็วขึ้น เพื่อที่ต้องการจะรับผู้โดยสารคนใหม่ ในความรีบร้อนนี้เอง จึงเป็นเหตุที่ต้องขับฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อให้ไปถึงจุดหมายเร็วที่สุดและกลับไปรับผู้โดยสารรายใหม่ อีก ดังนั้นแสดงว่าผู้ที่มีรายได้สูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

โดยมีผลการวิจัยของ อรรถพร สุวณิช (2539 : 93) ศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001 - 5,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้น้อยกว่า 3,001 - 5,000 บาทต่อเดือน

จะเห็นได้ว่า ผู้มีระดับรายได้ที่สูงกว่ามีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่า ผู้มีรายได้ที่ต่ำกว่า ดังนั้น ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง ซึ่งเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

**สมมติฐานที่ 6** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่มียานยนต์

ตามกฎหมายจราจร และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดไว้ว่า ผู้ที่จะขับขีรถไปในทางทุกประเภท จะต้องได้รับใบอนุญาตขับขีรถ โดยจะต้องไปดำเนินการจัดทำกับเจ้าพนักงาน ที่กรมขนส่ง

ทางบก ซึ่งจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่นมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป เป็นต้น และผ่านการทดสอบทั้งการทดสอบความรู้กฎจราจร และการทดสอบการขับขี่รถในสนามสอบ ซึ่งผู้ที่ได้รับอนุญาตใบขับขี่แล้ว จะมีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถเป็นอย่างดี รวมทั้งมีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 แต่จากสถิติการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ทำการจับกุมผู้ขับขี่รถที่ทำผิดกฎจราจร ปรากฏว่า มีผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะนำเสนอในส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น โดยในปี พ.ศ.2536 ถูกจับกุมจำนวน 7,419 ราย ปี พ.ศ. 2537 ถูกจับกุมจำนวน 8,237 ราย และระหว่างเดือน มกราคม - มิถุนายน 2538 ถูกจับกุมจำนวน 3,739 ราย ซึ่งนับได้ว่าเป็นจำนวนมาก โดยการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถชนิดอื่น ๆ ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่นั้น ไม่ได้ผ่านการทดสอบการขับขี่ และการทดสอบความรู้กฎจราจร ทำให้เมื่อนำรถออกมาขับขี่บนท้องถนนจะทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เพราะไม่มีความรู้ในกฎและสัญญาณ หรือเครื่องหมายต่าง ๆ อีกทั้งขับขี่อย่างไม่มีความชำนาญ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการติดขัดได้ ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่持有ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

**สมมติฐานที่ 7** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย

สำหรับระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งการที่เคยขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร มาก่อนเป็นระยะเวลาานแล้ว จะมีความรู้ความเข้าใจในเส้นทาง ทั้งช่องทางการเดินรถ รวมทั้งการเดินรถในทิศทางต่าง ๆ มีความเข้าใจในเครื่องหมายจราจร หรือจำได้ว่าในจุดใด บริเวณใดที่มีการห้ามการจอดรอ หรือห้ามเลี้ยว หรือห้ามจอด เป็นต้น ซึ่งการที่มีระยะเวลาการขับขี่มาก่อนมาก จะทำให้มีการเรียนรู้ได้มาก เวลาขับขี่รถในปัจจุบันจึงสามารถขับขี่ได้ถูกต้องตามกฎจราจร แต่ถ้าหากมีระยะเวลาในการขับขี่ในกรุงเทพมหานครมาน้อย ก็อาจจะเกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่า เพราะอาจไม่รู้ไม่เข้าใจในจุดการจราจรต่าง ๆ ซึ่งระยะเวลาในการขับขี่มาก่อน อาจจะเรียกได้ว่าเป็นประสบการณ์ในการขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง

ซึ่งมีผลการศึกษาวิจัยของ อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ซัดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน โดย กลุ่มที่มี



ประสบการณ์ขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี มีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิคของทางด้านซ้าย มากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขี้อัฒบ้รจัดกรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขีในกรุงเทพมหานครมามาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีมาน้อย”

**สมมติฐานที่ 8** ผู้ขับขีรถจัดกรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ

สำหรับการประสบอุบัติเหตุ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะกีดขวางการจราจร อีกทั้งมีการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งมีสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ ตามตารางที่ 1.2 แสดงสถิติสรุปคดีจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร พบว่า ในปี พ.ศ. 2540 มีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจำนวน 54,324 ราย และมีมูลค่าทรัพย์สินเสียหาย 513,389,006 บาท ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงมาก แต่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 มีอัตราที่ลดลงมาเรื่อย ๆ

แต่การที่บุคคลที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมองเห็นถึงความอันตรายของอุบัติเหตุ และเกิดความกลัว โดยทำให้เสียทรัพย์สิน เงิน บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต จึงขับรดด้วยความระมัดระวังมากขึ้น ซึ่งจะมีทฤษฎีการกระทำทางสังคม (สุรพล กาญจนจิตรรา, 2540 : 18 - 19) โดยในเนื้อหาได้ระบุว่า การตัดสินใจทำอะไรก็ตามจะมีปัจจัยต่าง ๆ มาเป็นหลักในการพิจารณา คือ ความคิดเห็น อารมณ์ หรือความรู้สึก การคาดคะเนพฤติกรรมของตน พฤติกรรมที่แสดงออก ซึ่งผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะเห็นตัวอย่าง และไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจรซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ จึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งในการกระทำ หรือแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ในสังคม เป็นต้น แต่ในส่วนที่เคยประสบอุบัติเหตุแล้ว อาจเห็นว่าไม่เป็นอะไร ก็อาจจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น ไม่ใส่ใจว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ ดังนั้นผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจึงมีการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว

**สมมติฐานที่ 9** ผู้ขับขีรถจัดกรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

หากกล่าวในเรื่องของการฝ่าฝืนกฎจราจร พิจารณาได้ว่าในแต่ละปี จะมีผู้ถูกจับกุม และได้ใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นจำนวนมาก และพิจารณาได้จากสถิติผลการจับกุมผู้กระทำผิดโดยการออกใบสั่ง ตามตารางที่ 1.1 ปรากฏว่าในปี พ.ศ.2539 มีผู้ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมและได้

รับใบสั่งมีมากถึง 2,326,571 คน ซึ่งมีจำนวนมากขึ้นกว่าเดิมมาก ซึ่งแสดงว่าผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร และถูกจับกุมแล้ว ก็มักจะมีการกระทำผิดอีก ซึ่งผู้ที่ไม่เคยได้กระทำผิดเลย หรือกระทำผิดน้อยจะมีความเกรงกลัวที่จะกระทำผิด ก้าวถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ จึงมักไม่ค่อยจะฝ่าฝืนกฎจราจรมากนัก แต่ในทางกลับกัน ผู้ที่เคยกระทำผิดและถูกจับกุมก็มักจะทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีก เพราะอาจจะไม่เกรงกลัวต่ออัตราโทษที่ต้องได้รับ และการไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเมื่อทำการฝ่าฝืนกฎจราจรไปแล้ว โดยอาจจะกล่าวได้ว่า การกระทำของคนนั้นจะขึ้นอยู่กับปัจจัยในหลาย ๆ อย่างที่มาช่วยในการตัดสินใจ ดำเนินการอะไร หรือทำพฤติกรรมอะไรไป ตามทฤษฎีการกระทำทางสังคม โดยจะมีความคิดเห็น อารมณ์ความรู้สึก การคาดคะเนพฤติกรรมของตน และพฤติกรรมที่แสดงออก ดังนั้น ผู้ที่ไม่เคยถูกจับ หรือผู้ที่เคยถูกจับกุมมาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่เคยถูกจับกุมหรือกระทำผิดมามาก

**สมมติฐานที่ 10** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้ที่น้อย

ความรู้ในเรื่องของกฎจราจรนั้น มีความจำเป็นที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรต่าง ๆ เพื่อการใช้รถบนท้องถนนนั้นต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากถือว่ากฎจราจรเป็นกรอบแนวปฏิบัติให้ผู้ขับขี่รถปฏิบัติตาม เป็นระเบียบแบบแผนในการควบคุมการจราจร ให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย การที่ผู้ขับขี่มีความรู้ความเข้าใจกฎจราจรดี ก็จะมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตาม โดยไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร แต่ในทางกลับกัน ถ้ามีผู้ไม่รู้หรือไม่เข้าใจกฎหมายจราจร หรือมีความรู้ที่น้อย ก็จะทำให้การขับขี่รถบนท้องถนนเกิดปัญหา เช่นอาจไม่เข้าใจในสัญญาณ เครื่องหมายจราจร หรือข้อบังคับต่าง ๆ ก็จะทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรขึ้นได้

วรพจน์ หาสุณหะ (อ้างใน ชยพจน์ หาสุณหะ, 2536) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางยี่ขัน ผลจากการวิจัยพบว่า ประชาชนทั่วไปในท้องที่เขตสถานีตำรวจนครบาลบางยี่ขัน ยังมีความหวาดกลัวต่อบทบาทของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะประกอบอาชีพแฝงเพื่อประกอบอาชีพอาชญากรรมอาจเป็นเพราะสาเหตุมาจากการแต่งกายไม่สุภาพ การขาดการอบรมมารยาทและการพูดจาที่ดี อีกทั้งขาดความตระหนักถึงความปลอดภัยและโดยเฉพาะอย่างยิ่งขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจร และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้ แสดงว่า ความรู้ด้านกฎหมายจราจรจึงมีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจร กล่าวคือ หากผู้ขับขี่มีความรู้ในเรื่องของกฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก แต่หากมีความรู้ที่น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก