



สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน
ในเขตตำบลเมืองเดช จังหวัดเดช

ดาบตำรวจศรวิศ ขมเขย

ดาราบัณฑิต เป็นตัวแทนของภารกิจศึกษาเพื่อพัฒนาคนตามหลักคุณธรรมค่านิยมหลัก ๑๒ ประการ

สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

พุทธศักราช ๒๕๕๕

สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายอาญาของประชาชน
ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

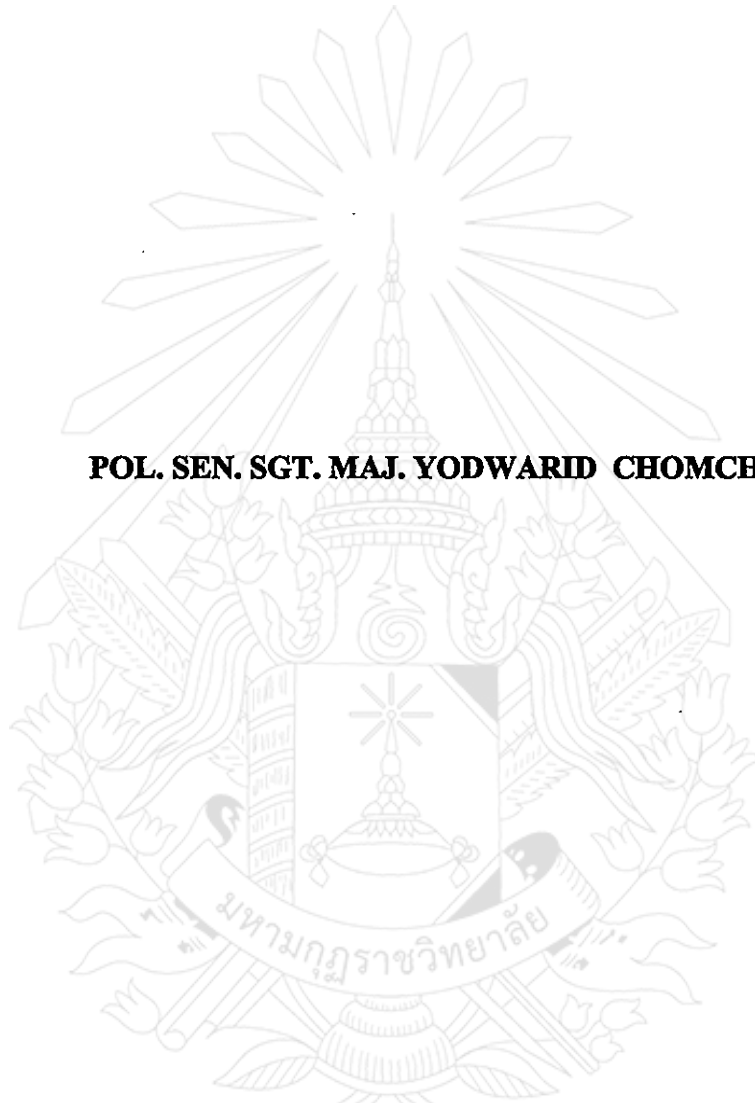


สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
พุทธศักราช 2554

B 15253

**CAUSES IN BREAKING A TRAFFIC LAW OF PEOPLE IN
MUEANG LOEI DISTRICT, LOEI PROVINCE**

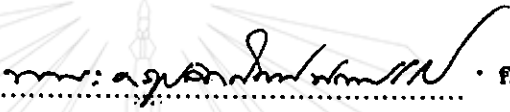
POL. SEN. SGT. MAJ. YODWARID CHOMCHOEI



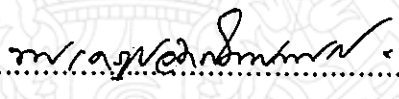
**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS
DEPARTMENT OF GOVERNMENT
GRADUATE SCHOOL
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY
B.E 2554 (2011)**

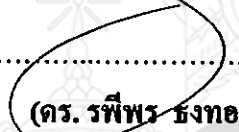
หัวข้อสารนิพนธ์ : สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย
จังหวัดเลย
ชื่อนักศึกษา : คาบตำรวจสวัสดิศ ชมเชย
สาขาวิชา : รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร. รพีพร ธงทอง
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชินฉงพงศ์ ศรีจันทร์


บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต

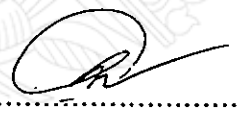

..... คณะบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(พระครูปลัดสัมพิพัฒน์วิริยาจารย์ (ดร.))

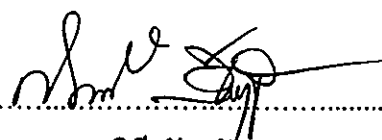
คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(พระครูปลัดสัมพิพัฒน์วิริยาจารย์ (ดร.))


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. รพีพร ธงทอง)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชินฉงพงศ์ ศรีจันทร์)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภาสกร คอกจันทร์)


..... กรรมการ
(ดร. ชาติณี รักกตัญญู)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

Thematic Title : Causes in Breaking a Traffic Law of People in Mueang loei District,
Loei Province

Student's Name : Pol. Sen. Sgt. Maj. Yodwarid Chomchoei

Department : Government

Advisor : Dr. Rapeepron Thongtong

Co-Advisor : Asst. Prof. Chissanapong Sonchan

Accepted by the Graduate School, Mahamakut Buddhist University in Partial
Fulfillment of the Requirements for the Master's Degree.

P. Sampipattanaviriyajarn Dean of Graduate School
(Phrakhrupaladsampipattanaviriyajarn (Dr.))

Thematic Committee

P. Sampipattanaviriyajarn Chairman
(Phrakhrupaladsampipattanaviriyajarn (Dr.))

Dr. Rapeepron Thongtong Advisor
(Dr. Rapeepron Thongtong)

Chissanapong S. Co-Advisor
(Asst. Prof. Chissanapong Sonchan)

Dr. Phasakorn Dokchan Member
(Asst. Prof. Dr. Phasakorn Dokchan)

Dr. Salinee Raggatanyoo Member
(Dr. Salinee Raggatanyoo)

หัวข้อสารนิพนธ์	: สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย
รื่อนักศึกษา	: คาบคำรวยสวริศ ชมเชย
สาขาวิชา	: รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา	: คร. รพีพร ธงทอง
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชินณพงศ์ ศรีจันทร์
ปีการศึกษา	: 2553

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย 2) เพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน และ 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวนทั้งสิ้น 4,408 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยการเปิดตารางสำเร็จรูปของเครชี และมอร์แกน ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 357 คน แล้วนำไปหาสัดส่วนของกลุ่มประชากร โดยใช้ฐานความผิดเป็นเกณฑ์ ทำการสุ่มโดยวิธีแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ใช้สถิติบรรยาย ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การทดสอบค่า t (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ (Scheffe's Method) โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป

ผลการวิจัยพบว่า

1. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่า ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง และน้อยที่สุดคือด้านการศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง

2. ผลการเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศ และระดับการศึกษาต่างกัน มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกัน มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย พบว่า ต้องการให้กวดขันและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาคือสร้างถนนเพิ่มขึ้น



**Thematic Title : Causes in Breaking a Traffic Law of People in Mueang loei District,
Loei Province**

Student's Name : Pol. Sen. Sgt. Maj. Yodwarid Chomchoei

Department : Government

Advisor : Dr. Rapeepron Thongtong

Co-Advisor : Asst. Prof. Chissanapong Sonchan

Academic Year : B.E. 2553 (2010)

ABSTRACT

The objectives of this thematic paper were as follows 1) to study of causes in breaking a traffic law of people in Mueang loei district, loei province. 2) to compare causes in breaking a traffic law in Mueang loei district, loei province of people classified according differences over their genders, ages, and level of education. 3) to study suggestion concerning with causes in breaking a traffic law of people in Mueang loei district, loei province. The samples in this study were breaker a traffic law of people in Mueang loei district, loei province. as the numbers of 351 persons. Tools used for data collecting were questionnaires. Statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation, statistics used t-test One-Way ANOVA. If there were any difference, it was tested by means of Scheffe's method and analyzed by computing

The result of research were found as follow :

1. Causes in breaking a traffic law of people in Mueang loei district, loei province in the overall aspect was at middle level. Taking a single aspect in to account, the most satisfaction was road system planning and city planning at the middle level; while those of law enforcement and educated were at middle level.

2. The comparative results in breaking a traffic law in Mueang loei district, loei province of people classified according differences over their genders, ages, and level of education found that causes in breaking a traffic law of people in Mueang loei district, loei province of breaker a traffic law classified according differences over their genders, and level of education were proven to be the null hypothesis in overall aspect but people classified according differences over their ages, was proven to be the hypothesis in overall aspect

3. Suggestions about causes in breaking a traffic law of people in Mueang loei district, loei province were that should : make rigorous and arrest breaker a traffic law and roads increased.



กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลง ได้ด้วยดีเพราะความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากคณะอาจารย์ สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ เสนอแนะข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ รวมทั้งตรวจสอบข้อบกพร่องต่าง ๆ ตลอดจนสนับสนุนให้กำลังใจแก่ผู้จัดทำ จนทำให้การศึกษาในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงลง ได้ด้วยดี ผู้ศึกษารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของคณาจารย์ และขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงด้วยความจริงใจ

ขอขอบพระคุณดร. รพีพร ชงทอง อาจารย์ที่ปรึกษา และผู้ช่วยศาสตราจารย์จิณณพงศ์ ศรีจันทร์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้ช่วยเหลือให้คำแนะนำตลอดจนเสนอแนะข้อคิดเห็นต่าง ๆ จนทำให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ คณาจารย์และเจ้าหน้าที่ศูนย์การศึกษابัณฑิตวิทยาลัยทุกคนที่ได้เมตตาอนุเคราะห์เอื้อเฟื้อทั้งคำแนะนำและงานด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับข้าพเจ้าด้วยดีตลอดตั้งแต่แรกเข้าจนจบการศึกษา

ขอบคุณนายนิพัทธ์กรณ์ คำณวิบูลย์, นางสาวภริณี ภาณุมาศ, นางสุพัตรา ไวโสภา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภัทรพร เกษสังข์, นางยุพาพร พรหมศิลา ได้เมตตาให้คำแนะนำ ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย และชี้แนะข้อบกพร่องเพื่อที่จะได้ปรับปรุงสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้ดีขึ้น

ขอขอบคุณนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง รุ่นที่ 6/2552 ทั้งที่เป็นบรรพชิต และคฤหัสถ์ทุกคนที่คอยให้กำลังใจ คำปรึกษาทั้งด้านการเรียนและการทำสารนิพนธ์จนสำเร็จ

คุณค่าและประโยชน์ใด ๆ ที่อาจมีจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้จัดทำขอมอบเป็นเครื่องบูชาผู้มีพระคุณ บิดา มารดา ผู้ให้กำเนิด และเลี้ยงดู ให้การศึกษา ตลอดจนครูบาอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านที่มีส่วนในการวางรากฐานการศึกษาให้แก่ผู้วิจัย และให้ความอนุเคราะห์และเป็นกำลังใจที่ดีเสมอมา

คาบตำรวจยศวิศ ชมเชย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญแผนภูมิ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3 สมมติฐานของการวิจัย	2
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.6 คำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	3
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน	11
2.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	19
2.4 กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ใช้รถควรทราบ	21
2.5 ลักษณะของกฎหมายจราจร	30
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	36
2.7 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา	43
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	47
2.9 สรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	51

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	52
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	52
3.2 เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง	52
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	54
3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	55
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	57
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	57
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย	58
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	61
4.1 ตัวลัษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	62
4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	62
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	63
ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	63
ตอนที่ 2 สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย	65
ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย	68
ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย	87
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	88
5.1 สรุปผลการวิจัย	89
5.2 อภิปรายผล	92
5.3 ข้อเสนอแนะ	99
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	99
5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย	101
บรรณานุกรม	102

ภาคผนวก	105
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ	106
ภาคผนวก ข หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ	108
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม	114
ภาคผนวก ง ค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC)	118
ภาคผนวก จ ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	120
ประวัติผู้วิจัย	123



สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 2.1	รายงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายเปรียบเทียบ	45
ตารางที่ 3.1	แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกฐานการกระทำผิดของผู้ตอบแบบสอบถาม	53
ตารางที่ 4.1	แสดงจำนวน และค่าร้อยละ ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	63
ตารางที่ 4.2	แสดงจำนวน และค่าร้อยละ ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ	63
ตารางที่ 4.3	แสดงจำนวน และค่าร้อยละ ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	64
ตารางที่ 4.4	แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน	65
ตารางที่ 4.5	แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา	65
ตารางที่ 4.6	แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง	66
ตารางที่ 4.7	แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	67
ตารางที่ 4.8	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามเพศ	68
ตารางที่ 4.9	แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามเพศ	68

ตารางที่ 4.10	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามเพศ	69
ตารางที่ 4.11	แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามเพศ	69
ตารางที่ 4.12	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามเพศ	70
ตารางที่ 4.13	แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามเพศ	70
ตารางที่ 4.14	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามเพศ	71
ตารางที่ 4.15	แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามเพศ	71
ตารางที่ 4.16	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามอายุ	72
ตารางที่ 4.17	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามอายุ	72
ตารางที่ 4.18	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้านจำแนกตามอายุ	73
ตารางที่ 4.19	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ	74
ตารางที่ 4.20	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ	74

ตารางที่ 4.21	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ	75
ตารางที่ 4.22	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการกระทำผิด กฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการ วางแผนระบบถนนและ พังเมือง จำแนกตามอายุ	76
ตารางที่ 4.23	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และพังเมือง จำแนกตามอายุ	76
ตารางที่ 4.24	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และพังเมือง จำแนกตามอายุ	77
ตารางที่ 4.25	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิด กฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการ บังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามอายุ	77
ตารางที่ 4.26	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามอายุ	78
ตารางที่ 4.27	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิด กฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวม ทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา	78
ตารางที่ 4.28	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนก ตามระดับการศึกษา	79
ตารางที่ 4.29	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้านจำแนก ระดับการศึกษา	80
ตารางที่ 4.30	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิด กฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้าน การศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา	81

ตารางที่ 4.31	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา	81
ตารางที่ 4.32	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา	82
ตารางที่ 4.33	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา	83
ตารางที่ 4.34	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา	83
ตารางที่ 4.35	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา	84
ตารางที่ 4.36	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา	85
ตารางที่ 4.37	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา	85
ตารางที่ 4.38	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา	86
ตารางที่ 4.39	ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย	87

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือการกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขีในบ้านของตนเอง แต่หากขับขีไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันที ทั้ง ๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด¹

อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และสร้างความเสียหาย ให้กับสังคมส่วนรวมอย่างมหาศาล โดยเฉลี่ยคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ชั่วโมงละ 1.44 คน สูญเสียทางเศรษฐกิจ คิดเป็นร้อยละ 3.8 ของค่า GDP หรือผลผลิตมวลรวมทั้งประเทศ² ปัญหาการจราจรเกิดจาก 4 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ถนนและผังเมือง ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง พฤติกรรมรถขับขี และการบริหารงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่คือ ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร มีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ตามมาตรา 140 แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522³

¹มาตรฐานสำนักงานอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, “หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร, คู่มือเครื่องหมายการควบคุมการจราจร”, 12 มกราคม 2554,

<www.siamsafety.com/law_traffic.doc> (28 มีนาคม 2554)

²สถานีตำรวจภูธรเมืองเลย, “ปัญหา สาเหตุ และแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร”, 28 มีนาคม 2011,

<www.loei.police.go.th/download2/t4.doc> (28 มีนาคม 2554)

³สมบุญดี สุขชัยบรร ชุทธพงษ์ ฟังแรงตน, “มาตรการแก้ไขปัญหาจราจร”, 23 พฤษภาคม 2553,

<www.ryt9.com/s/bmnd/905037> (28 มีนาคม 2554)

จากรายงานปัญหาสาเหตุ และแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองเลยพบว่า สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรเกิดจาก 1) ด้านการศึกษา 2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง 3) ด้านเศรษฐกิจ และ 4) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย⁴ จากสถิติการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ 2553 และในปีงบประมาณ 2554 พบว่า ในปีงบประมาณ 2553 (1 ตุลาคม 2552-30 กันยายน 2553) มีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ในฐานความผิดต่าง ๆ ดังนี้ ไม่สวมหมวกนิรภัย, อุปกรณ์ส่วนควบจักรยานยนต์ไม่ถูกต้อง, เมาสุรา, ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย, ไม่มีใบอนุญาตขับขี่, ขับรถเร็วเกินกำหนด, ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ, ขับรถย้อนศร, โทรศัพท์ในขณะขับรถ รวมทั้งสิ้นจำนวน 49,328 คน และในปีงบประมาณ 2554 ในฐานความผิดเดียวกัน มีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร จำนวน 38,532 คน⁵ ถ้าเปรียบเทียบสัดส่วนของการกระทำผิด ในปีงบประมาณ 2553 และปีงบประมาณ 2554 พบว่า มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้น

ผู้วิจัยในฐานะเป็นตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมายของสถานีตำรวจภูธรจังหวัดเลย อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จึงมีความสนใจศึกษาเพื่อการพัฒนาจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน

1.2.3 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

1.3.1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน

1.3.2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน

1.3.3 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีสาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน

⁴สถานีตำรวจภูธรเมืองเลย, “ปัญหา สาเหตุ และแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร”, อ้างแล้ว.

⁵ตำรวจภูธรจังหวัดเลย, “มาตรการบังคับใช้กฎหมาย”, 28 มีนาคม 2011,

<<http://www.loei.police.go.th/loeiweb>> (28 มีนาคม 2554)

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านประชากร

ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวน 4,408 คน ตามสถิติที่เก็บไว้เมื่อปี พ.ศ.2553 ระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือน ธันวาคม

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ได้แก่ สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ 1) ด้านการศึกษา, 2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง และ 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1.4.3 ขอบเขตด้านพื้นที่

ได้แก่ ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1.5.2 ทำให้ทราบผลการเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชน ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน

1.5.3 ทำให้ทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชน ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1.5.4 ทำให้สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัย เสนอผู้เกี่ยวข้องเพื่อนำไปพัฒนา ปรับปรุง และส่งเสริมงานจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยให้ดียิ่งขึ้น

1.6 คำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

สาเหตุ หมายถึง ต้นเหตุหรือจุดเริ่มของเรื่องของเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่ผลลัพธ์ทั้งใน ทางบวกและทางลบ

การกระทำผิด หมายถึง การทำผิดกฎหมาย ซึ่งกฎหมายกำหนดความผิดไว้อย่างชัดเจน เมื่อ มีการกระทำผิดเกิดขึ้นต้องได้รับการทดแทนความผิด

กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และ

พระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร หมายถึง ต้นเหตุการกระทำผิดพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ในที่นี้แบ่งสาเหตุการกระทำผิดออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย

ด้านการศึกษา หมายถึง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรอันเนื่องมาจากการศึกษาของประชาชนไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทาง การใช้รถในทาง ส่งผลให้ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนจนทำให้เกิดความเคยชินต่อการกระทำผิด โดยไม่มีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย

ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง หมายถึง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรอันเนื่องมาจากขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี เช่น พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข และเครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ หรือไม่ชัดเจน หรือชำรุด เป็นต้น

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึงสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรอันเนื่องมาจากบทลงโทษที่มีความยืดหยุ่น ขาดความเด็ดขาด เช่น การกำหนดโทษเพราะในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียวเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลายและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก และในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษมักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณาให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรในกรณีดังกล่าว เจ้าหน้าที่ห้อยยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบ ในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจรหรือควบคุมการจราจร ไม่เข้มงวดในเรื่องที่ควรเข้มงวด อาทิเช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (โดยเฉพาะการฝ่าไฟแดง) การขับรถยนต์บนถนนสายสำคัญหรือมีการจราจรหนาแน่น การดื่มสุราและการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบจะปล่อยปละละเลยในเรื่องเหล่านี้ทำให้การกระทำเหล่านี้สร้างนิสัยเห็นแก่ตัว มักง่าย และไม่เคารพสิทธิผู้อื่น ซึ่งจะกลายเป็นปัญหาสังคมที่แก้ไขยาก เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไม่มีความสม่ำเสมอ บางวันเข้มงวด บางวันปล่อยปละละเลย เป็นต้น

เพศ หมายถึง เพศของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น 1) เพศชาย และ 2) เพศหญิง

อายุ หมายถึง อายุของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้ 1) 18 ปี หรือต่ำกว่า, 2) 19- 39 ปี, 3) 40 - 60 ปี และ 4) 60 ปีขึ้นไป

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ 1) เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า, 2) เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และ 3) สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

ประชาชน หมายถึง ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ในระหว่าง 1-29 กุมภาพันธ์ 2554



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน
- 2.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน
- 2.4 กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ใช้รถควรทราบ
- 2.5 ลักษณะของกฎหมายจราจร
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.7 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา
- 2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.9 สรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์

พฤติกรรมของคนในฐานะที่เป็นสัตว์สังคมนั้น แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1) พฤติกรรมเปิดเผย (Overt Behavior) คือ พฤติกรรม หรือการกระทำที่สามารถสังเกตเห็นได้เช่น การพูด การร้องไห้ การชกมวย ฯลฯ

2) พฤติกรรมไม่เปิดเผย (Convert Behavior) คือ พฤติกรรม หรือการกระทำที่ไม่สามารถสังเกตเห็น ได้นอกจากจะใช้เครื่องมือช่วยวัด เช่น การเกิด การหายใจ อารมณ์ การรับรู้ การทำงานของกระเพาะอาหาร ฯลฯ¹

นอกจากการแบ่งพฤติกรรมออกเป็น 2 ประเภทดังกล่าวแล้ว นักจิตวิทยาบางท่านยังแบ่งพฤติกรรมโดยอาศัยเกณฑ์อื่นอีก กล่าวคือ อาจแบ่งพฤติกรรม ได้ 2 ชนิด ดังนี้

¹ชูดา จิตพิทักษ์, พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น, (สงขลา : โครงการตำราวิชาการ มูลนิธิมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒน์สงขลา, 2536), หน้า 8.

1) พฤติกรรมที่ติดตัวมาแต่กำเนิด (Unlearned Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่อินทรีย์ทำได้เอง โดยที่อินทรีย์มิได้มีโอกาสเรียนรู้มาก่อนเลย พฤติกรรมติดมาแต่กำเนิดอาจเกิดขึ้นนานหลังจากกำเนิดของอินทรีย์ก็ได้ เพราะฉะนั้นบางทีจึงเป็นที่สงสัยว่าอาจไม่ใช่พฤติกรรมติดมาแต่กำเนิด อย่างไรก็ตามพฤติกรรมติดมาแต่กำเนิดขึ้นหลังจากที่อินทรีย์เกิดขึ้นแล้วนาน ๆ

2) พฤติกรรมที่เป็นผลของการเรียนรู้ (Learned Behavior) อินทรีย์ทำขึ้นหลังจากที่ได้มีการเรียนรู้ หรือเลียนแบบจากบุคคลอื่นในสังคม พฤติกรรมประเภทนี้อาจเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า พฤติกรรมทางสังคม²

อารีย์ พันธุ์มณี ได้อธิบายว่า พฤติกรรมแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ พฤติกรรมภายนอก และพฤติกรรมภายใน ดังนี้³

1) พฤติกรรมภายนอกหรือพฤติกรรมชัดแจ้ง (Overt Behavior) เป็นพฤติกรรมที่สามารถมองเห็น สังเกตเห็นได้จากภายนอก มี 2 ลักษณะ คือ

1.1 พฤติกรรมแบบโมลาร์ (Molar Behavior) เป็นพฤติกรรมหน่วยใหญ่ที่สังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่า โดยไม่ต้องอาศัยเครื่องมือวัดและการตรวจสอบ เช่น การเคลื่อนไหวของร่างกาย การเดิน การยืน การหัวเราะ เป็นต้น

1.2 พฤติกรรมแบบโมเลกุล (Molecular Behavior) เป็นพฤติกรรมหน่วยย่อยที่ต้องอาศัยเครื่องมือช่วยในการสังเกต เช่น การเปลี่ยนแปลงของร่างกาย การไหลเวียนของโลหิต การเต้นของหัวใจ ความดันโลหิต กระแสประสาทในสมอง เป็นต้น

2) พฤติกรรมภายในหรือพฤติกรรมกำถัง (Covert Behavior) เป็นพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นชัดเจนด้วยตา แต่จำเป็นต้องใช้เครื่องมือ และตรวจสอบพฤติกรรมภายในดังนี้

2.1 ความรู้สึก (Feelings) หมายถึงการตอบสนองต่อสิ่งเร้าด้วยอวัยวะสัมผัสที่ 5 หรือส่วนใดส่วนหนึ่ง ซึ่งได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง เช่น การที่สัมผัสรสหวาน การได้เห็นแสงสว่าง การได้รับกลิ่นหอม เป็นต้น

2.2 การรับรู้ (Receiving) หมายถึง การแปลความหมาย หรือการตีความที่ได้จากการสัมผัส

²วิลลิสทรี ทรยางกูร, **พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม**, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526), หน้า 3.

³อารีย์ พันธุ์มณี, **จิตวิทยาสังคมขั้นสูง**, (กรุงเทพมหานคร : เลิฟแอนด.ลิฟเพรส, 2534), หน้า 15-16.

2.3 การจำ (Remembering) หมายถึง ความสามารถในการสะสมสิ่งเร้าหรือประสบการณ์ที่เคยผ่านเข้ามาแล้วเก็บเป็นภาพไว้ได้ และสามารถที่จะนำออกมาใช้ได้ทุกครั้ง

2.4 การคิด (Thinking) และการตัดสินใจ (Decision Making) หมายถึง การรวบรวมข้อมูลหรือสิ่งต่าง ๆ และวิเคราะห์หาสาเหตุและพิจารณาตัดสินใจ

พฤติกรรมโดยอาศัยการสังเกตออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) พฤติกรรมภายในหรือพฤติกรรมปกปิด (Covert Behavior) คือ การกระทำหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลซึ่งสมองจะทำหน้าที่รวบรวมและสั่งการ มีทั้งที่เป็นรูปธรรมได้แก่ การเดินของหัวใจ การบีบตัวของลำไส้ และที่เป็นนามธรรม ได้แก่ ความคิด ความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ ค่านิยม ซึ่งมีอยู่ในสมองของคนไม่สามารถสังเกตเห็นได้

2) พฤติกรรมภายนอกหรือพฤติกรรมเปิดเผย (Overt Behavior) คือ ปรากฏิยาของบุคคลหรือกิจกรรมของบุคคลที่ปรากฏออกมาให้บุคคลอื่นเห็น ได้ทั้งทางวาจา การกระทำต่าง ๆ เช่น การพูด การหัวเราะ การกินอาหาร การรักษาความสะอาด การปลูกต้นไม้ พฤติกรรมภายนอกเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของมนุษย์ในการอยู่ร่วมกันกับบุคคลอื่น และเป็นสาเหตุที่สำคัญในการอนุเคราะห์โลก หรือนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

จากประเภทของพฤติกรรมสรุปได้ว่า แบ่งออกได้เป็น 2 แบบคือ

1) พฤติกรรมเปิดเผย (Overt Behavior) คือพฤติกรรม หรือการกระทำที่สามารถสังเกตเห็นได้ เช่น การพูด การหัวเราะ การร้องไห้ การชกมวย ฯลฯ

2) พฤติกรรมปกปิด (Covert Behavior) คือพฤติกรรม หรือการกระทำที่ไม่สามารถสังเกตเห็นได้ นอกจากจะใช้เครื่องมือช่วยวัด เช่น การเกิด การหายใจ อารมณ์ การรับรู้ การทำงานของกระเพาะอาหาร ฯลฯ

2.1.1 กระบวนการกำเนิดพฤติกรรม

วิมลสิทธิ์ หรยางกูร กล่าวว่า พฤติกรรมจะมีขั้นตอนของกระบวนการเกิดพฤติกรรม 3 กระบวนการ คือ

1) กระบวนการเรียนรู้ (Perception) คือกระบวนการที่รับข่าวสารจากสภาพแวดล้อมโดยตรงผ่านทางระบบประสาทสัมผัส กระบวนการจึงรวมความรู้สึกด้วย

2) กระบวนการรู้ (Cognition) คือ กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางจิตที่รวมการเรียนรู้ การจำ การคิด กระบวนการทางจิตดังกล่าว ย่อมรวมถึงการพัฒนาด้วย กระบวนการรู้จึงเป็นกระบวนการทางปัญญา

3) กระบวนการเกิดพฤติกรรมในสภาพแวดล้อม (Spatial Behavior) คือ กระบวนการที่บุคคลมีพฤติกรรมเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อม มีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมผ่านการกระทำ สังเกตได้จากภายนอก เป็น พฤติกรรมภายนอก⁴

สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ (Behavior Determinant) ได้มีผู้กล่าวถึงสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ จากความหมายและองค์ประกอบพฤติกรรม ซึ่งทำให้การแสดงออกของมนุษย์แต่ละคนแตกต่างกันออกไป ดังต่อไปนี้

ชูลา จิตพิทักษ์ กล่าวว่า สิ่งกำหนดพฤติกรรมมนุษย์ มีหลายประการ ซึ่งอาจจะแยกได้ 2 ประการ คือ

1) ลักษณะนิสัยส่วนตัว ได้แก่

1.1 ความเชื่อ หมายถึง การที่บุคคลคิดถึงอะไรก็ได้ในแง่ของข้อเท็จจริงซึ่งไม่จำเป็นจะต้องถูกหรือผิดเสมอไป ความเชื่ออาจมาโดยการเห็น บอกเล่า การอ่าน รวมทั้งการคิดขึ้นเอง

1.2 ค่านิยม หมายถึง สิ่งที่คนนิยมยึดถือประจำใจที่ช่วยตัดสินใจการเลือก

1.3 ทักษะหรือเจตคติ มีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคล กล่าวคือ ทักษะคือเป็นแนวโน้มหรือขั้นเตรียมพร้อมของพฤติกรรม และถือว่าทักษะมีความสำคัญในการกำหนดพฤติกรรม

1.4 บุคลิกภาพ เป็นสิ่งกำหนดว่า บุคคลหนึ่งจะทำอะไร ถ้าเขาตกอยู่ในสถานการณ์หนึ่ง เป็นสิ่งที่บอกว่าคุณจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์หนึ่ง ๆ

2) กระบวนการหนึ่ง ๆ ทางสังคม ได้แก่

2.1 สิ่งกระตุ้นพฤติกรรม (Stimulus Object) และความเข้มข้นของสิ่งที่กระตุ้นพฤติกรรม ลักษณะนิสัยของบุคคล คือ ความเชื่อ ค่านิยม ทักษะ บุคลิกภาพ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมที่จริง แต่พฤติกรรมจะเกิดขึ้นไม่ได้ถ้าไม่มีสิ่งกระตุ้นพฤติกรรมซึ่งเป็นปัจจัยส่วนบุคคล

2.2 สถานการณ์ (Situation) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นบุคคล ไม่ใช่บุคคล ซึ่งอยู่ในสถานะที่บุคคลกำลังจะมีพฤติกรรม⁵

พัคนันต์ ตูจางค์ ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์ได้แก่

1) กลุ่มสังคม (Social Group) ได้แก่ กลุ่มเพื่อนบ้าน กลุ่มเพื่อนที่โรงเรียน

2) บุคคลที่เป็นแบบอย่าง (Identification figure) ได้แก่ พ่อแม่ พี่น้อง ครู หรือผู้ที่มีชื่อเสียงในวงสังคม

⁴วิมลสิทธิ์ ทรายางกูร, พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม, อ่างแล้ว, หน้า 7-9.

⁵ชูลา จิตพิทักษ์, พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น, อ่างแล้ว, หน้า 58-77.

3) สถานภาพ (Status) อาจเป็นสถานภาพที่ได้มาแต่กำเนิด เช่น เพศ อายุ หรืออาจเป็นสถานภาพที่บุคคลนั้นได้มาจากการกระทำ เช่น ยศ ตำแหน่ง เมื่อบุคคลมีความสถานภาพที่แตกต่างกันย่อมมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันด้วย

4) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เช่น ในปัจจุบัน คนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางแทนการเดินทางด้วยเท้าหรือใช้ม้าเหมือนอย่างแต่ก่อน ทำให้พฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม

5) กฎหมาย พฤติกรรมบางส่วนของมนุษย์ถูกกำหนด โดยกฎหมาย เช่น การขับขี่ยานยนต์บนท้องถนน ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร

6) ศาสนา แต่ละศาสนามีกฎเกณฑ์ข้อห้ามที่แตกต่างกัน ดังนั้นในสถานการณ์อย่างเดียวกัน คนที่นับถือศาสนาต่างกันก็อาจแสดงพฤติกรรมที่แตกต่างกัน ได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากอิทธิพลของศาสนาตนเอง

7) ขนบธรรมเนียมประเพณี ประเพณีความเชื่อต่าง ๆ ล้วนมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติของบุคคลทั้งสิ้น

8) สิ่งแวดล้อม คนที่อยู่ในสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันย่อมมีพฤติกรรมที่ต่างกัน เช่น คนในชนบทกับคนในเมือง

9) ทัศนคติ มีอิทธิพลต่อการแสดงออกของมนุษย์ เช่น นักเรียนที่มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อครูก็มักจะแสดงพฤติกรรมแปลก ๆ เช่น ไม่ตั้งใจเรียน ขาดเรียน

10) การเรียนรู้ ในทางจิตวิทยา ถือว่าพฤติกรรมส่วนหนึ่งของมนุษย์เกิดจากการเรียนรู้ การเรียนรู้เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยตลอดตั้งแต่เด็กจนโต⁶

สรุปสิ่งที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ในระดับ มหภาค ได้แก่ วัฒนธรรม บรรทัดฐานของสังคม ความคาดหวังในบทบาท สถานภาพ สถาบัน หรือองค์กรในสังคม ส่วนในระดับจุลภาคคือมองตั้งแต่ตัวบุคคลนั่นเอง และสิ่งที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์ ได้แก่ การรับรู้ การเรียนรู้ ทัศนคติ ความเชื่อ ค่านิยม ฯลฯ ซึ่งรวมอยู่ในบุคลิกภาพของบุคคลนั่นเอง

ในการแสดงพฤติกรรมออกมาอย่างหนึ่ง ๆ ของมนุษย์นั้น ได้มีผู้สงสัยกันว่าอะไรที่ทำให้การแสดงพฤติกรรมเป็นไปอย่างนั้น อะไรในที่นี้ ก็คือเครื่องกำหนดพฤติกรรมบุคคลจะมีพฤติกรรมออกมาในรูปแบบใดก็ตามย่อมจะต้องมีสิ่งกำหนดพฤติกรรม การเข้าใจสิ่งกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์จะทำให้เข้าใจพฤติกรรมมนุษย์ได้ด้วย

⁶พัฒนา สุจำนงค์, **กฎหมายควบคุมอาหารและมาตรฐานอาหาร**, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2532), หน้า 80-82.

คนธรรมดาทั่วไปมักจะนึกถึงบุคลิกภาพในแง่ของลักษณะหน้าตา การแต่งกาย วิธีการพูด วิธีการวางตัวในที่ต่าง ๆ เพราะฉะนั้นคนที่บุคลิกภาพดีมักจะ หมายถึงบุคคลที่มีรูปร่างหน้าตาดีวางตัวเหมาะสมกับกาลเทศะ พูดจาจะฉะฉาน ไม่เคอะเขิน และคนที่บุคลิกภาพไม่ดีก็หมายความว่าความดีของบุคคลที่มีรูปร่างหน้าตาไม่ดี วางตัวไม่เหมาะสมกับกาลเทศะ พูดจาไม่ฉะฉาน แต่ในทางวิชาจิตวิทยานั้นได้ให้คำจำกัดความของคำว่า บุคลิกภาพต่างออกไปคือ

โรเบิร์ต ลันดิง (Robert Lundinn) อ้างใน พ.ต.ศ.สุนทร เถลิงเกียรติ นิยามคำว่า บุคลิกภาพว่าคือ เครื่องมือในการกำหนดพฤติกรรมที่มีลักษณะเด่น หลาย ๆ ประการซึ่งบุคคลได้มาภายใต้สถานการณ์พิเศษ⁷

เรย์มอน แคนคัล (Raymon Cattle) อ้างใน พ.ต.ศ.สุนทร เถลิงเกียรติ ได้ให้คำจำกัดความว่า บุคลิกภาพ คือสิ่งที่บอกว่าคุณคนหนึ่งจะทำอะไร ถ้าเขาอยู่ในสถานการณ์⁸

จากคำจำกัดความดังกล่าวนี้พอจะสรุปได้ว่าบุคลิกภาพ คือ สิ่งทีบอกว่าคุณคนจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์หนึ่ง ๆ หมายความว่าถ้าสถานการณ์อย่างเดียวกันแล้วคน 2 คน มีพฤติกรรมต่างกัน เราก็อาจจะอธิบายได้ว่าคงเป็นเพราะเขามีบุคลิกภาพที่ต่างกัน และคน ๆ เดียวกันถ้าอยู่ในสภาพแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่ต่างกัน ก็ควรจะมีพฤติกรรมต่างกันออกไปด้วย

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน

ซูทตรา ซุภาพ อธิบายว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับหรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบนคือการที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่แตกต่างกัน ได้แก่ ทักษะสติ มาตรฐานเชิงศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัด เป็นต้น นอกจากนี้ยังให้แนวคิดความเบี่ยงเบน โดยเสนอว่าสังคมมีความคาดหวังร่วมกันเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนด การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยความสะดวกที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำพฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องจากกฎเกณฑ์เหล่านี้ล้มเหลว ทำให้ไม่มีผู้

⁷พ.ต.ศ.สุนทร เถลิงเกียรติ, “ปัจจัยที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรุงเทพมหานคร”, **วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2540, หน้า 27.

⁸เรื่องเดียวกัน.

ปฏิบัติตามหรือละเมิดดังกล่าว ความล้มเหลวของกฎเกณฑ์ หรือละเมิดดังกล่าวอาจมีสาเหตุ 3 ประการ คือ

1) การไร้กฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่เราไม่มีกฎเกณฑ์คอยบอกว่าจะทำอะไร

2) ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า ถูกบีบหรือบังคับให้กระทำตามบรรทัดฐานที่ตรงข้ามหรือขัดแย้งกัน

3) การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า การเชื่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ไม่ได้ทำให้คนได้รับประโยชน์หรือได้รับโทษอะไร เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว อาจจะทำให้มาตรฐานของความประพฤติที่เคยปฏิบัติมาจนเป็นประเพณีกลายเป็นสิ่งล้าสมัย และสังคมก็ไม่มีมาตรฐานใหม่ให้สมาชิกปฏิบัติ บุคคลที่ได้รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคมอาจจะทำให้กลายเป็นไม่สนใจทำตามระเบียบ เช่น ดิคาเสฟติด ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือฝ่าฝืนกฎหมาย และสังคมเองก็จะรู้สึกได้รับแรงกระทบจากความไร้ระเบียบนั้นและอาจจะแก้ไขด้วยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์บางอย่างหรืออาจจะรักษากฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้หรือไม่ก็ตาม

โครงสร้างทางสังคม คือ รูปแบบ แบบแผน หรือวิถีทางที่คนจะอยู่ร่วมกัน ในสังคมหนึ่ง ๆ สังคมนมนุษย์จะอยู่ร่วมกันอย่างมีแบบ และยึดถือระเบียบของสังคมนั้นเอง เช่น แบบแผนของการเมือง การปกครอง ระบบทางเศรษฐกิจ ความแตกต่างในพฤติกรรมของบุคคล จะแตกต่างกันตามแบบแผนของระบบการเมือง แบบแผนของสังคมใดสังคมหนึ่ง อาจพิจารณาได้จากโครงสร้างทางสังคม และความเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์กับองค์การทางสังคมนั้น รวมถึงการพิจารณาได้จากความไม่มีระเบียบขององค์การทางสังคม การให้คำอธิบายในลักษณะนี้เป็นการหาคำตอบเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ของอาชญากรรมที่นอกเหนือจากการศึกษาประวัติการเรียนรู้ของบุคคล บังคับภายใน เช่น อดทนต่อสิ่งเร้า ความอดทนต่อความล้มเหลว รวมทั้งบังคับภายในบุคคลซึ่งล้วนแต่มีส่วนในการส่งผลกระทบต่อบุคคลในเชิงลบ จนทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากสังคมจะยอมรับได้

การศึกษาและการทฤษฎีทางสังคมในอดีต ได้ใช้แนวทางการคาดคะเน โดยอาศัยแนวความคิดตามหลักปรัชญา ต่อมาในต้นศตวรรษที่ 19 ออกัสต์ คอมต์ (August Comte) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้วางรากฐานทางสังคมวิทยา มุ่งการศึกษามาที่ระเบียบสังคม โดยอาศัยหลักวิทยาศาสตร์ที่แน่นอนมากกว่าอาศัยหลักปรัชญาอย่างแต่ก่อน การศึกษาในแนวใหม่นี้ แพร่หลายอยู่ในการศึกษาสังคมวิทยาด้านพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Deviant Behavior) ได้อธิบายว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นผลมาจากชีววิทยา จิตวิทยา และปัญหาทางจิตใจ (Psychiatric Complexes)⁹

⁹สุพัตรา สุภาพ, **สังคมวิทยา**, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541), หน้า 133-137.

ศุภัทธา ศุภภาพ อธิบายว่า สภาพไร้บรรทัดฐาน (Normlessness) หรืออนomie (Anomie) ได้มีการศึกษาวิจัยโดย อีมิล เดอร์ไคม์ (Emile Durkheim) และ โรเบิร์ต เค. เมอร์ตัน (Robert K. Merton) การศึกษานี้ มีความสำคัญในด้านสังคมวิทยาเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นการศึกษาที่อธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนของบุคคลในสังคมทั้งหมดโดยอาศัยการศึกษาจาก โครงสร้างสังคม และแนวความคิดเรื่องสภาพไร้บรรทัดฐาน ยังมีความสำคัญมากแก่การศึกษาทางสังคมวิทยา ในแง่พลังทางสังคม (Social Forces) จิตสำนึกวัฒนธรรมล้าหลัง กลุ่มบุคคล ความบกพร่องทางสังคม ผลต่างของการสมาคม (Differential Association) ในเวลาต่อมา เดอร์ไคม์ ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับ สภาพไร้บรรทัดฐานหรือ Anomie มีพื้นฐานมาจากความต้องการตามปกติของมนุษย์ซึ่งมี เช่น อยากร่ำรวย อยากมีหน้ามีตาในสังคมฯ ถ้าความต้องการดังกล่าว อยู่บนพื้นฐานของความพอดี ทำมาหากินตามปกติ วิธีการแสวงหาทรัพย์สิน เพื่อเลี้ยงชีพ อยู่ในเกณฑ์ที่สังคมยอมรับได้ ความสงบสุขก็จะเกิดขึ้นในสังคม หากความต้องการหรือ ความอยากได้ไม่มีที่สิ้นสุดจนมิอาจควบคุมได้ ก็จะเกิดปรากฏการณ์สภาพไร้บรรทัดฐาน ดังกล่าวจนทำให้ผู้นั้นกลายเป็นอาชญากร หรือทำให้เกิดความคับข้องใจ จนกระทั่งหาทางออกด้วยวิธีฆ่าตัวตาย แนวทางแก้ไข คือ ต้องลดความอยากได้ให้อยู่ในระดับที่สังคมยอมรับด้วย การฝึกอบรมกล่อมเกลาจิตใจ โดยใช้แนวทางศาสนา เป็นต้น ส่วนในด้านของเมอร์ตัน ให้ทัศนะว่าสภาพที่ขาดแคลนวิธีการที่จะนำมาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการต่าง ๆ อันเป็นพื้นฐานของมนุษย์ทั่ว ๆ ไปในผู้ที่เป็นอาชญากร จะใช้วิธีการอันมิชอบที่ขัดต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เพื่อการตอบสนองความต้องการของคน พฤติกรรมเบี่ยงเบน ที่ทำให้บุคคลประกอบอาชญากรรม มีสาเหตุอันเนื่องมาจากโครงสร้างของสังคม โดยการที่บุคคลได้ตั้งเป้าหมายหรือความฝันอันสูงสุดของชีวิตเอาไว้จะเป็นแรงผลักดันให้บุคคลบางประเภทกระทำการที่นอกแบบ หรือนอกกฎเกณฑ์บรรทัดฐานของสังคม เนื่องจากเป้าหมายความสำเร็จของชีวิต (Purpossand Gold) ที่ได้มานั้น ไม่สอดคล้องกับวิถีทางที่สถาบันสังคมจะยอมรับได้ เช่นสังคมให้ความสำคัญของความสำเร็จในชีวิต อยู่ที่ความร่ำรวย แต่วิถีทางที่สังคมจะยอมรับได้ในวิธีการหาเงินโดยสุจริตมีอยู่อย่างจำกัด หากบุคคลมีความยึดมั่น ผูกพันกับเป้าหมายของชีวิตในทางสังคมอันนั้นมากเกินไป จะทำให้บุคคลแสวงหาทางเลือกอื่น ๆ ที่เบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่สังคมยอมรับได้ เช่น การหาเงินด้วยวิธีการยกยอก ฝ้อ โกง หรือ ลักทรัพย์ผู้อื่นฯ แนวทางของเมอร์ตัน ที่จะแก้ไขเรื่องนี้ โดยให้การศึกษา เสริมสร้างวิธีการที่จะให้บุคคลประสบความสำเร็จในชีวิต เช่น มีงานทำ เพื่อคนที่ด้อยฝีมือ (มีแต่แรงงาน) จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการทำมาหากินเลี้ยงชีพ

เมอร์ตัน ได้ทำทฤษฎี Anomie สภาพไร้บรรทัดฐาน เกิดจากความขัดแย้งระหว่าง ความมุ่งหวัง (Aspiration) และความล้มเหลวของกฎข้อบังคับ ซึ่งเป็นบรรทัดฐานของสังคม เมอร์ตัน ได้ใช้ทฤษฎีนี้ มาอธิบายถึงปัญหาอาชญากรรมด้วย โดยเสนอแนวความคิดว่า “โครงสร้างทางสังคม เป็นแรง

กคตันอย่างหนึ่งต่อบุคคลในสังคมอาชญากรรม เป็นสิ่งผิดปกิตตามหลักจิตวิทยา” เพราะมนุษย์ย่อมมีความต้องการไม่มีที่สิ้นสุด มีความทะเยอทะยาน และปรารถนาที่จะแสดงออกอย่างเต็มที่ ความปรารถนาอันแรงกล้าของบุคคล อาจจะเป็นเครื่องชักจูงให้บุคคลประพฤติฝ่าฝืนระเบียบของสังคม พฤติกรรมฝ่าฝืนระเบียบของสังคม ย่อมมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปตามลักษณะ โครงสร้างในสังคมที่แตกต่างกัน เมอร์ตัน ได้ให้เหตุผลที่ชี้ให้เห็นว่า โครงสร้างทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นแรงกดดันและแรงกระตุ้นให้บุคคลละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของสังคม ถึงจะพบว่าในบางสังคม ผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายทางสังคมจะมีใช้กลุ่มบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะกระทำความผิด โดยธรรมชาติ หรือเป็นพวกอาชญากรอาชีพ แต่ที่ได้กระทำความผิดลงไปก็เพราะอิทธิพลจากแรงกดดันจากสังคมและสภาพแวดล้อม ทำให้ผู้ที่มีความปรารถนา จะประสบความสำเร็จในชีวิต มีความรุนแรงมากกว่าบุคคลอื่น ต้องแสดงออกด้วยวิธีการอันมิชอบ โดยไม่ได้คำนึงถึงกฎหมายทางสังคม เพื่อให้ตนเองยืนหยัดในสังคมที่ตนเองปรารถนาต่อไปได้¹⁰

กล่าวโดยสรุป สภาพไร้กฎหมาย หรือ ภาวะไร้บรรทัดฐาน (Anomie) คือสภาพอันสลับซับซ้อน ที่ประกอบด้วยความขาดใจ การมีโอกาสร้อยจกัค ที่จะดำเนินไปสู่ความสำเร็จ ในการดำรงชีวิตร่วมกันในสังคม เป็นสภาพความสับสนในทางวัฒนธรรม ที่จะปรากฏขึ้นต่อเมื่อ ค่านิยมอันดีงามในสังคมไม่เป็นที่ยอมรับของคนบางกลุ่มบางคน ที่มุ่งแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้ง ทำให้คนมีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายของตน โดยไม่คำนึงถึงวิธีปฏิบัติอื่น ๆ ที่ถูกต้องตามกฎหมายหรือกล่าวอีกในหนึ่งว่า เป็นสภาพไร้บรรทัดฐาน หรือ ไร้กฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อคนยึดถือวิธีการที่ละเมิดต่อกฎหมาย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอันพึงประสงค์ เช่น ความร่ำรวย เป้าหมายจึงกลายเป็น ตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคล ส่วนจะใช้วิธีการอย่างไรไม่สำคัญ ไม่ว่าจะถูกหรือผิดก็ตาม ขอเพียงให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการก็เพียงพอ

ภาวะไร้บรรทัดฐาน (Anomie) หมายถึง สภาพสังคมที่ตกอยู่ในความสับสนเนื่องจากบรรทัดฐานต่าง ๆ อ่อนแอไร้ประสิทธิภาพ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของสมาชิกได้ เป็นภาวะที่บุคคลในสังคมไม่ยึดถือค่านิยม และบรรทัดฐานร่วมกัน บุคคลไม่ค้อยผูกพันกับกลุ่มและบรรทัดฐานของกลุ่มภาวะ เช่นนี้ มักจะเกิดขึ้นในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น ในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำหรือรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินชีวิตทุกด้านของทุกคนในสังคมต้องถูกระทบกระเทือนหรือเปลี่ยนแปลงอย่างมาก จนบุคคลปรับตัวไม่ทันเกิดความรู้สึกสับสนไม่แน่ใจว่าจะไรถูกหรือผิด ไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามบรรทัดฐานจะเป็นผลดีแก่ตนหรือไม่ ทำให้เกิดการไม่ไว้วางใจกันอย่างกว้างขวาง โดยมองว่าบรรทัดฐานของสังคมไม่มีความหมาย ไม่สามารถให้

¹⁰ เรื่องเดียวกัน.

คุณให้โทษได้อย่างแท้จริง เคอร์ โคม์ (Emile Durkheim) ได้เขียนไว้ในหนังสือ Suicide ว่าเมื่อสังคมเกิดภาวะไร้บรรทัดฐาน โดยเฉพาะในช่วงวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ ทั้งในเวลาเศรษฐกิจ ทั้งในเวลาเศรษฐกิจรุ่งเรืองหรือตกต่ำ รายได้หรือค่าจ้างไม่แน่นอนหรือมีความล้มเหลวอย่างอื่น เช่น ล้มละลายหรือแม้แต่ในยามที่ร่ำรวยกะทันหันล้วนนำประชาชนไปสู่การทำลายตัวเองทั้งสิ้น กล่าวได้ว่าการฆ่าตัวตายในภาวะเช่นนี้เป็นภาวะฆ่าตัวตายที่เกิดจากภาวะไร้บรรทัดฐาน (Anomie suicide) คือคนที่ขาดสิ่งยึดเหนี่ยวสับสน โดดเดี่ยว มองโลกในแง่ร้าย และเห็นว่าชีวิตไร้ความหมาย

เมอร์ตัน ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานมาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนในอีกแนว โดยเขาอธิบายว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้องกันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคม กับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้น การที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการที่สังคมยอมรับและเห็นว่าเหมาะสมกันเป็นแนวทางไปสู่เป้าหมายที่เราต้องการ ทำให้คนเหล่านั้นหันไปหาวิธีการอื่น ๆ ที่สังคมยอมรับคือ คือ ละเมิดบรรทัดฐานหรือต้องมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนในที่สุด เช่น ในสังคมปัจจุบัน เป้าหมายชีวิต หรือค่านิยมที่คนส่วนใหญ่ปรารถนา คือความมั่งคั่งร่ำรวย ความสุขสบายทางวัตถุ ส่วนวิธีการที่สังคมยอมรับคือการยกฐานะ โดยการศึกษาและการทำงานที่สุจริตทำนองคลองธรรม แต่ในความเป็นจริงคนบางกลุ่ม ไม่สามารถปฏิบัติตามวิธีที่สังคมยอมรับได้ เพราะไม่มีโอกาสศึกษาสูง หรือมีตำแหน่งการงานที่มีรายได้ดี ฉะนั้นคนที่ต้องการความมั่งคั่งร่ำรวย แต่ถูกจำกัดในวิธีการ ก็ต้องหันไปใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือผิดศีลธรรมแทน เช่น การค้ายาเสพติด ค้าของหนีภาษี เป็น โสเภณี ปล้น โกง เล่นการพนัน คอร์รัปชัน เป็นต้น

เมอร์ตัน ได้กล่าวถึงโครงสร้างทางสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดความกดดันและขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม คนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามเกณฑ์ของสังคมซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน (Variables) 2 อย่าง คือ

1) จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (Cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกัน ซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพแวดล้อมและถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทางทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคม ส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่า เป็นสิ่งถูกต้อง เช่น ในสมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบหาสมาคม คนจะดีได้ต้องเข้าวัดอยู่กับพระให้พระอบรม ฯลฯ แต่ในสังคมปัจจุบันเราย่ำเรื่องเงิน เรื่องวัตถุมากกว่าเรื่องอื่น ๆ ตลอดจนเห็นว่าทุกคนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการหาความสำเร็จ ฉะนั้น บุคคลจึงพยายามดิ้นรนต่อสู้เพื่อเสริมสร้างฐานะของตนให้มั่นคงโดยอาศัยวัตถุเป็นเครื่องวัด เช่น ใครมีเงินมากกว่ากัน บ้านใหญ่กว่ากัน แหวนเพชรใครเม็ดใหญ่กว่ากัน ใครสามารถส่งลูกไปเมื่อนอกมากกว่ากัน ฯลฯ บุคคลจึง

ถูกบีบให้พยายามไขว่คว้าในสิ่งที่ตนมุ่งหวังเพื่อเลื่อนฐานะ หรือเพื่อการยอมรับของสังคม บางคนเมื่อทำดีไม่ได้ก็จะทำชั่ว เพราะเงินจะทำให้ได้มาซึ่งอำนาจและตำแหน่ง ค่าธรรมเนียมนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

2) วิธีการต่าง ๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (Institutionalized means) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติตามคุณธรรมต่าง ๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็งอดทน อดกลั้น ฯลฯ เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติไปตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบ ไม่ยุ่งเหยิง สับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบ ความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง เช่น ขยันเรียนสูง ๆ ก็จะได้งานตำแหน่งดีมีเกียรติ หรือขยันทำงานอย่างสม่ำเสมอด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จะได้เลื่อนชั้น เลื่อนตำแหน่งหรือทำดีสังคมยกย่องสรรเสริญมีทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งสังคมจะส่งเสริม โดยการเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วยการศึกษาและการทำงาน

ในสังคมปัจจุบัน มีปัญหาเรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนด เพราะทั้ง 2 อย่างเป็นเรื่องที่มนุษย์กำหนดขึ้นมา เช่น ถ้าตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะชนะการแข่งขันฟุตบอลให้ได้ (มิใช่เป็นการชนะตามเกมกีฬา) วิธีการอาจจะเป็นไปได้โดยมิชอบ เช่น กระแทกคู่แข่ง ชก ใช้ศอก เข่า ฯลฯ หรือถ้าเป็นมวยปล้ำก็ใช้วิธีการสกปรกให้คู่แข่งหมดแรง จากสภาพดังกล่าวความตึงเครียดเกิดจากความต้องการจะชนะให้ได้ ทั้ง ๆ ที่ ผู้เล่นรู้ว่ากฎเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ทำเพราะอยากชนะ (ตามเป้าหมายที่วางไว้) การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจจะทำให้เกิดการเสื่อมเสียทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกันปัจจุบันที่เน้นเป้าหมาย (Cultural goals) ความสำเร็จในรูปของเงิน โดยไม่เน้นวิธีการที่สังคมกำหนด (Institutionalized means) ซึ่งเงินนี้นอกจากใช้ซื้อเครื่องอุปโภค บริโภค และยังเป็นเครื่องเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมีและชั้นสังคมที่สูงขึ้น เป็นต้น

การทำทายเป็นบางครั้งก็เป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี้ ที่ชอบแต่งกายสกปรกรกรุงรัง มีเสรีภาพในเรื่องเพศ ชีวิตไม่เป็นระเบียบแบบแผน ชอบสูบบุหรี่ เสพยาเสพติด เกียจคร้าน ฯลฯ เป็นการสร้างวัฒนธรรมรอง (Subculture) ในกลุ่มคน ซึ่งวัฒนธรรมรองของพวกนี้ขัดกับวัฒนธรรมใหญ่ในหลายเรื่อง

การทำทายเป็นบางครั้งก็เป็นการไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม เช่น พวกปัญญาชนหรือพวกนักเขียนที่ละเหินไม่สนใจบางอย่างและให้ความเห็นบางอย่าง เช่น ไม่ใส่ใจความยิ่งใหญ่ของคนบางคน ไม่สนใจจะเอาอกเอาใจเจ้านาย ไม่สนใจจะทำตามระเบียบกฎเกณฑ์บางอย่างที่เห็นว่าไม่ถูกต้อง และไม่จำเป็นต้องกระทำตาม หรือพยายามละเหินโดยใช้วิธีการนุ่มนวล เช่น นิสิต นักศึกษาชายไว้ผมยาวเป็นการทำทายเป็นสังคมมีระเบียบวินัย มากเกินไป เขาจะทำตามที่เขาพอใจเลยปล่อยผมให้

ยาวตามความพอใจของเขา หรือพวกศิลปิน เช่น นักเขียนภาพสมัยใหม่ที่อยู่ในระยะแรก ๆ ถูกวิพากษ์วิจารณ์มากกว่าเป็นการแหวกแนวเกินไปไม่รู้เรื่อง แต่ต่อมาคนจึงยอมรับ เพราะอะไรที่ใหม่หรือแหวกแนวไปกว่าเดิม ๆ ในระยะแรกอาจจะได้รับการต่อต้าน เพราะมนุษย์มักจะเคยชินกับสิ่งที่ตนคุ้นเคย จึงอยากให้ยอมรับในทันทีทันใดได้ แม้ว่าสังคมต่าง ๆ ก็พยายามที่จะอบรมกล่อมเกลาคคนในสังคมของตนให้มีบุคลิกภาพตามที่เห็นว่าดีงาม แต่ความพยายามนี้ก็หาได้สัมฤทธิ์ผลเป็นที่พอใจเสมอไปไม่ ยังมีบุคคลใดในสังคม ที่แสดงพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องกับบรรทัดฐานของสังคม บางคนมีพฤติกรรมต่อต้านสังคมต้องการเปลี่ยนแปลงสังคม พฤติกรรมเหล่านี้มีสาเหตุได้มากมายที่เกิดจากสาเหตุทางพันธุกรรมก็มี ที่เกิดจากสาเหตุทางกายก็มี ที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมก็มี และมีเป็นจำนวนมากด้วย สังคมดำรงอยู่ได้เนื่องจากมีระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกปฏิบัติตามแต่การฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดระเบียบสังคม ก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเป็นปกติของสังคม ดังนั้น การกระทำผิดกฎหมายและการฝ่าฝืนจารีตประเพณีหรือการละเมิดศีลธรรมในรูปแบบต่าง ๆ จึงปรากฏให้เห็นเป็นข่าวบ่อย นักสังคมวิทยาเรียกว่า การกระทำดังกล่าวเป็นการเบี่ยงเบนหรือ พฤติกรรมเบี่ยงเบน (Deviant Behavior)

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไปและก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุด คืออาชญากรรม หรือการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิคาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่ง หรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำเบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ในสังคมสมัยก่อนใครเป็นต้องปกปิด น่าอับอาย ในปัจจุบันเป็นเกย์ไม่ต้องปกปิดซ่อนเร้นอีกต่อไป สังคมยอมรับและไม่รังเกียจบางคนได้รับการยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

พฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรมที่แตกต่างไปจากพฤติกรรมของคนอื่น ๆ ส่วนใหญ่ในสังคม เป็นพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนออกจากบรรทัดฐานของสังคม การที่จะเข้าใจสาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนเหล่านี้ จำเป็นต้องสืบประวัติการอบรมเลี้ยงดูไปถึงวัยเด็กว่า ได้รับการฝึกฝนโดยเงื่อนไข ผลกรรมอย่างไร พฤติกรรมเบี่ยงเบนบางอย่างเกิดจากการให้แรงเสริมของพ่อ-แม่ หรือบุคคลอื่นที่แวดล้อม แต่เป็นพฤติกรรมที่ขัดกับที่พึงปรารถนาของสังคม สิ่งที่พ่อ-แม่คิดว่าพึงปรารถนาอาจจะไม่สอดคล้องกับที่สังคมปรารถนา สิ่งทีคนในละแวกหนึ่งคิดว่าไม่เสียหายอาจเป็นที่เสียหายตามมาตรฐานของสังคมส่วนใหญ่ ตัวอย่างเรื่องสอนลูกให้เป็นโจร และคดิพจน์คนคนพาลพาลพาไปหาผิดล้วนเป็นตัวอย่างของการให้แรงเสริม และการให้ตัวอย่างแก่พฤติกรรมที่เป็นที่ยอมรับในครอบครัวหรือสังคม แต่พฤติกรรมเหล่านี้ก็ขัดกับบรรทัดฐานของสังคมส่วนใหญ่ ผู้อบรมกล่อมเกลอาจให้แรงเสริมแก่พฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยที่มิได้ตั้งใจ เด็กที่ตามปกติไม่ได้รับความสนใจ แต่ถ้าแสดง

พฤติกรรมนอกกลุ่มนอกทางบางอย่าง เช่น ตะโกนเสียงดัง ทำลายข้าวของบางอย่าง หรือแสดงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมอื่น ๆ ก็จะได้รับ ความสนใจจากผู้ใหญ่และบางทีก็จะได้รับผลทางลบคือการเฝ้าเป็น การให้ความสนใจ พฤติกรรมเบี่ยงเบนเหล่านี้จึงได้รับแรงเสริมและกลายเป็นลักษณะของบุคลิกภาพ ในที่สุด

พฤติกรรมเบี่ยงเบนยังอาจเกิดจากวิธีอบรมกล่อมเกลา แม้ว่าผู้กล่อมเกลาจะกำหนดพฤติกรรม ที่ปรารถนาไว้ดีเลิศ สอดคล้องกับอุดมคติของสังคมเพียงไร แต่ถ้าวิธีการ ไม่มีประสิทธิภาพก็ไม่สามารถทำให้ผู้ถูกกล่อมเกลามีลักษณะบุคลิกภาพตามที่ต้องการได้ การอบรมกล่อมเกลาโดยใช้ อำนาจบังคับขู่เข็ญ ใช้อารมณ์ และมีเงื่อนไขผลกระทบขัดกันเองอยู่เสมอ ๆ ย่อมทำให้ผู้ถูกกล่อม เกลามีความกลัว มีความขัดข้องใจ และอาจกลายเป็นคนวิตกกังวล สับสน หรือเป็นคนฝ่าฝืนต่อต้าน สังคมในที่สุด

ผู้เบี่ยงเบน คือ คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่เราจะพบว่าเกือบทุกคน ต้องเคยกระทำผิดกฎหมาย หรือผิดจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่นการกระทำผิดกฎหมาย จรรยา ไม่ว่าจะเป็นฝ่าสัญญาไฟจราจร หรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จุดที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่ การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใคร เป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสิ่งสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้ เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่น ๆ ในสังคมประณาม หรือ “ตีตรา” ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประณามว่า เป็นไอ้หัวขโมย โสเภณี ไอ้ขี้ยา เป็นต้น บางคนเคยกระทำความผิดร้ายแรงอาจไม่ถูกประณามหรือตี ตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนก็เพราะเป็นผู้มีอำนาจบ้าง เช่น นักการเมืองหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่มีอำนาจ ที่ทุจริตคอร์รัปชันที่รู้จักกันทั่วไปในสังคม แต่ก็ยังได้รับการยกย่องในสังคม ดังนั้นปฏิกิริยาของคน อื่นในสังคมเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดให้ใครเป็นผู้เบี่ยงเบน

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบนของ กู๊ด และ คอลป์ ที่ได้อธิบายให้เห็นว่า ความเบี่ยงเบน คือการที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่แตกต่างกัน ได้แก่ ทักษะสติ มาตรฐานเชิงศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัด สังคมดำรงอยู่ได้ เนื่องจากมี ระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกปฏิบัติตามแต่การฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดระเบียบสังคม ก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้น เป็นปกติของสังคม ดังนั้น การกระทำผิดกฎหมายและการฝ่าฝืนจารีตประเพณีหรือการละเมิดศีลธรรม ในรูปแบบต่าง ๆ จึงปรากฏให้เห็นเป็นข่าวบ่อย การกระทำดังกล่าวเป็นการเบี่ยงเบนหรือ พฤติกรรม เบี่ยงเบน (Deviant Behavior) เป็นพฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไป และก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำความผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุด คืออาชญากรรม หรือ

การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นกรอบในการศึกษา¹¹

2.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

จากการศึกษาวิจัยของนักวิชาการและผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้น เกิดจากสาเหตุใหญ่ ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) เกิดจากคน
- 2) เกิดจากยานพาหนะ
- 3) การวางแผนระบบถนนและผังเมือง
- 4) เกิดจากสิ่งแวดล้อม
- 5) สาเหตุเกิดจากคน

5.1 ผู้ขับขี่

- ขับขี่ด้วยความประมาท ปราศจากความระมัดระวัง
- ไม่มีความรู้เกี่ยวกับรถดีพอ
- ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- ไม่มีความชำนาญในการขับขี่
- ไม่มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย
- ไม่มีมารยาทในการขับขี่
- ขับขี่ในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจไม่ปกติ
- ขับขี่ในขณะที่มีเมามาสุรา
- ใช้ยากระตุ้นประสาทขณะขับขี่

5.2 คนเดินเท้า

- ขาดความรู้เรื่องการเดินถนนอย่างปลอดภัย¹²
- ไม่เดินข้ามสะพานลอยและทางม้าลาย
- ไม่สวมเสื้อฝ้ายที่มองเห็นได้ง่ายในเวลากลางคืน
- ไม่ใช้ไฟฉายหรือวัตถุสะท้อนแสงติดตัวเวลาเดินทางกลางคืน

¹¹ เรื่องเดียวกัน.

¹² กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล, คู่มือปฏิบัติงานตำรวจจราจร, (กรุงเทพมหานคร : กองบังคับการตำรวจจราจร, 2542), หน้า 31-33.

- ไม่ข้ามถนนในขณะที่มีไฟสัญญาณให้คนข้ามทาง

6) สาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ

- 6.1 ใช้ยานพาหนะที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง
- 6.2 สภาพช่วงล่างของรถอยู่ในสภาพไม่ดี
- 6.3 ระบบพวงมาลัยไม่ดี
- 6.4 สภาพยางและลมยางไม่ได้มาตรฐานเหมาะสมกับขนาดของรถและน้ำหนักที่บรรทุก
- 6.5 ระบบห้ามล้อมือและเท้าไม่ดี
- 6.6 ความบกพร่องของระบบไฟ ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟเบรก
- 6.7 ความบกพร่องของกระจกมองหลัง แตรสัญญาณ
- 6.8 ความบกพร่องของหม้อน้ำ น้ำมันเบรก น้ำมันครัตซ์
- 6.9 ความบกพร่องของเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถ

7) สาเหตุที่เกิดจากถนน

- 7.1 สภาพถนนชำรุดเป็นหลุม เป็นบ่อ เป็นคลื่น
- 7.2 ถนนลื่น ผิวถนนเสื่อมคุณภาพ
- 7.3 สภาพถนนลาดชัน ลาดเอียง โค้งมาก
- 7.4 สภาพถนนกำลังก่อสร้าง กำลังซ่อม

8) สาเหตุที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม

- 8.1 อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ ไม่มีหรือมองเห็นไม่ชัด
- 8.2 สีทาบนถนน สีทาขอบทาง ไฟแสงสว่าง ไฟกระพริบ ไม่มีหรือมองเห็นไม่ชัด
- 8.3 ทัศนคติวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตก หมอกลงจัด ลูกเห็บตก น้ำท่วมทาง
- 8.4 มีหมอกควันจากการเผาหญ้า เผาฟางข้าวข้างทาง
- 8.5 การปล่อยสัตว์เกะกะกีดขวางทาง

2.4 กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ใช้รถควรทราบ

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับการขับรถ มีดังต่อไปนี้¹³

1) การใช้รถ

- รถทุกคันที่นำมาวิ่งบนทางถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือเสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้อย่างตนเองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วนและต้องใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถได้แก่ โคมไฟท้ายและโคมไฟหยุด และไฟส่องสว่างเมื่อใช้ห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้นต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยนต์เท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณวับวาบ เสียง สัญญาณไฟรวน เสียงสัญญาณนกหวีด เสียงที่แตกพลา เสียงหลายเสียง เสียงคังเกินสมควร

- การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้ร่วงไหล สกปรก หรือส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

2) สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3) การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับรถต้องใช้ทาง ดังต่อไปนี้คือ

- ผู้ขับรถต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้ชนคนหรือโคนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

- รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

- ห้ามผู้ขับรถขับรถขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

- ผู้ขับรถต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังผ่าน

4) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

¹³เสถียร วิชัยลักษณะและคณะ, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์นิติเวช, 2526), หน้า 74-77.

- ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือเครื่องหมายกำหนด หรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

- ผู้ขับรถต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้ายให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้าจอดรถ หยุครด หรือถลันรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นทางหยุด วงเวียนบนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก คว้น ฝุ่น

5) การขับรถทางผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ

- ถ้ามีรถอื่นในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถทางซ้ายไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางออกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิผ่านไปก่อน

- ในกรณีที่วงเวียนใด ได้ติดสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางขวาไปก่อน

- ผู้ขับรถออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถ ในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือกำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วขับรถต่อไปได้

6) การขับแซงขึ้นหน้ารถอื่น

1) ผู้ขับขี่จะแซงหน้ารถอื่น

- ต้องใช้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์
- ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกันขอทาง
- ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าแซง
- ดูในกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่
- ดูข้างหลังว่ามีรถสวนมาหรือไม่
- เมื่อผู้ขับขี่รถด้านหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านหน้าซ้ายเว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

- รถที่จะแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตามที่กล่าวมา จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นมาตามในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

3) ห้ามขับรถแข่งซ้ายขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีดังนี้

- เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
- ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือ คิว จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ 60 เมตร
- เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย
- ห้ามขับแข่งถ้าเข้าไปในทางเดินรถประจำทาง

4) เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถด้วยความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขึ้นไปในทางทิศเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัย และไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและจับพวงมาลัยของทางเดินรถที่จะแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

7) การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

1) การขับรถออกจากที่จอดรถ

- ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา
- มองกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงเลี้ยวรถออกจากที่จอดรถ

2) การเลี้ยวซ้าย

- ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย
- ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายการจราจรและให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- ในกรณีที่ช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปในช่วงทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่เครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

3) การเลี้ยวขวา

- สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

- สำหรับการเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไปให้ผู้ขับขี่รถชิดทางขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่เครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

- ในกรณีที่ช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุดให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่เครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวผ่านได้เท่านั้น

- สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไป ได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่

- ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการเลี้ยวขวา ก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลัง เพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่เล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้าทางกลางทางด้านซ้ายของถึงกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ทางแยก ระวังให้ทางรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรออยู่จนกระทั่งรถที่เล่นสวนทางตรงว่างแล้วจึงเลี้ยวขวาติคมุม โดยไม่อยู่กลางทางแยก

4) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

5) ในทางเดินรถที่สวนทางกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถกลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

6) ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจรห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถกลับรถในทางเดินรถนั้น

7) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

- เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

- กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

- กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

8) ความรู้เกี่ยวกับการหยุดรถ และจอดรถ

1) การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

2) ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

3) แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

4) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

- ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

- บนทางเท้า
- บนสะพานหรือในอุโมงค์
- ในทางร่วมทางแยก

5) ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จนต้องจอดรถในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องจอดอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

6) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

- บนทางเท้า
- บนสะพานหรือในอุโมงค์
- ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
- ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

- ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถหรือระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปากทางเดินรถ
- ในที่คับขัน
- ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลขเครื่องหมายไป

อีกสามเมตร

- ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- ในลักษณะกีดขวางการจราจร

7) การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

8) การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

9) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

10) ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งได้ตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

11) การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่คนอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

12) ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

13) ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ แสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน
- มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้ อาจเกิดอันตรายใน

เมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อรถไฟผ่านไป แล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไป

14) ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมียูเอชวีหรือไม่ว่าทางรถไฟนั้น ไม่มีสัญญาณระหว่างรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไป

15) ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไป¹⁴

กฤษฎา จันทร์ศรี แนะนำถึงหลักการใช้รถเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้คือ¹⁵

1) การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยหลักการป้องกันสำคัญ 3 ประการคือ

1.1 การป้องกันค้ำบุคคล ได้แก่ผู้ขับขี่รถและผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ จะต้องมีความปลอดภัย เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่าง ๆ ชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือ โรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถดังนี้คือ

- การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่รถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออกเลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชะลอความเร็วรถ กลับรถ ขอทาง และอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

- การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏขึ้น

- การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องรถยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับขี้อย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อน รำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

- การแข่งรถและการขับรถลัดเลี้ยว การแข่งรถที่คับขัน ขับรถลัดเลี้ยวปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่าไม่เป็นมารยาทดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือช่องทางวิ่ง การแข่งรถจะต้อง

¹⁴ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล, **คู่มือปฏิบัติงานตำรวจจราจร**, อ่างแล้ว, หน้า 112-114.

¹⁵ กฤษฎา จันทร์ศรี, “ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), 2537, หน้า 43.

ขอท่างก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถอยที่ถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

- การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ คือ การขับรถที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถก็ควรขับเร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

- การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกัน โดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่นต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วนสมบูรณ์ ไม่ชำรุดหากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิมทันที

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยกทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2) การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

- ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่นชนท้ายรถคันหน้า เพราะไม่ห้ามล้อ บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้ชนกับรถอื่น ชนผู้เดินเท้า รถคว่ำเอง เป็นต้น

- ขับรถด้วยความประมาทอุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่าง ๆ ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย รถคันอื่นแซงในที่คับขัน กระชาระแซงผิด เป็นต้น

- ฝ่ายฝนกฏจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้ายไม่หรีโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอครดในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบรกโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

- สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่เป็น โรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3) การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียค่าค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นควรสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้ ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

- ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด
- เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้
- คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ดัดขัด หรือเสื่อมสภาพ ขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือลื่น

บังคับปรดยากและอันตราย

- โคมไฟหรือสัญญาณไฟรด เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูงและไฟต่ำ ไฟหรี ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรด ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจเกิดอุบัติเหตุได้

- เกิดมุมอับด้านหน้ารด เช่น บรรทุกของไว้หน้ารดหนักเกินไป มากจนบังสายตา
- เกิดมุมอับด้านหลังรด เช่น บรรทุกของไว้ข้างหลังรดหนัก และมากจนบังสายตากระจก

มองหลัง

4) ความบกพร่องของถนนและวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนชำรุด มีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันคลบรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

5) ความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอารัดเอาเปรียบ มีน้ำใจในการเดินทางซึ่งกันและกัน

2.5 ลักษณะของกฎหมายจราจร

สมศักดิ์ บุญอม ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่ากฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) คือ บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม (Moral reason) เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวา ไม่มีความผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้น เนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น¹⁶

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึคนุหุญย์ในเรื่องความผิดถูกทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ “การฝ่าฝืนระเบียบ” เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาคอผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวความคิดของประเทศ อังกฤษมาใช้ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย (Obedient to Law) ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

2.5.1 ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

ศราวดี พันธุ์ขาว ได้แบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรได้ 2 ประเภทคือ¹⁷

1) ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาส

¹⁶ร.ต.อ.สมศักดิ์ บุญอม, “ปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร”, **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัย**, (บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2541, หน้า 37.

¹⁷ศราวดี พันธุ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร”, **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัย**, (บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2541, หน้า 37.

ที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดก็ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2) ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะมีนเมา เป็นต้น

2.5.2 ประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

1) ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มคือ

- กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทางหรือประกอบธุรกิจ

- กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่น คนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

2) ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จู๋ หรือ ไลค์ด่อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เป็นต้น

กฎหมายจราจร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ร.บ.การขนส่งทั้ง 3 ฉบับนี้ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นการแก้ไขกฎหมายฉบับเดิมที่ใช้มากกว่า 20 ปีแล้ว กล่าวคือ พ.ร.บ.ฉบับเดิมใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477, 2473 และ 2497 ตามลำดับ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ ทั้งนี้กฎหมายที่ออกมาไม่ควรที่จะเป็นสภาพบังคับผู้ใช้นานมากเกินไป แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความสะดวกในการสัญจรไปบ้าง แต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดวกก็จะลดค่าความสูญเสีย เกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจราจร สิ่งต่าง ๆ นี้มีอยู่เพียงพอแล้วหากไม่จำเป็นแก้ไขไม่ควรถือว่าบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นานหนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกใบแทนใบอนุญาตขับขี่ (ก็คือใบสั่งนั่นเอง) ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ (notification) เป็นหมายเรียกตัว (Summons) เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญา (Promissory note) และเป็นแบบฟอร์มการคำหาญคดี (Complaint form) จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไป 2 ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรแทบจะไร้ความหมายโดยสิ้นเชิง เพราะเมื่อเจ้าหน้าที่พบเห็นรถที่กระทำผิดกฎหมายจราจรแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็จะออกใบสั่งติดไว้ที่รถนั้น ปรากฏว่าใบสั่งดังกล่าวขาดการเอาใจใส่และให้ความสำคัญจากผู้ขับขี่มากที่สุด กล่าวคือ มีผู้ไม่มารายงานตามกำหนดเวลาในใบสั่งถึงร้อยละ 80 โดยประมาณ (เมื่อปี 2520) แนวโน้มดังกล่าวนี้เพิ่มขึ้นจนน่าวิตก หากจะไม่หามาตรการใด ๆ มาแก้ไขแล้ว ทัศนคติของประชาชนทั่วไปก็มองไม่เห็นความสำคัญของกฎหมายจราจรเลย

2.5.3 การควบคุมรถยนต์ การแก้ไขปัญหาจราจรคับคั่งอีกทางหนึ่งควรพิจารณาต้นเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไป โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของรถยนต์ส่วนบุคคลให้มีน้อยลง ด้วยวิธีการต่าง ๆ กันเช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ (เป็น ซี.ซี.) รถที่มีกำลังมีมากก็เสียภาษีมาก แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่ใช่เป็นการแก้ไขการคับคั่ง หากยังเป็นผลให้รถคิดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านี้ก็จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่น ๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

การห้ามยานพาหนะบางชนิดที่ประกอบสร้างมาไม่ปลอดภัยแก่การใช้ในการจราจร และการขนส่งบางท้องถิ่น การพิจารณาต่ออายุทะเบียนรถให้มีเฉพาะรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรงอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะรถสาธารณะ

2.5.4 การควบคุมใบอนุญาตขับรถ

ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการ โดยเฉพาะและเป็นที่รับรองของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้น

เสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการ โดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย เช่น ในสหรัฐอเมริกาเข้าสอบได้คราวละหลายคน ผู้เข้าสอบจะต้องมีความรู้อย่างทั่วถึงจริง ๆ จึงจะอยู่ในเกณฑ์สอบได้ ต่อจากนี้ปัญหาเรื่องสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ ก็ต้องมีเครื่องมือทดสอบอย่างครบถ้วน ในกรณีจำเป็นต้องใช้แพทย์เข้าร่วมทำการพิจารณาวินิจฉัยด้วย หากมีโรคซึ่งขัดต่อการขับรถก็ไม่ควรอนุญาต และใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ก็ไม่ควรมีประเภทตลอดชีพ เพราะต่อมาผู้ขับขี่อาจบกพร่องทางกายหรือจิตใจไม่อาจขับรถได้อย่างปลอดภัย

โรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่มีมากมายในปัจจุบัน ซึ่งเป็นของเอกชน สมควรที่กระทรวงศึกษาธิการและกรมตำรวจ เข้าไปดำเนินการควบคุมให้เป็นไปตามความประสงค์ของทางราชการอย่างแท้จริง และอาจไม่รับรองโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่มีผู้ศึกษาจากสถาบันนั้น ไปกระทำผิดกฎจราจรมากกว่ากำหนดที่ได้วางไว้ได้

ในการจัดระบบเก็บเอกสารจะต้องเปลี่ยนให้เป็นที่ไปตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการป้องกันการออกใบอนุญาตขับรถซ้ำซ้อน และการบันทึกความผิดของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรลงไว้ในใบอนุญาตขับรถ เพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำผิดฝ่าฝืนมากจนอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ได้

2.5.5 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงาน โดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรง อดทน มีปฏิภาณไหวพริบและเข้ากับประชาชนได้ดี จึงต้องมีวิธีการคัดเลือกและฝึกอบรมกันเป็นพิเศษ เพื่อประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างมารยาทในการขับรถแก่ประชาชนทั่วไป จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณานุเคราะห์ประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็งเยียบขาดและสม่ำเสมอเป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวาดขันบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป ข้อเสนอสนับสนุนในกรณีนี้ เช่น การขับรถในถนนสายบางนา - ตราด รถทุกคันจะต้องวิ่งอยู่ในช่องทางซ้ายสุด ยกเว้นกรณีแซงเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่คนขับรถก็คนเดียวกัน รถประเภทเดียวกัน ถนนอยู่ในเมืองไทยเหมือนกัน แต่ถ้าหากขับไปยังถนนสายอื่น ๆ คนขับรถคนนั้นอาจขับรถฝ่าฝืนกฎหมายอีกได้

เกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัดและควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ หากกำลังคนไม่เพียงพอก็ควรดำเนินการเป็นแห่ง ๆ ซึ่งจะได้ผลบ้างก็ยิ่งดีกว่าดำเนินาฬิกาหลายแม่น้ำไม่ได้อะไรเลย

การจัดและควบคุมการจราจรจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรร โควต้าแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านั้นรายไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งมีสาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการ

ปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจ หรือให้คำยกย่องชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

ลักษณะของกฎหมายจราจร ของ**สมศักดิ์ บุญถม** ได้อธิบายถึง กฎหมายจราจรไว้ว่ากฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม (Moral reason) เช่น การเดินทางซ้ายทางขวาไม่มีความผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้น เนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น เพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความผิดทางศีลธรรม จากแนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำมาเป็นกรอบในการศึกษา¹⁸

2.5.6 การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราตายตัวสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรมเนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่

ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก้โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับกล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้า

¹⁸ร.ต.อ.สมศักดิ์ บุญถม, “ปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร”, **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์**, อ่างแล้ว, หน้า 37.

สุพัตรา สุภาพ ได้กล่าวถึงพฤติกรรมในทางจิตวิทยาเชื่อว่า “พฤติกรรม หรือ การกระทำของบุคคล” เป็นอาการที่แสดงออกซึ่งสิ่งที่สั่งสมประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาอันยาวนานที่ผ่านมาซึ่งได้แก่¹⁹

1) อารมณ์ (Emotion) และความรู้สึก (Feeling) ต่อบุคคลหรือสถานการณ์ที่ประสบ ซึ่งอาจแสดงออกเป็นพฤติกรรม หรือ ไม่แสดงพฤติกรรมออกมา หรือเก็บกดอารมณ์และความรู้สึกนั้นไว้ได้พฤติกรรมปกติ

2) ความคิด (Thought) และเหตุผล (Reasoning) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลให้ค่าความรู้สึกต่อเหตุการณ์ ข้อเท็จจริง ความรู้และข่าวสารต่าง ๆ ทั้งเหตุการณ์ที่ผ่านไปและกำลังประสบอยู่

3) ความเชื่อ (Beliefs) และค่านิยม (Values) ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการกระทำต่าง ๆว่าจะส่งผลเชิงบวกหรือลบอย่างไร ความเชื่อเกี่ยวกับภาพลักษณะของตนเองเปรียบเทียบกับภาพลักษณะตัวตนของผู้อื่น ค่านิยมเป็นผลผลิตของการพิจารณาตามหลักศีลธรรมจรรยา รวมถึงอิทธิพลของวัฒนธรรม วัฒนธรรมรอง ตลอดจนการขัดเกลาของครอบครัว กลุ่มเพื่อน เชื้อสาย เผ่าพันธุ์ และเอกลักษณ์ทางเพศ ประกอบกัน

บรรจง ไหญ่ยงค์ ศึกษาเรื่องการกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล ผลการศึกษาสอดคล้องกันพบว่าอายุและระดับการศึกษาของประชากรมีความสัมพันธ์กับปฏิบัติตามกฎหมาย²⁰

จิตติมา เทพอารักษ์กุล ได้ศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร พบว่า ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงานซึ่งเน้นการลงโทษปรับมากกว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และในการใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับ พบว่าเจ้าพนักงานมิได้ให้ความสำคัญต่อการคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง จึงเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรอง เพื่อแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ ปัญหาการจราจรที่นับวันจะติดขัดมากขึ้นส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรและมาตรการลงโทษ

¹⁹สุพัตรา สุภาพ, **สังคมวิทยา**, อ่างแล้ว, หน้า 40.

²⁰ร.ต.อ.บรรจง ไหญ่ยงค์, “การกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 2”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2542, หน้า 40.

ผู้กระทำผิดกฎหมายในปัจจุบัน ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่เหมาะสม โดยเฉพาะวิธีการบังคับใช้มาตรการลงโทษในชั้นเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมาย²¹

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบริหารการจราจร กองกำกับการนโยบายและแผนงาน กองบัญชาการตำรวจภูธร ได้อธิบายถึง การบังคับใช้กฎหมายจราจร ว่าหมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบ เพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ การตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจร นี้ไม่ได้จำกัดขอบเขตแต่เพียงการจับกุมและออกใบสั่งเท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้าละเมิดโดยรู้เท่าไม่ถึงหรือไม่ตั้งใจ เช่น การเลี้ยวรถในที่ห้ามหรือการเดินเหม่อลอย เป็นต้น²²

การบังคับใช้กฎหมายนั้น ไม่ได้เกิดจากการตรวจตราในพื้นที่รับผิดชอบเท่านั้น ส่วนประกอบที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของการใช้กฎหมาย คือ การสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุการจราจรได้ การที่ดำเนินคดีกับผู้ละเมิดกฎหมายภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุการจราจรก็จะเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่มีสมเหตุสมผลและยุติธรรมมากที่สุด การกระทำดังกล่าวนี้ เป็นการบังคับใช้กฎหมายกับสิ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายอาจเกิดการติดตามตรวจสอบตามคำร้องเรียนที่ได้รับ วัตถุประสงค์เบื้องต้นของการบังคับใช้กฎหมายจราจรก็คือการมุ่งใจไม่ให้มีการละเมิดกฎหมายจราจร แรงจูงใจเช่นว่านี้ ประการหนึ่งก็คือด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความกลัวที่จะถูกเปรียบเทียบ ปรับ การจำคุก การถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การเสื่อมเสียศักดิ์ศรี ความอับอายเนื่องจากแรงกดดันทางสังคม แรงจูงใจอีกประการหนึ่งก็คือการเป็นตัวอย่งที่ดี ได้แก่ การกระทำสิ่งที่ถูกต้องและการเป็นตัวอย่งแก่บุคคลอื่น โดยเฉพาะเยาวชน ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็เป็นแรงจูงใจอีกประการหนึ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรจะใช้วิธีต่างๆ วิธี เพื่อห้ามปรามบุคคลจากการละเมิดกฎหมายจราจร เป้าหมายแรก คือ การได้รับความร่วมมือจากประชาชน

²¹จิตติมา เทพอารักษ์กุล, “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2543, หน้า 112.

²²กองกำกับการนโยบายและแผน กองบัญชาการตำรวจภูธร, **การบริหารการจราจร**, (กรุงเทพมหานคร : กองกำกับการนโยบายและแผน กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 3, 2530), หน้า 12-13.

ในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยความเต็มใจ ประการต่อมาก็คือ การดำเนินการต่อผู้ที่จะละเมิดกฎหมาย ไม่ว่าจะด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อด้วยวิธีการตามความเหมาะสม

วิธีการบังคับใช้กฎหมายที่ตำรวจจราจรทั้งหลายใช้ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นการกระทำที่มุ่งต่อการควบคุมพฤติกรรมของบุคคลโดยตรงสม่ำเสมอ การบังคับใช้กฎหมายนั้น ไม่ใช่เพียงแต่การปรับใช้กฎหมายเข้ากับสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของกฎหมายและการตีความกฎหมายของศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยกันและประชาชนทั่ว ๆ ไป เพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ของสังคม โดยแท้จริง นอกจากนี้ในการควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจยังต้องเข้าใจถึงความสลับซับซ้อนของพฤติกรรมดังกล่าวว่าจะ ไรคือ ปัจจัยที่ทำให้มนุษย์มีพฤติกรรมดังเช่นที่ได้กระทำลงไปและการบังคับใช้กฎหมายจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ได้อย่างไร

กฤษฎา จันทร์ศรี ได้อธิบายว่า จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย จราจร ก็เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งผู้ละเมิด หรือผู้ที่มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะที่เดียวกัน การบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม มิใช่เพื่อทำให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหาย ความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนในการใช้รถใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น²³

กองกำกับการตำรวจจราจร ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพการควบคุมบังคับให้สมาชิกในสังคมเคารพกฎหมายว่า มีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการคือ

- 1) มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
- 2) มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
- 3) มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

วิธีที่จะให้ประชาชนรักษาสติภาพของกฎหมายมีอยู่ 3 ประการคือ

- 1) ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย
- 2) การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย
- 3) มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร จะต้องรีบดำเนินการให้ครบทุกประการ หากจะเลือกปฏิบัติเพียงประการใดประการหนึ่งก็หาบรรลุผลสำเร็จในระยะยาวได้ไม่

²³ กฤษฎา จันทร์ศรี, "ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่", **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, อ้างแล้ว, หน้า 16

ตามแนวคิดเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร ซึ่งเป็นวิศวกรรมแขนงหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนและออกแบบการควบคุมระบบการจราจรของถนนหลวง ตลอดจนการใช้ที่ดิน ใกล้เคียงและศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่นหรือหมายถึงการนำเอาหลักการ เครื่องมือ วิธีการเทคนิค ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อให้ได้มาซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

องค์ประกอบของการจราจรมี 3 ประการคือ

1) คนขับและคนเดินถนน (Driver and Pedestrian) คนขับรถอาจก่อปัญหาการจราจรได้ใน 2 ลักษณะคือ มารยาทในการขับรถ และการตัดสินใจ ซึ่งมารยาทในการขับรถอาจมาจากสภาพแวดล้อม ได้แก่

- สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะสภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น
- ปัจจัยทางด้านจิตใจ ได้แก่ อารมณ์ของคนขับรถ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า
- ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และการมีปฏิริยาโต้ตอบ

ระยะเวลาในการตัดสินใจ คือระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการให้มือและเท้าเหยียบเบรค ระยะเวลาต่าง ๆ คือระยะเวลาในการตัดสินใจ

คนเดินถนน (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยของการจราจร ซึ่งจะต้องออกแบบระบบการจราจรให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ ทางเดินข้างถนน ทางม้าลาย สะพานลอย เป็นต้น

2) รถ (Vehicle) เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการจราจรและมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ ลักษณะและน้ำหนักของรถ ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ และลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อการเคลื่อนที่ของรถ

3) ถนน (Road) ถนนเป็นปัจจัยการจราจรอีกอย่างหนึ่งเนื่องจากถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต ซึ่งประกอบด้วย การวางแผนถนน การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตาและการออกแบบทางแยก เป็นต้น²⁴

ประจวบ วงศ์สุข ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด้านการจราจรพบว่า แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่แตกต่างกัน โดยเรียงลำดับ

²⁴ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล, **คู่มือปฏิบัติงานตำรวจจราจร**, อ่างแล้ว, หน้า 199-200.

ความสำคัญ ได้แก่ การให้ความรู้แก่ประชาชนโดยสื่อต่าง ๆ ขยายและปรับปรุงผิวการจราจรให้กว้างออกไป และกวดขันการใช้ถนนของประชาชนให้เคร่งครัดตามกฎหมาย²⁵

2.6.1 การบังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณา และตัดสินคดีและมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม คุมขัง ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานรวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวก และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

การที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคม โดยการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้ โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำผิดจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพาและการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรัฐจึงต้องให้หลักประกันต่อสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้ โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะเป็นผลต่อ

²⁵ ประจวบ วงศ์สุข, “ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด้านการจราจร ศึกษาเฉพาะในเขต สกต. ภูพิงค์ราชนิเวศน์”, วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), 2535, หน้า 1-3.

ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

- 1) การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด
- 2) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัด และควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- 1) ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร
- 2) อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง
- 3) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น
 - การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชนที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทางพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 135)
 - การห้ามรถ คนเดินเท้าเดินทาง, ห้ามหยุดหรือจอดรถ, ห้ามเลี้ยวกลับรถ หรือถอยหลัง หรือกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด ช่วงระยะเวลาที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในบริเวณนั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 138)
 - การออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ เพื่อบังคับในทางสายใดหรือเฉพาะตอนใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เช่น การกำหนด

อัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 139(6))

- ตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้ได้รับการตรวจ หรือทดสอบ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกาย อันเกิดจากการเสพยาหรือของเมาอย่างอื่น ๆ หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 102 ทวิ)

การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำผิด

เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ จับกุมตัวผู้กระทำผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวน ดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำผิดและลงโทษต่อไป

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

เมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิด ออกใบสั่งให้ไปรายงานตัว หรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ แล้วส่งตัวผู้กระทำผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ

การนำเสนอในส่วนนี้แบ่งตามการดำเนินการเป็น 3 ระยะ กล่าวคือ

- 1) การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
- 2) การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
- 3) การดำเนินการในชั้นศาล²⁶

2.6.2 การบังคับตามกฎหมาย (Law Enforcement)

ตราวุฒิ พันธขาว ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) ไว้ว่า หมายถึง การบังคับให้ผู้ไร้อิทธิพลได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมาย จะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่ (Deterrence) มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะการกระทำผิดกฎหมายจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมาย

²⁶ร.ต.อ.สมศักดิ์ บุญถม, “ปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร”, วิทยานิพนธ์ตั้งคณวิทย์ามหาบัณฑิต, อ้างแล้ว, หน้า 44.

ได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอภิสิทธิ์หรือมีคนรู้จักขอบพอที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้โดยไม่ต้องถูกลงโทษ ประการสำคัญที่สุด คือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่ถ้าหากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดไว้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นบ้าน (Folk crime) เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกันเสียอีก²⁷

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้นที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืนเพิ่มโทษหรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมาย แต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้มีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะ และกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับรถ ส่วนศาลมีอำนาจที่จะเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ เป็นต้น

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยา กล่าวว่าเป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้แต่การบังคับ มิให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในภยันตรายอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะได้ผลไม่สมบูรณ์เช่น วิศวกรรมสร้างทางตามความพอใจของตนฝ่ายเดียว เพียงขอให้เส้นทางก็ใช้ได้ หรือหากเป็นทางที่ดีตามวิศวกรรม แต่ตำรวจไม่เอาใจใส่คอยกวดขัน หรือไม่ให้คำแนะนำไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้มาก การจราจรสับสนวุ่นวาย สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

- 1) กฎหมายจราจร (Traffic Law)
- 2) การควบคุมรถยนต์ (Motor Vehicle Administration)
- 3) การควบคุมใบอนุญาตขับรถ (Driver Lisenning)
- 4) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (Police Traffic Supervision)

²⁷ สราวุฒิ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นบ้าน การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร”, **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**, อ่างแล้ว, หน้า 90-96.

ชำนาญ มีปลอก ได้ศึกษาพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า สาเหตุของกระทำผิดกฎจราจร ได้แก่ ความมั่งง่ายของผู้ขับขี่ ความประมาท ความรีบเร่ง ความเห็นแก่ตัว ความใจร้อน ความคึกคะนองและความมั่งง่าย²⁸

จากแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายจราจรของกองกำกับการตำรวจจราจร อธิบายให้เห็นถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมายเพื่อควบคุมการจราจร และพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎจราจรของบุคคล

2.7 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา

จังหวัดเลย เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 520 กิโลเมตร มีสภาพภูมิประเทศที่งดงาม อากาศหนาวเย็น เป็นแหล่งเพาะปลูกไม้ดอกไม้ประดับที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ และยังเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญอีกด้วย

อาณาเขต

อำเภอเมืองเลยมีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอเชียงคานและอำเภอปากชม

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอนาด้วง

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเอราวัณและอำเภอวังสะพุง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอภูเรือ และอำเภอท่าลี่

การปกครองส่วนภูมิภาค

ประกอบด้วย

1. ตำบลกุดป่อง	จำนวน	1 หมู่บ้าน
2. ตำบลในเมือง	จำนวน	12 หมู่บ้าน
3. ตำบลนาอ้อ	จำนวน	9 หมู่บ้าน
4. ตำบลกกคู้	จำนวน	10 หมู่บ้าน
5. ตำบลน้ำหมาน	จำนวน	6 หมู่บ้าน
6. ตำบลเสี้ยว	จำนวน	6 หมู่บ้าน
7. ตำบลนาอาน	จำนวน	12 หมู่บ้าน
8. ตำบลนาโป่ง	จำนวน	14 หมู่บ้าน
9. ตำบลนาดินดำ	จำนวน	14 หมู่บ้าน

²⁸ชำนาญ มีปลอก, “พฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), 2536, หน้า 1.

- | | | |
|-------------------|-------|-------------|
| 10. ตำบลน้ำสวย | จำนวน | 11 หมู่บ้าน |
| 11. ตำบลชัยพฤกษ์ | จำนวน | 11 หมู่บ้าน |
| 12. ตำบลนาแวม | จำนวน | 8 หมู่บ้าน |
| 13. ตำบลศรีสองรัก | จำนวน | 11 หมู่บ้าน |
| 14. ตำบลกกทอง | จำนวน | 5 หมู่บ้าน |

การปกครองส่วนท้องถิ่น

ท้องที่อำเภอเมืองเลยประกอบด้วยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 15 แห่ง ได้แก่

1. เทศบาลเมืองเลย ครอบคลุมพื้นที่ตำบลกุดป่องทั้งตำบล
2. เทศบาลตำบลนาอ้อ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลนาอ้อทั้งตำบล
3. เทศบาลตำบลน้ำสวย ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลน้ำสวย
4. เทศบาลตำบลนาอาน ครอบคลุมพื้นที่ตำบลนาอานทั้งตำบล
5. เทศบาลตำบลนาโง้ง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลนาโง้งทั้งตำบล
6. เทศบาลตำบลนาคินคำ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลนาคินคำทั้งตำบล
7. องค์การบริหารส่วนตำบลเมือง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลเมืองทั้งตำบล
8. องค์การบริหารส่วนตำบลกกคู้ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลกกคู้ทั้งตำบล
9. องค์การบริหารส่วนตำบลน้ำหามาน ครอบคลุมพื้นที่ตำบลน้ำหามานทั้งตำบล
10. องค์การบริหารส่วนตำบลเสี้ยว ครอบคลุมพื้นที่ตำบลเสี้ยวทั้งตำบล
11. องค์การบริหารส่วนตำบลน้ำสวย ครอบคลุมพื้นที่ตำบลน้ำสวย (เฉพาะนอกเขตเทศบาลตำบลน้ำสวย)
12. องค์การบริหารส่วนตำบลชัยพฤกษ์ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลชัยพฤกษ์ทั้งตำบล
13. องค์การบริหารส่วนตำบลนาแวม ครอบคลุมพื้นที่ตำบลนาแวมทั้งตำบล
14. องค์การบริหารส่วนตำบลศรีสองรัก ครอบคลุมพื้นที่ตำบลศรีสองรักทั้งตำบล
15. องค์การบริหารส่วนตำบลกกทอง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลกกทองทั้งตำบล

ตารางที่ 2.1 รายงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายเปรียบเทียบ

รายงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายเปรียบเทียบ

สถ. เมืองเลย	ผลการดำเนินการ														รวม							
	ไม่สวมหมวก นิรภัย (ราย)		อุปกรณ์ส่วนควบ จยย.ไม่ถูกต้อง (ราย)		เมาสุรา (ราย)		ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย (ราย)		ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่ (ราย)		ขับรถเร็ว เกินกำหนด (ราย)		ขับรถฝ่า สัญญาณไฟ (ราย)		ขับรถแซง ในที่คับขัน (ราย)		ขับรถ ย้อนศร (ราย)		โทรศัพท์ ในขณะขับรถ (ราย)			
	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54	ปี.53	ปี.54		
ค.ค.	1,434	1,337	92	122	175	37	117	386	1,461	1,436	16	0	286	209	0	12	85	126	38	81	3,704	3,746
พ.ย.	1,619	1,634	97	95	96	76	178	256	2,030	1,723	15	54	181	223	0	9	74	133	35	45	4,325	4,248
ธ.ค.	1,199	1,205	106	145	84	130	185	618	1,499	1,568	103	352	129	159	0	17	66	83	36	73	3,407	4,350
ม.ค.	1,255	1,190	70	145	198	119	1,255	618	1,316	1,569	223	352	132	184	0	17	65	80	20	73	4,534	4,347
ก.พ.	1,436	1,529	92	136	35	49	143	369	1,655	1,698	6	228	141	231	0	13	51	90	16	65	3,575	4,408
มี.ค.	1,391	0	143	0	6	6	253	0	1,737	0	17	0	192	0	0	0	57	0	33	0	3,829	0
เม.ย.	1,087	0	111	0	194	12	447	0	1,269	0	323	0	143	0	29	0	47	0	48	0	3,698	0
พ.ค.	1,245	0	215	0	12	12	314	0	1,614	0	44	0	178	0	7	0	53	0	47	0	3,751	0
มี.ย.	1,733	0	159	0	31	31	306	0	1,749	0	46	0	167	0	6	0	99	0	30	0	4,327	0

รายงานมาตรการการบังคับใช้กฎหมายเปรียบเทียบ (ต่อ)

ส.ก. เนื่องเสย		ผลการดำเนินการ																						
		ไม่สวมหมวก นิรภัย (ราย)	อุปกรณ์ส่วนควบ จย.ไม่ถูกต้อง (ราย)	เมาสุรา (ราย)	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย (ราย)	ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่ (ราย)	ขับรถเร็ว เกินกำหนด (ราย)	ขับรถฝ่า สัญญาณไฟ (ราย)	ขับรถตรง ในทิศทาง (ราย)	ขับรถ ย้อนศร (ราย)	โทรศัพท์ ขณะขับรถ (ราย)	รวม (ราย)	ไม่สวมหมวก นิรภัย (ราย)	อุปกรณ์ส่วนควบ จย.ไม่ถูกต้อง (ราย)	เมาสุรา (ราย)	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย (ราย)	ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่ (ราย)	ขับรถเร็ว เกินกำหนด (ราย)	ขับรถฝ่า สัญญาณไฟ (ราย)	ขับรถตรง ในทิศทาง (ราย)	ขับรถ ย้อนศร (ราย)	โทรศัพท์ ขณะขับรถ (ราย)	รวม (ราย)	
ก.ค.	1,894	0	223	77	219	0	1,709	0	18	0	121	8	0	110	0	70	0	4,447	0	0	0	0	4,447	0
ส.ค.	1,796	0	186	102	330	0	2,046	0	330	0	117	11	0	120	0	82	0	5,117	0	0	0	0	5,117	0
ก.ย.	1,591	0	203	103	344	0	1,843	0	41	0	287	18	0	113	0	78	0	4,614	0	0	0	0	4,614	0
รวม	17,680	6,895	1,697	1,113	1,113	4,091	19,928	19,928	1,182	1,182	2,074	79	79	940	940	533	533	49,328	38,532	533	533	940	49,328	38,532

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชัยพจน์ หาดอุณหะ ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่า การรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้²⁹

ศราวดี พันธ์ขาว ได้ศึกษาเรื่อง อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยใช้กลุ่มประชากรทั้งหมด 600 คน ทำการศึกษาใน 3 เขต คือ เขตพระนครบาลเหนือ เขตพระนครบาลใต้ และเขตนครบาลธนบุรี โดยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่ขับขี่ที่กระทำผิดมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มบุคคลผู้มีอายุ 18-27 ปี และพบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด หากดูจากระดับการศึกษา จะพบว่าผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด ได้แก่ ผู้มีการศึกษาน้อย คือ ผู้ที่จบระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 หรือต่ำกว่า³⁰

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า

- 1) การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
- 2) ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
- 3) ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
- 4) ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- 5) พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
- 6) ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์³¹

²⁹ชัยพจน์ หาดอุณหะ, “บทบาทและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง : ศึกษาจากความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล”, **วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล), 2536, 114 หน้า.

³⁰ศราวดี พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร”, **วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล), 2522, 103 หน้า.

³¹เพ็ญศรี สุวรรณอักษร, “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง), 2537, 178 หน้า.

จิตติมา เทพอารักษ์กุล ได้ศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร พบว่า ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงานซึ่งเน้นการลงโทษปรับมากกว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และในการใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับ พบว่าเจ้าพนักงานมิได้ให้ความสำคัญต่อการคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง จึงเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรอง เพื่อแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ ปัญหาการจราจรที่นับวันจะติดขัดมากขึ้นส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรและมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายในปัจจุบัน ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่เหมาะสม โดยเฉพาะวิธีการบังคับใช้มาตรการลงโทษในชั้นเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมาย³²

พ.ต.ท. นนท นุ่มบุญนำ ได้ศึกษาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาผลการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 2) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาแนวทางปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหาการจราจรและผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในกรุงเทพมหานคร การศึกษาครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ โดยประชากรที่นำมาศึกษาเป็นผู้กระทำความผิด ในที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 379 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ค่าสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ใช้ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 และ .05 ผลการศึกษาพบว่า

1) ปัจจัยส่วนบุคคลประกอบด้วย ตัวแปรเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และประสบการณ์การขับขี่ที่แตกต่างกันมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกันมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอาชีพที่แตกต่างกันมีผลในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน

³²จิตติมา เทพอารักษ์กุล, “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, อ่างแล้ว, 218 หน้า.

มีผลในในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และ การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) การรับรู้การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในระดับค่อนข้างมาก ($r = 0.615$) อย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ .01

3) ทศนคติต่อการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพัก ใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ ขี่ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในระดับค่อนข้างมาก ($r = 0.750$) อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .01

4) การปฏิบัติตามกฎหมาย การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในระดับค่อนข้างมาก ($r = 0.781$) อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01³³

ร้อยตำรวจเอก วัชรพล อิมจรรยา ศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ใน กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ในเขต กรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร การศึกษาครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ โดยประชากร ที่นำมาศึกษาเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 291 คน สถิติที่ใช้ในการ วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ F-test, t-test, One Way ANOVA และสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ใช้ระดับ นัยสำคัญทางสถิติที่ .01 แล .05 ผลการศึกษาพบว่า

1) ผู้ขับรถแท็กซี่ ที่มีอายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อ พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และผู้ขับรถแท็กซี่ที่ มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .05

³³พ.ต.ท.นนท์ นุ่มบุญนำ, “การศึกษาการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่”, **วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา), 2547, 110 หน้า.

2) ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับรถยนต์, จิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.129, r = 0.376$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ และปัจจัยด้านการแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.672$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ แต่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.059$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ³⁴

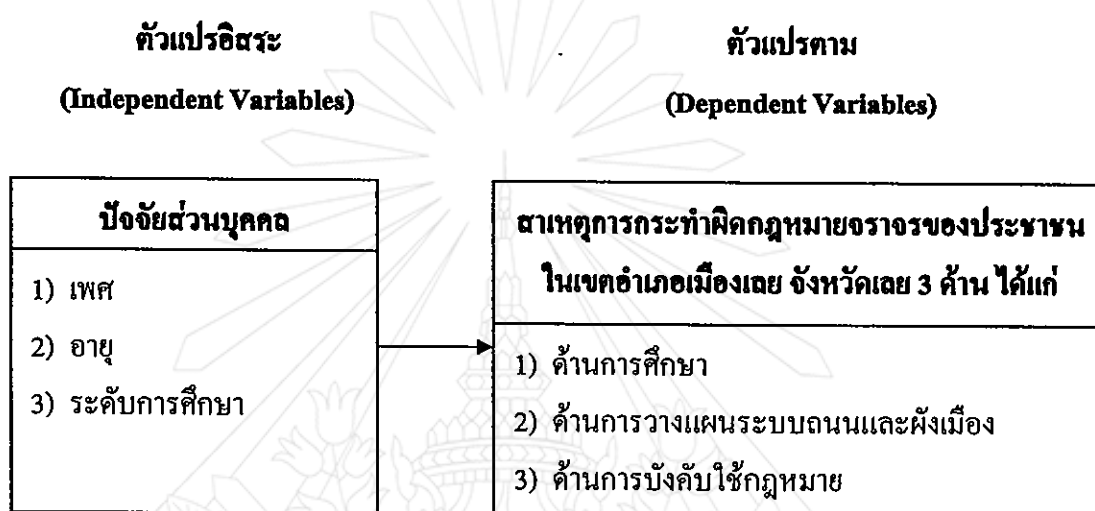
สรุปจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทำให้พบว่า สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย เพราะประชาชนไม่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ป้ายสัญญาณจราจรชำรุด ปริมาณรถเพิ่มขึ้น ดังนั้นควรทำให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร การจัดทำป้ายสัญญาณจราจร หรือการใช้อำนาจกฎหมายจราจร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทุกฝ่ายควรจะร่วมมือกัน เพราะการมีส่วนร่วมถือเป็นพลังแห่งความสำเร็จในการปฏิบัติอย่างแท้จริง



³⁴ร.ต.อ.วัชรพล อิมจรรุณ, “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร”, **วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา), 2547, 108 หน้า.

2.9 โครงกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ผู้วิจัยได้สร้างกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย โดยใช้กรอบแนวคิดของ พ.ต.ท. นนท์ นุ่มบุญนำ³⁵ ในการกำหนดตัวแปรอิสระ ส่วนตัวแปรตามผู้วิจัยศึกษาด้การศึกษา ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง และด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยใช้กรอบแนวคิดของเสถียร วิชัยลักษณะ³⁶และเพ็ญศรี สุวรรณอักษร³⁷ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 2.1



แผนภูมิที่ 2.1 แสดงรูปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

³⁵พ.ต.ท.นนท์ นุ่มบุญนำ, “การศึกษาการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันที่กคะเนนอบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่”, **วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต**, อ่างแล้ว, 110 หน้า.

³⁶เสถียร วิชัยลักษณะและคณะ, **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**, อ่างแล้ว, หน้า 74-77.

³⁷เพ็ญศรี สุวรรณอักษร, “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร”, **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**, อ่างแล้ว, หน้า 49.

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย นี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เทคนิควิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การสร้างและตรวจสอบเครื่องมือ
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวนทั้งสิ้น 4,408 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวนทั้งสิ้น 351 คน

3.2 เทคนิควิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการเปิดตารางสำเร็จของเครจซี (Krejcie) และมอร์แกน (Morgan)¹ ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน แล้วนำมาหาอัตราส่วนของประชากร (Proportional to Size) เพื่อหากกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ฐานการกระทำผิดเป็นเกณฑ์ ตามสูตร ดังนี้

¹บุญชม ศรีสะอาด, **การวิจัยเบื้องต้น**, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, 2545), หน้า 43.

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n$$

n_i = จำนวนกลุ่มตัวอย่างแต่ละฐานการกระทำผิด

N_i = จำนวนประชากรแต่ละฐานการกระทำผิด

n = จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

จึงทำให้ได้กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย แยกออกเป็นแต่ละฐานการกระทำผิด ดังรายละเอียดที่ปรากฏใน ตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกฐานการกระทำผิดของผู้ตอบแบบสอบถาม

ฐานการกระทำผิด	จำนวนประชากรทั้งหมด (คน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
1) ไม่สวมหมวกนิรภัย	1,529	122
2) อุปกรณ์ส่วนควบจยย.ไม่ถูกต้อง	136	11
3) เมาสุรา	49	4
4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	369	29
5) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	1,698	135
6) ขับรถเร็วเกินกำหนด	228	18
7) ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ	231	19
8) ขับรถแซงในที่คับขัน	13	1
9) ขับรถย้อนศร	90	7
10) โทรศัพท์ในขณะขับรถ	65	5
รวม	4,408	351

จากตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในฐานความผิดส่วนใหญ่ คือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รองลงมา คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และน้อยที่สุด คือ ขับรถแซงในที่คับขัน

เมื่อได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน ดังกล่าวแล้วทำการสุ่มอย่างง่ายโดยวิธีการแบบบังเอิญ

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้ศึกษาวิจัยสร้างขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเป็นแบบสอบถามสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา มีลักษณะคำถามเป็นเชิงสำรวจรายการ (Check list) จำนวน 3 ข้อ

ตอนที่ 2 ศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวน 3 ด้าน คือ

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1) ด้านการศึกษา | จำนวน 5 ข้อ |
| 2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง | จำนวน 5 ข้อ |
| 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย | จำนวน 5 ข้อ |

ในตอนที่ 2 นี้ มีจำนวน 15 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามวิธีการของลิเคิร์ต (Likert) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยกำหนดค่า ดังนี้²

- | | | |
|------------|--------------|---|
| มากที่สุด | มีค่าเท่ากับ | 5 |
| มาก | มีค่าเท่ากับ | 4 |
| ปานกลาง | มีค่าเท่ากับ | 3 |
| น้อย | มีค่าเท่ากับ | 2 |
| น้อยที่สุด | มีค่าเท่ากับ | 1 |

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open-ended)

²สุรพงษ์ เอื้อศิริพรฤทธิ, “การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อำนาจของผู้บริหารโรงเรียน กับขวัญของครูในโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษาในจังหวัดนครศรีธรรมราช”, **วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยทักษิณ), 2545, หน้า 44.

3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

3.4.1 ศึกษาค้นคว้าเอกสาร บทความ ตำรา แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.4.2 สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมขอบเขตการศึกษาวิจัย โดยใช้คำถาม 2 ประเภท คือ แบบปลายเปิด และแบบปลายปิด

3.4.3 นำเครื่องมือที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วเสนออาจารย์ที่ปริกษาสารนิพนธ์ เพื่อแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องและชัดเจนเหมาะสมทั้งเนื้อหา การใช้ถ้อยคำสำนวนภาษา และการวัดผล ประเมินผล แล้วนำมาจัดทำเป็นแบบสอบถาม

3.4.4 นำเครื่องมือที่แก้ไขเรียบร้อยแล้ว เสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน เพื่อตรวจสอบหรือปรับปรุงแก้ไขความถูกต้องของเนื้อหาให้ได้แบบสอบถามที่มีความตรงตามเนื้อหาและความเหมาะสมของคำถาม ตามรายชื่อ ดังนี้

1) นายนิพัทธ์กรณ์ คำนวนิตย์

วุฒิการศึกษา บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

ตำแหน่ง ผู้พิพากษาสมทบ ศาลจังหวัดเลยแผนกคดีเยาวชนและครอบครัว

2) นางสาวอภิรดี ภาณุมาศ

วุฒิการศึกษา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ตำแหน่ง นิตกรชำนาญงาน ศาลจังหวัดอุบลราชธานี

3) นางศุภัตรา ไวโสภา

วุฒิการศึกษา อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

ตำแหน่ง ครูผู้เชี่ยวชาญ โรงเรียนชุมชนศรีสะอาด (เทศบาล 1)

4) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรพร เกษสังข์

วุฒิการศึกษา การทดสอบและการวัดผลการศึกษา

ตำแหน่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ระดับ 8 มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

5) นางยุพาพร พรหมศิลา

วุฒิการศึกษา บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

ตำแหน่ง ครูชำนาญการพิเศษ (คศ 3) โรงเรียนเลยพิทยาคม

3.4.5 นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ของแบบสอบถามตามสูตร ดังนี้³

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

IOC คือ ดัชนีความสอดคล้อง

R คือ คะแนนการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

$\sum R$ คือ ผลรวมของคะแนนการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป จากข้อคำถามทั้งหมด จำนวน 15 ข้อ ใช้ได้จำนวน 15 ข้อ ซึ่งข้อคำถามที่ใช้ได้มีค่า IOC อยู่ในช่วง 0.6 – 1.0

3.4.6 ปรับปรุงแบบสอบถาม ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ตรวจสอบความถูกต้อง

3.4.7 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง แต่มีคุณลักษณะคล้ายกันกับกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวน 30 คน เพื่อวิเคราะห์คุณภาพเครื่องมือ ดังนี้

1) หาค่าความเที่ยงตรงของข้อคำถาม โดยวิธีหาค่าสหสัมพันธ์รายข้อกับทุกข้อ (Item-total Correlation) เลือกข้อที่มีค่า r มีค่าระหว่าง 0.20-1 ได้ทั้งสิ้น จำนวน 15 ข้อ ($0.43 < r > 0.82$)

2) หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับ โดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ตามสูตร ดังนี้⁴

$$\alpha = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right)$$

เมื่อ α = ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

k = จำนวนข้อคำถาม

s_i^2 = ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

s_t^2 = ความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

ผลจากการทดสอบ ได้ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือเท่ากับ 0.97

³ ลัดดาวัลย์ เพชรโรจน์และอัจฉรา ชำนิประศาสน์, **ระเบียบวิธีวิจัย**, (กรุงเทพมหานคร : บริษัทพิมพ์ดีการพิมพ์ จำกัด, 2550), หน้า 149.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

3.4.8 นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้วไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยต่อไป

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในปี พุทธศักราช 2553 ตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

3.5.1 ผู้วิจัยมีหนังสือถึงรองอธิการบดีมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง เพื่อขอให้มีหนังสือความร่วมมือถึงผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อขอความร่วมมือให้ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัย

3.5.2 ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองโดยการขอความร่วมมือจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร หลังจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและจับใบข้อหากระทำผิดกฎหมายจราจร ตั้งแต่เดือนมีนาคม ถึงเมษายน 2554 ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 351 ชุด ได้คืนจำนวน 351 ชุด

3.5.3 ผู้วิจัยเลือกแบบสอบถามที่สมบูรณ์ในการตอบแบบสอบถามทั้งหมด 351 ชุด

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของข้อมูล

3.6.2 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามมาตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์ที่ให้ไว้ จัดระบบข้อมูลตรวจสอบเพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปและแปลความหมาย ค่าเฉลี่ยของแบบสอบถาม โดยใช้เกณฑ์ของบุญชม ศรีสะอาด ดังนี้⁵

ระดับค่า	ช่วงค่าเฉลี่ย	การแปลผล
5	4.21 – 5.00	มากที่สุด
4	3.41 – 4.20	มาก
3	2.61 – 3.40	ปานกลาง
2	1.81 – 2.60	น้อย
1	1.00 – 1.80	น้อยที่สุด

การวิเคราะห์ข้อมูล ในการวิจัยนี้ได้ดำเนินการโดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป มีลำดับขั้นตอน ดังนี้

⁵บุญชม ศรีสะอาด, การวิจัยเบื้องต้น, อ่างแล้ว, หน้า 102.

1. ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล โดยหาค่าสถิติพื้นฐาน คือ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)
2. หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
3. ทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยกับปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ด้านเพศ ใช้การทดสอบ t-test ส่วน อายุและระดับการศึกษา ใช้การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method)
4. วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยโดยใช้การสรุปประเด็นแล้วให้ความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปแบบตาราง

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.7.1 สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพเครื่องมือ

- 1) หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเป็นรายด้าน (Item total Correlation Coefficient) ของ ครอนบาค (Cronbach) โดยใช้สูตร ดังนี้⁶

$$t = \frac{\bar{x}_H - \bar{x}_L}{\sqrt{\frac{S_H^2}{n_H} + \frac{S_L^2}{n_L}}}$$

เมื่อ	\bar{x}_H	คือ	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มสูง
	\bar{x}_L	คือ	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มต่ำ
	S_H^2	คือ	ความแปรปรวนของกลุ่มได้คะแนนสูง
	S_L^2	คือ	ความแปรปรวนของกลุ่มได้คะแนนต่ำ
	n_H	คือ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มสูง
	n_L	คือ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มต่ำ

⁶สุชา จันทร์เอม, **จิตวิทยาทั่วไป**, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2539), หน้า 226.

2) หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (α -Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach)

$$\alpha = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum s_i^2}{s^2} \right)$$

- เมื่อ α = ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
 K = จำนวนข้อคำถาม
 s_i^2 = ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
 s^2 = ความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

3.7.2 สถิติพื้นฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

- 1) การแจกแจงความถี่ (Frequency)
- 2) หาค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{\text{จำนวนที่ต้องการเปรียบเทียบ}}{\text{จำนวนเต็ม}} \times 100$$

- 3) หาค่าเฉลี่ย (Mean)

$$\bar{x} = \frac{\sum fx}{n}$$

- เมื่อ \bar{x} แทน ค่าเฉลี่ย
 $\sum fx$ แทน ผลรวมของความถี่คูณคะแนน
 n แทน ข้อมูลทั้งหมด

- 4) หาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

$$S.D. = \frac{\sqrt{n \sum fx^2 - (\sum fx)^2}}{n(n-1)}$$

- เมื่อ S.D. แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 N แทน ข้อมูลทั้งหมด
 $\sum fx$ แทน ผลรวมทั้งหมดความถี่คูณคะแนน

3.7.3 สถิติที่ใช้ในการอนุมาน

1) การทดสอบสมมติฐาน (t-test)

$$F = \frac{S_2^2}{S_1^2}$$

เมื่อ S_1^2, S_2^2 แทน ความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่าง

2) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) หรือ F-test

$$F = \frac{MSB}{MSW}$$

$$MSB = \frac{SSB}{k-1}$$

$$MSW = \frac{SSW}{n-k}$$

เมื่อ	k	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่างหรือจำนวนระดับ
	n	แทน	จำนวนตัวอย่างทั้งหมด
	SS	แทน	Sum of Square
	SSB	แทน	ผลรวมของผลต่างกำลังสองระหว่างค่าเฉลี่ยแต่ละกลุ่มกับค่าเฉลี่ยรวม คูณด้วยขนาดของกลุ่มตัวอย่างนั้น
	SSW	แทน	ผลรวมของผลต่างกำลังสองระหว่างข้อมูลแต่ละตัวกับค่าเฉลี่ยแต่ละกลุ่ม
	SST	แทน	ผลรวมของผลต่างกำลังสองระหว่างข้อมูลแต่ละตัวกับค่าเฉลี่ยรวม
	df	แทน	องศาความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งผู้วิจัย ได้ตั้งวัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives) 3 ประการคือ

- 1) เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย
- 2) เพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน
- 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ในการวิจัยครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวนทั้งสิ้น 4,408 คน ใช้สุทธหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการเปิดตารางสำเร็จรูปของเครชีและมอร์แกน แล้วนำไปหาสัดส่วนของกลุ่มประชากร โดยใช้ฐานการกระทำผิดเป็นเกณฑ์ ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม จากนั้นนำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาดำเนินการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อตอบวัตถุประสงค์และสมมติฐานการวิจัยให้ครบถ้วนตามที่ตั้งไว้ มีลำดับขั้นตอนดังนี้

- 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในการแปลความหมายข้อมูล จึงกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D	แทน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ t (t-distribution)
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ F (F-distribution)
df	แทน	ชั้นของความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)
SS	แทน	ผลบวกกำลังสอง (Sum of Squares)
MS	แทน	ค่ากำลังสองเฉลี่ย (Mean Squares)
Sig.	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Significance)
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

ตอนที่ 2 สาเหตุการทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย ใช้การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ (Scheffe's Method)

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะจากผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยการสรุปประเด็นและแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการวิจัยเรื่องนี้กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยซึ่งมีคุณลักษณะข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง คือ เพศ อายุ และระดับการศึกษา ในการวิเคราะห์โดยการแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน และค่าร้อยละข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	186	53.00
หญิง	165	47.00
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 และเพศหญิง จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 47.00

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน และค่าร้อยละ ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18 ปี หรือต่ำกว่า	61	17.40
19 – 39 ปี	149	42.50
40 – 60 ปี	84	23.90
60 ปีขึ้นไป	57	16.20
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีอายุ 19 – 39 ปี จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาคืออายุ 40 – 60 ปี จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 23.90 และน้อยที่สุดคืออายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 16.20

**ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน และค่าร้อยละข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
จำแนกตามระดับการศึกษา**

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า	64	18.30
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี	210	59.80
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	77	21.90
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 59.80 รองลงมาคือระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 21.90 และน้อยที่สุดคือระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 18.30



ตอนที่ 2 สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

การศึกษาวิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปากกุดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.4 แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน

สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ด้านการศึกษา	2.92	1.14	ปานกลาง
ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	3.38	1.32	ปานกลาง
ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.09	1.09	ปานกลาง
รวม	3.13	1.18	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรโดยรวม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่า ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และน้อยที่สุดคือด้านการศึกษา

ตารางที่ 4.5 แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา

ด้านการศึกษา	\bar{X}	S.D.	การแปลผล
1. ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร	3.22	1.06	ปานกลาง
2. เคยชินต่อการกระทำผิด	2.77	1.12	ปานกลาง
3. ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน	3.00	1.11	ปานกลาง
4. ผู้ขับขี่ไม่มีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย	2.85	1.13	ปานกลาง
5. เจ้าหน้าที่ไม่ให้ความกระจ่างในข้อกฎหมาย	2.78	1.30	ปานกลาง
รวม	2.92	1.14	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร รองลงมาคือ ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และน้อยที่สุด คือเคยชินต่อการกระทำผิด

ตารางที่ 4.6 แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง

ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1. พื้นผิวถนนแคบ	3.42	1.18	มาก
2. ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น	3.47	1.22	มาก
3. ป้ายสัญญาณจราจรบนทางมีไม่เพียงพอ	3.11	1.38	ปานกลาง
4. ป้ายสัญญาณจราจรบนทางไม่ชัดเจน	3.42	1.39	มาก
5. ป้ายสัญญาณจราจรบนทางชำรุด	3.48	1.44	มาก
รวม	3.38	1.32	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

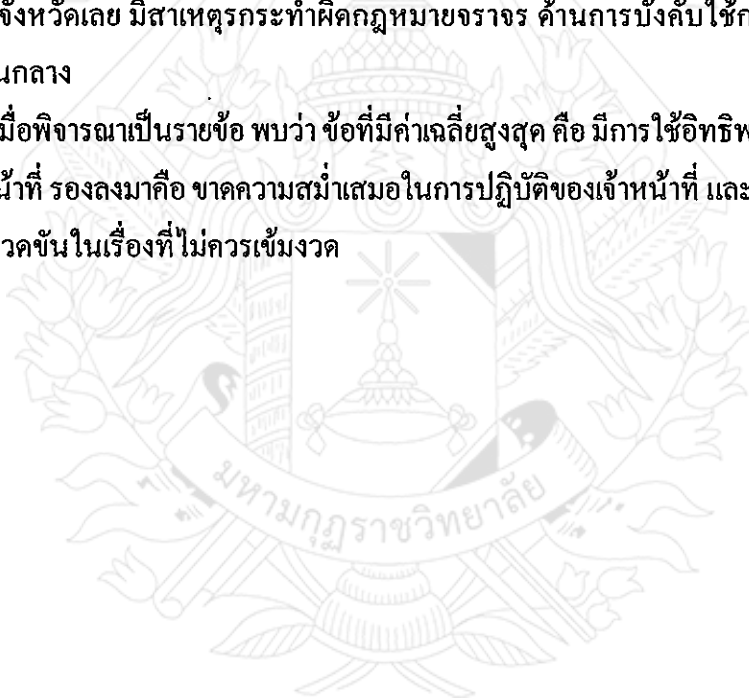
เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางชำรุด รองลงมาคือ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น และน้อยที่สุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางมีไม่เพียงพอ

ตารางที่ 4.7 แสดงการสรุปค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1. อัตราโทษสูงกว่าลหุโทษมักจะได้รับการผ่อนผัน	2.96	1.40	ปานกลาง
2. เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด	2.85	1.10	ปานกลาง
3. เจ้าหน้าที่ก็ไม่เอาใจใส่หรือเลือกปฏิบัติ	2.89	1.23	ปานกลาง
4. ขาดความสม่ำเสมอในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่	3.16	0.96	ปานกลาง
5. มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่	3.60	0.79	มาก
รวม	3.09	1.09	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 พบว่าประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ รองลงมาคือ ขาดความสม่ำเสมอในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ และน้อยที่สุดคือ เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด



ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยไว้ว่าประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน ซึ่งผลการวิเคราะห์ปรากฏดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ชาย	186	3.13	0.28	ปานกลาง
หญิง	165	3.13	0.28	ปานกลาง
รวม	351	3.13	0.28	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามเพศ อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามเพศ พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดคือ เพศชาย

ตารางที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	186	3.13	0.28	0.113	0.910
หญิง	165	3.13	0.28		
รวม	351	3.13	0.28		

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย
จรรยาของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตาม
เพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ชาย	186	2.92	0.56	ปานกลาง
หญิง	165	2.93	0.52	ปานกลาง
รวม	351	2.92	0.54	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีการกระทำผิดกฎหมาย
จรรยา ด้านการศึกษา จำแนกตามเพศ อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามเพศ พบว่า กระทำผิด
กฎหมายจรรยามากที่สุดคือ เพศชาย

ตารางที่ 4.11 แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจรรยาของประชาชนในเขตอำเภอ
เมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	186	2.92	0.56	-0.237	0.813
หญิง	165	2.93	0.52		
รวม	351	2.92	0.54		

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศต่างกันมีการทำ
ผิดกฎหมายจรรยา ด้านการศึกษา ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง อำเภอตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ชาย	186	3.38	0.41	ปานกลาง
หญิง	165	3.38	0.47	ปานกลาง
รวม	351	3.38	0.44	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.12 พบว่าประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมืองอำเภอตามเพศ อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามเพศ พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดคือ เพศชาย

ตารางที่ 4.13 แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง อำเภอตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	186	3.38	0.41	-0.019	0.985
หญิง	165	3.38	0.47		
รวม	351	3.38	0.44		

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ชาย	186	3.10	0.52	ปานกลาง
หญิง	165	3.08	0.48	ปานกลาง
รวม	351	3.09	0.50	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามเพศ อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามเพศ พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดคือ เพศชาย

ตารางที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามเพศ

เพศ	n	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	186	3.10	0.52	0.455	0.649
หญิง	165	3.08	0.48		
รวม	351	3.09	0.50		

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศต่างกัน มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามอายุ

อายุ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
18 ปี หรือต่ำกว่า	61	3.15	0.27	ปานกลาง
19 – 39 ปี	149	3.11	0.30	ปานกลาง
40 – 60 ปี	84	3.13	0.26	ปานกลาง
60 ปีขึ้นไป	57	3.17	0.28	ปานกลาง
รวม	351	3.13	0.28	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามตำแหน่ง อยู่ในระดับปานกลางและเมื่อแยกตามตำแหน่ง พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คืออายุ 19 – 39 ปี รองลงมาคือ อายุ 40 – 60 ปี และน้อยที่สุดคือ อายุ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.17 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.14	3	0.05	0.57	0.03*
ภายในกลุ่ม	27.60	347	0.08		
รวม	27.74	350			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้านจำแนกตามอายุ

อายุ	18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.15$)	19 – 39 ปี ($\bar{X} = 3.11$)	40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.13$)	60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.17$)
18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.15$)	-	0.04*	0.02*	-0.02*
19 – 39 ปี ($\bar{X} = 3.11$)		-	-0.02*	-0.06*
40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.13$)			-	-0.04*
60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.17$)				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัด ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่าแตกต่างกับอายุ 19 – 39 ปี อายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 3 คู่ คู่แรก ได้แก่ อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่า แตกต่างกับอายุ 19 – 39 ปี อายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สอง ได้แก่ อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สาม ได้แก่ อายุ 40 – 60 ปี แตกต่างกับอายุ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุกระทำผิดกฎหมายจราจร
ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ

อายุ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
18 ปี หรือต่ำกว่า	61	2.92	0.50	ปานกลาง
19 – 39 ปี	149	2.86	0.53	ปานกลาง
40 – 60 ปี	84	3.01	0.54	ปานกลาง
60 ปีขึ้นไป	57	2.96	0.60	ปานกลาง
รวม	351	2.92	0.54	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา อยู่ในระดับปฏิบัติปานกลาง และเมื่อแยกตามอายุ พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คืออายุ 40 – 60 ปี รองลงมาคือ อายุ 60 ปีขึ้นไป และน้อยที่สุดคืออายุ 19 – 39 ปี

ตารางที่ 4.20 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนใน
เขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.35	3	0.45	1.55	0.02*
ภายในกลุ่ม	100.76	347	0.29		
รวม	102.11	350			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามอายุ

อายุ	18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 2.29$)	19 – 39 ปี ($\bar{X} = 2.86$)	40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.01$)	60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 2.96$)
18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 2.29$)	-	0.57	-0.72*	-0.67*
19 – 39 ปี ($\bar{X} = 2.86$)		-	-0.15*	-0.10*
40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.01$)			-	0.05
60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 2.96$)				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่า มีจำนวน 2 คู่ คู่แรก ได้แก่ อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่า แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สอง ได้แก่ อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.22 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามอายุ

อายุ	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
18 ปี หรือต่ำกว่า	61	3.48	0.38	มาก
19 – 39 ปี	149	3.39	0.45	ปานกลาง
40 – 60 ปี	84	3.28	0.43	ปานกลาง
60 ปีขึ้นไป	57	3.39	0.44	ปานกลาง
รวม	351	3.38	0.44	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามอายุ อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามอายุ พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจร มากที่สุด คืออายุ 18 ปีหรือต่ำกว่า รองลงมาคือ อายุ 19 – 39 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป และน้อยที่สุดคืออายุ 40 – 60 ปี

ตารางที่ 4.23 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.36	3	0.45	2.37	0.01*
ภายในกลุ่ม	65.33	347	0.19		
รวม	66.68	350			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามอายุ

อายุ	18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.48$)	19 – 39 ปี ($\bar{X} = 3.39$)	40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.28$)	60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.39$)
18 ปีหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.48$)	-	0.09	0.2	0.09
19 – 39 ปี ($\bar{X} = 3.39$)		-	0.11	-0.00*
40 – 60 ปี ($\bar{X} = 3.28$)			-	-0.11
60 ปีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.39$)				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 60 ปีขึ้นไป นอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

ตารางที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามอายุ

อายุ	n	\bar{X}	SD.	แปลผล
18 ปี หรือต่ำกว่า	61	3.06	0.46	มาก
19 – 39 ปี	149	3.09	0.50	ปานกลาง
40 – 60 ปี	84	3.08	0.54	ปานกลาง
60 ปีขึ้นไป	57	3.14	0.50	ปานกลาง
รวม	351	3.09	0.50	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามตำแหน่ง พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คืออายุ 60 ปีขึ้นไป รองลงมาคือ 19 – 39 ปี และน้อยที่สุดคืออายุ 18 ปี หรือต่ำกว่า

ตารางที่ 4.26 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.24	3	0.08	0.32	0.81
ภายในกลุ่ม	87.88	347	0.25		
รวม	88.12	350			

จากตารางที่ 4.26 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า	64	3.15	0.31	ปานกลาง
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี	210	3.14	0.26	ปานกลาง
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	77	3.11	0.32	ปานกลาง
รวม	351	3.13	0.28	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คือเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า รองลงมา คือ เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และน้อยที่สุด คือ สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

ตารางที่ 4.28 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.05	2	0.03	0.38	0.01*
ภายในกลุ่ม	27.68	348	0.08		
รวม	27.74	350			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.29



ตารางที่ 4.29 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้านจำแนกระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.15$)	เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.14$)	สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.11$)
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.15$)	-	0.01*	0.04*
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.14$)		-	0.03
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.11$)			-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาคงกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับเทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และระดับการศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป นอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 4.30 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย
จรรยาของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตาม
ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า	64	2.95	0.57	ปานกลาง
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี	210	2.95	0.52	ปานกลาง
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	77	2.84	0.55	ปานกลาง
รวม	351	2.92	0.54	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คือ ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า และเทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และน้อยที่สุด คือ ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

ตารางที่ 4.31 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนใน
เขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.71	2	0.35	1.24	0.03*
ภายในกลุ่ม	101.41	348	0.29		
รวม	102.12	350			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe 's Method) ดังตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 2.29$)	เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 2.29$)	สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 2.84$)
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 2.29$)	-	0.00*	-0.55
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 2.29$)	-	-	0.55
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 2.84$)	-	-	-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือปริญญาตรี นอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 4.33 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า	64	3.35	0.46	ปานกลาง
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี	210	3.39	0.41	ปานกลาง
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	77	3.39	0.49	ปานกลาง
รวม	351	3.38	0.44	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา อยู่ในปานกลาง และเมื่อแยกตามระดับการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษาที่กระทำผิดกฎหมายมากที่สุด คือเทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป และน้อยที่สุด คือ เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า

ตารางที่ 4.34 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.08	2	0.04	0.21	0.01*
ภายในกลุ่ม	66.60	348	0.19		
รวม	66.68	350			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ประชาชนในผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเลย ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.35$)	เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.39$)	สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.39$)
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.35$)	-	0.04*	0.04*
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.39$)	-	-	0.00
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.39$)	-	-	-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี และระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป นอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 4.36 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า	64	3.14	0.54	ปานกลาง
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี	210	3.07	0.48	ปานกลาง
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	77	3.10	0.53	ปานกลาง
รวม	351	3.09	0.50	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษาที่กระทำผิดกฎหมายจราจร มากที่สุด คือ ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า รองลงมา คือ ระดับการศึกษาเทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และน้อยที่สุด ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

ตารางที่ 4.37 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.23	2	0.12	0.46	0.03*
ภายในกลุ่ม	87.90	348	0.25		
รวม	88.13	350			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) ดังตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.14$)	เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.07$)	สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.10$)
เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ($\bar{X} = 3.14$)	-	0.07	0.04*
เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.07$)	-	-	-0.03*
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.10$)	-	-	-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่า ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป และระดับการศึกษาเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรีแตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่า เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่าแตกต่างกับเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ผู้วิจัย ได้ตั้งคำถามแบบปลายเปิด สำหรับให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย โดยการสรุปประเด็นและแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปากกาดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.39 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย

ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1. ควรดำเนินการกับการกระทำผิดในข้อหาอื่น ๆ ด้วย เช่น การจอดรถ การแข่งรถ ในลักษณะปิดหน้ารถผู้อื่น	138
2. ควรมีการตัดเตือนก่อนการจับกุม	135
3. การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่รุนแรงเกินไป	140
4. สร้างถนนเพิ่มขึ้น	185
5. กวดขันและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	190
6. ควบคุมปริมาณรถ	102
7. มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบระเบียบมากขึ้น	131
8. ปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น	125
รวม	1,146

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ต้องการให้กระทำมากที่สุดคือ กวดขันและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาคือ สร้างถนนเพิ่มขึ้น และน้อยที่สุดคือ ควบคุมปริมาณรถ

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย เพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน และ เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวนทั้งสิ้น 4,408 คน ในการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยเปิดตารางสำเร็จรูปของเครซีและมอร์แกน แล้วนำไปหาสัดส่วนของกลุ่มประชากร โดยใช้ฐานความผิดเป็นเกณฑ์ ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน ทำการสุ่มอย่างง่ายโดยวิธีแบบเจาะจง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามปลายปิดและปลายเปิด โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ และระดับการศึกษา จำนวน 3 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check lists)

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย 3 ด้าน ประกอบด้วยด้านการศึกษา จำนวน 5 ข้อ ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง จำนวน 5 ข้อ และด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 5 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Interval Scale)

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด

การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย จำนวน 351 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage)

วิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

การทดสอบสมมติฐานการวิจัย ใช้การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method)

ข้อเสนอแนะจากผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยการสรุปประเด็นและแจกแจงค่าความถี่ (Frequency)

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย สามารถสรุปผลได้ดังนี้

5.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มประชากรที่ศึกษาจำนวน 351 คน พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 และเพศหญิง จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 47.00 ส่วนใหญ่ มีอายุ 19-39 ปี จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาคืออายุ 40-60 ปี จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 23.90 และน้อยที่สุดคืออายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 16.20 และมีระดับการศึกษา เทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 59.80 รองลงมาคือระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 21.90 และน้อยที่สุดคือระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 18.30

5.1.2 ผลวิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ผลวิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่า ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และน้อยที่สุดคือด้านการศึกษา และถ้าจำแนกในแต่ละด้าน มีผลดังต่อไปนี้

1) ด้านการศึกษา พบว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร รองลงมาคือ ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และน้อยที่สุด คือเคยชินต่อการกระทำผิด

2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางขรุขระ รองลงมาคือ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น และน้อยที่สุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางมีไม่เพียงพอ

3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่าประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ รองลงมาคือ ขาดความสม่ำเสมอในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ และน้อยที่สุดคือ เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด

5.1.3 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย คือ ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน โดยจำแนกตาม เพศ อายุ และระดับการศึกษา พบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เพศแตกต่างกัน มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่างกัน มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe's Method) พบว่า อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่าแตกต่างกับอายุ 19 – 39 ปี อายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 3 คู่ คู่แรก ได้แก่ อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่า แตกต่างกับอายุ 19 – 39 ปี อายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สอง ได้แก่ อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สาม ได้แก่ อายุ 40 – 60 ปีแตกต่างกับอายุ 60 ปีขึ้นไป และจำแนกในแต่ละด้าน มีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านการศึกษา ประชาชนผู้ที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ

ของเซฟเฟ (Scheffe 's Method) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่า มีจำนวน 2 คู่ คู่แรก ได้แก่ อายุ 18 ปีหรือต่ำกว่า แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป คู่ที่สอง ได้แก่ อายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 40 – 60 ปี และอายุ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ (Scheffe 's Method) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 19 – 39 ปี แตกต่างกับอายุ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และนอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ไม่แตกต่างกัน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้านแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ (Scheffe's Method) พบว่า ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับเทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี และระดับการศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่ และจำแนกในแต่ละด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

1) ด้านการศึกษา ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ (Scheffe's Method) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือปริญญาตรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ประชาชนในผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาเทียบเท่า

อนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี และระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า แตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป และระดับการศึกษาเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรีแตกต่างกับระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป เมื่อพิจารณาเป็นรายคู่พบว่า เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่าแตกต่างกับเทียบเท่าอนุปริญญาตรีหรือปริญญาตรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.4 ด้านข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย พบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ได้เสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยเรียงลำดับจากความถี่มากที่สุดไปหาน้อยที่สุด 3 อันดับ 1) กวดขันและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 2) สร้างถนนเพิ่มขึ้น และ 3) ควบคุมปริมาณรถ

5.2 อภิปรายผล

จากผลการวิจัย เรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ผู้วิจัยพบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย อยู่ในระดับปานกลาง จากการสรุปผลการวิจัย สามารถนำมาอภิปรายผล ได้ดังนี้

5.2.1 สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

ผลวิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมทั้ง 3 ด้าน พบว่า ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรโดยรวม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าอาจเป็นเพราะการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพต้องให้ประชาชนรับรู้ และปฏิบัติตาม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **त्मศักดิ์ บุญถม** ที่อธิบายถึงกฎหมายจราจรไว้ว่ากฎหมายจราจรซึ่งวิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้น มี 3 ประการ ประการแรกคือ

ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว โอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีการตรากฎหมายอะไรบ้างนั้นมีน้อยมาก ปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป หรือ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป” เป็นต้น ประการที่ 2 คือ การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย เพราะประชาชนจะต้องเคารพกฎเกณฑ์ข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้นประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่นและให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลาย ข้ามสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ และประการที่ 3 ต้องมีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว การใช้มาตรการนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันทีและทำการสอบสวนแล้ว และใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด ซึ่งหากเป็นความคิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนักเพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำผิดซ้ำอีก

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านการศึกษา พบว่า โดยรวมสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประชาชนมีความรู้กฎจราจรแต่มีปัจจัยอื่นทำให้ฝ่าฝืนกฎจราจร นั่นคือ ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้เรื่องกฎจราจรก็ไม่ได้หมายความว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ที่เคารพกฎจราจรเสมอไป บางครั้งอาจเป็นพวกทำหายหรือเลียนแบบผู้อื่นก็ได้ โดยแสดงออกจากพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดหรือขับรถด้วยความเสี่ยงเป็นต้น นอกจากนี้จากการศึกษายังพบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลาง ซึ่งจากพระราชบัญญัติกฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ที่ผู้ขับรถควรทราบ ดังนั้นควรให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อให้ทราบถึงกฎจราจรให้มากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับ**การศึกษาของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขอนแก่น** ศึกษาการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้นั่งคอนหน้าของรถยนต์ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า ผู้ที่

ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีจำนวน 22,966 คน โดยพบว่าผู้ใช้สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 49.5 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งหมด เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ 58.3 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยโดยไม่รัดสายคาดคิดเป็นร้อยละ 63.2 ของผู้สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีกฎจราจรอะไรบ้างนั้นน้อยมาก ปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป หรือ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป” เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ร้อยตำรวจเอกวัชรพล อิมจรรยา** ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร” สรุปว่า ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับรถยนต์, จิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์ ในระดับต่ำ กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ และปัจจัยด้านการแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างสูง กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ แต่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ เคยชินต่อการกระทำผิด ทั้งนี้อาจเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างไปจากพฤติกรรมของคนอื่น ๆ ส่วนใหญ่ในสังคม เป็นพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนออกจากบรรทัดฐานของสังคม ถ้าได้รับความสนใจจากกลุ่มสังคม ก็อาจเป็นแรงเสริมและกลายเป็นลักษณะของบุคลิกภาพในที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **พันตำรวจโทนนท์ นุ่มบุญนำ** ได้ศึกษาเรื่อง “การศึกษาการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่” สรุปว่า การปฏิบัติตามกฎหมาย การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในระดับค่อนข้างมาก

2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี เช่น พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข และเครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ หรือไม่ชัดเจน หรือชำรุด ซึ่งสอดคล้องกับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทางการใช้ไฟหรือเสียง สัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ศราวดี พันธขาว** สรุปว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ก็คือ พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มีจะมีพฤติกรรมการใช้รถยนต์ในลักษณะดัง ต่อไปนี้ 1) การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรัดเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต้องการให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับคนอื่นแม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงการใช้ทางกัน 2) ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกแก่ตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องจราจร ขับรถค่อมช่องทางจราจร 3) การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเองเป็นใหญ่ มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถช้าในช่องขวา ขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้ผู้อื่นแซงตนแต่ตนเองชอบแซงรถคันอื่น 4) พวกมีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำผิด พวกนี้มักจะไม่นำคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง 5) พวกเขาไม่รู้จักกฎจราจร หรือรู้อย่างไรก็ไม่รู้เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกเขาขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางข้ามรถ ทั้งนี้เป็นเพราะ สาเหตุที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม อุปสรรคความปลอดภัยบกพร่อง ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ ไม่มีหรือมองเห็นไม่ชัด ซึ่งสอดคล้องกับ**พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535** เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางมีไม่เพียงพอ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี เช่น พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข และเครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ หรือไม่ชัดเจน หรือชำรุด ซึ่งสอดคล้องกับ**พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535** เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

3) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่าประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะ บทลงโทษที่มีความยืดหยุ่น ขาดความเด็ดขาด เช่น การกำหนดโทษเพราะในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลายและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก และในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษมักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณาให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรในกรณีดังกล่าว เจ้าหน้าที่ห่อนยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจรหรือควบคุมการจราจร ไม่เข้มงวดในเรื่องที่ควรเข้มงวด อาทิเช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (โดยเฉพาะการฝ่าไฟแดง) การขับรถยนต์ย้อนศรบนถนนสายสำคัญหรือมีการจราจรหนาแน่น การดื่มสุราและการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบจะปล่อยปละละเลยในเรื่องเหล่านี้ทำให้การกระทำเหล่านี้สร้างนิสัยเห็นแก่ตัว มักง่ายและไม่เคารพสิทธิผู้อื่น ซึ่งจะกลายเป็นปัญหาสังคมที่แก้ไขยาก เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไม่มีความสม่ำเสมอ บางวันเข้มงวด บางวันปล่อยปละละเลย ซึ่งสอดคล้องกับ**การบริหารการจราจร กองกำกับการนโยบายและแผนงาน กองบัญชาการตำรวจจราจร** ได้อธิบายถึง การบังคับใช้กฎหมายจราจร ว่าหมายถึง การปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบ เพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ การ

ตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำความผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ไม่ได้จำกัดขอบเขตแค่เพียงการจับกุมและออกไปสั่งเท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้าละเมิด โดยรู้เท่าไม่ถึงหรือไม่ตั้งใจ เช่น การเลี้ยวรถในที่ห้ามหรือการเดินเหม่อลอย เป็นต้น

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ คือ มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้เป็นเพราะเจ้าหน้าที่ขาดบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรง อุดมทุน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลากรประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวาดขันบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งสอดคล้องกับ**ศุภัตรา ตูภาพ** ที่กล่าวว่า พฤติกรรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมที่ปรากฏเป็นปัญหานั้น จึงน่าจะเชื่อได้ว่าเกิดจาก อารมณ์ความรู้สึก ความคิด เหตุผล ความเชื่อและค่านิยม รวมทั้งประการณ์ที่สั่งสมจากภาพพฤติกรรมของการเป็นเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติหน้าที่อยู่ในท้องถนนของกรุงเทพมหานคร เกือบทุกวันเป็นระยะเวลา ยาวนานพอสมควร ผนวกเข้ากับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในทางลบมากกว่าทางบวกจากสื่อมวลชนทุกรูปแบบตลอดมา เมื่อบุคคลนั้นประสบกับเหตุการณ์เฉพาะหน้าในการปฏิบัติหน้าที่ จึงเลือกแสดงพฤติกรรมในเชิงลบ คือพฤติกรรมเห็นแก่ตัว และเลือกตัดสินใจกระทำการทุจริตต่อหน้าที่และละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก เมื่อเลือกพฤติกรรมดังกล่าวแล้วกลับได้รับแรงเสริมพฤติกรรมในทางบวก คือ ได้สิ่งตอบแทนเป็นเงิน และได้เป็นจำนวนมากกว่าเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการที่สังคมได้ให้แรงเสริมพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับพฤติกรรมที่ต้องการให้เกิด ขณะเดียวกัน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ทุจริตแล้วก็มีได้มีมาตรการที่เด็ดขาด เพื่อให้เจ้าหน้าที่จราจรถูกลงโทษตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำการทุจริตฝ่าฝืนกฎหมาย ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเรียกและรับสินบน แทนการจับกุมผู้กระทำผิด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวาดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัด และควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ 1) ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร 2) อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง 3) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่นๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจซึ่งสอดคล้องกับ**กฤษฎา จันทร์มีศรี** ได้อธิบายว่า จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็เพื่อเป็น

การข่มขู่ด้วยขังผู้ละเมิด หรือผู้ที่มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะที่เดียวกัน การบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม มิใช่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหาย ความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายได้เรียนรู้ที่จะ หลีกเลียงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น

5.2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1) จากสมมติฐานของการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าประชาชนที่มีเพศต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่า เพศไม่ใช่ปัจจัยที่จะส่งผลให้การกระทำผิดกฎหมายจราจร เพราะในปัจจุบันเพศชาย และเพศหญิง จะมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรใกล้เคียงกันซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **พัตน์ ตูจันงค์** ได้ให้ข้อสนับสนุนที่ว่า เพศเป็นสถานภาพที่บุคคลมีมาตั้งแต่เกิด บุคคลมีความสถานภาพความรู้ที่ไม่แตกต่างกันย่อมมีพฤติกรรมที่ไม่แตกต่างกันด้วย จากผลการศึกษารั้งนี้จึงกล่าวได้ว่า เพศของผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

2) จากสมมติฐานของการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าประชาชนที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 อธิบายได้ว่า บุคคลที่มีอายุต่างกันย่อมมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน ผู้มีอายุมากกว่า ย่อมมีประสบการณ์ด้านต่าง ๆ มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อย สอดคล้องกับแนวคิดของ **พัตน์ ตูจันงค์** ได้ให้ข้อสนับสนุนที่ว่า องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์ เกี่ยวข้องกับสถานภาพที่ได้มาแต่กำเนิด เช่น เพศ อายุ หรืออาจเป็นสถานภาพที่บุคคลนั้นได้มาจากการกระทำ เช่นยศ ตำแหน่ง เมื่อบุคคลมีความสถานภาพที่แตกต่างกันย่อมมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ **บรรจง ไทอยู่ยงค์** ที่พบว่า อายุ และระดับการศึกษาของประชากรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจราจร จากผลการศึกษาจึงกล่าวได้ว่าอายุของผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัด ต่างกันมีผลต่อสาเหตุที่กระทำผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

3) จากสมมติฐานของการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลยแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าประชาชนที่มีระดับ

การศึกษาต่างกันมีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย แตกต่าง กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 อธิบายได้ว่าการที่บุคคลมีความรู้ ทำให้เกิดทัศนคติที่ดี และส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ ไม่ให้เบี่ยงเบนไปจากกฎเกณฑ์ของสังคม เมื่อได้รับรู้กฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมาย ก็จะมีทัศนคติที่ดีว่า กฎเกณฑ์ที่กำหนดใช้สำหรับควบคุมการจราจรให้ เป็นไปตามระเบียบเรียบร้อย ซึ่งจะเข้าใจได้ง่ายกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อย เพราะวัตถุประสงค์เบื้องต้น ของการบังคับใช้กฎหมายจราจรก็คือการจูงใจไม่ให้เกิดการละเมิดกฎหมายจราจร แรงจูงใจเช่นว่านี้ ประการหนึ่งก็คือ ด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความกลัวที่จะถูกเปรียบเทียบ ปรับ การจำคุก การถูกเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ การเสื่อมเสียศักดิ์ศรี ความอับอายเนื่องจากแรงกดดันทางสังคม แรงจูงใจอีกประการ หนึ่งก็คือการเป็นตัวอย่างที่ดี ได้แก่ การกระทำสิ่งที่ถูกต้อง และการเป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่น โดยเฉพาะเยาวชน ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็เป็นแรงจูงใจอีกประการหนึ่ง เจ้าหน้าที่ ตำรวจควรจะใช้วิธีใช้วิธีการทุก ๆ วิธี เพื่อห้ามปรามบุคคลจากการละเมิดกฎหมายจราจร เป้าหมายแรก คือ การได้รับความร่วมมือจากประชาชน ในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยความเต็มใจ ประการต่อมาก็คือ การดำเนินการต่อผู้ที่ละเมิดกฎหมายไม่ว่าจะด้วยความจงใจหรือประมาท เลินเล่อด้วยวิธีการตามความเหมาะสม จากเหตุผลดังกล่าว ผู้ที่มีการศึกษาสูงจะเข้าใจจุดมุ่งหมายได้ ง่าย กว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อย นอกจากนี้ผลการศึกษาของ **บรรจง ไหมยงค์** ยังให้ข้อสนับสนุนว่า อายุ และระดับการศึกษาของประชากรมีความสัมพันธ์กับปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ผลการศึกษาครั้งนี้ จึงกล่าวได้ว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะและข้อค้นพบ (Fact Finding) จากการวิจัยและการอภิปรายผลแล้วสามารถสรุปผล โดยแบ่งเป็น 2 ระดับ ดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผลการศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรที่จะต้องปฏิบัติงานให้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร การจัดทำป้ายสัญญาณจราจร หรือการใช้อำนาจกฎหมายจราจร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง อยู่ในปานกลาง ดังนั้น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมทางหลวง ควรทำการปรับปรุงการวางแผนระบบ

ถนนและผังเมือง และการจัดทำป้ายจราจรให้เพียงพอ และซ่อมแซมป้ายที่ชำรุดให้ใช้งานได้ เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการศึกษา มีค่าแปลผลอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรร่วมมือกันในการให้ความรู้แก่ประชาชน และปลูกจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และร่วมกันรณรงค์รักษากฎหมายจราจร เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

และแบ่งเป็นรายด้านในการเสนอแนะเชิงนโยบายตามลำดับ ดังนี้

1) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 1 คือด้านการศึกษา พบว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องช่วยกันให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรแก่ประชาชน เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับปานกลางดังนั้นควรส่งเสริมและเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ซึ่งอาจจัดทำในรูปแบบแผ่นพับ ใบปลิว หรือเข้าร่วมกับ โรงเรียนและชุมชนในการให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ เคยชินต่อการกระทำผิด ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นควรปลูกฝังจิตสำนึกให้แก่ประชาชนว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นการทำผิดกฎหมาย อาจทำให้ต้องเสียค่าปรับ หรือรับโทษ เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

2) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 2 คือการวางแผนระบบถนนและผังเมือง พบว่า โดยรวมอยู่ในปานกลาง ดังนั้น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมทางหลวง ควรทำการปรับปรุงการวางแผนระบบถนนและผังเมือง และการจัดทำป้ายจราจรให้เพียงพอ และซ่อมแซมป้ายที่ชำรุดให้ใช้งานได้ เพื่อให้การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางชำรุด ดังนั้นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบควรร่วมมือกันกับกรมทางหลวงสำรวจและทำการซ่อมแซมป้ายสัญญาณจราจรให้ใช้งานได้ เพื่อการ

กระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางมีไม่เพียงพอ ดังนั้นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบควรร่วมมือกันกับกรมทางหลวงสำรวจและทำการจัดป้ายสัญญาณจราจรให้เพียงพอ เพื่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

3) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 3 คือ การบังคับใช้กฎหมาย พบว่าโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น บทลงโทษควรมีความเด็ดขาด เช่น การกำหนดโทษเพราะในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียวเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลาบและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก เพื่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ ดังนั้น ควรสรรหาเจ้าหน้าที่ที่มีคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เด็ดขาด และสม่ำเสมอ เพื่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัด และควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ 1) ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร 2) อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง 3) ออกประกาศข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ให้อยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

จากข้อเสนอแนะของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการทำวิจัยต่อเนื่องในครั้งต่อไป ดังนี้

- 1) ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตท้องที่อื่น
- 2) ควรทำการวิจัยเชิงปฏิบัติการ การป้องกันการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนให้มีประสิทธิภาพ
- 3) ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตท้องที่อื่น

บรรณานุกรม

1. หนังสือทั่วไป

กองกำกับการณ์นโยบายและแผน กองบัญชาการตำรวจภูธร. **การบริหารการจราจร**. กรุงเทพมหานคร : กองกำกับการณ์นโยบายและแผน กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 3, 2530.

กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล. **คู่มือปฏิบัติงานตำรวจจราจร**. กรุงเทพมหานคร : กองบังคับการตำรวจจราจร, 2542.

ชูคา จิตพิทักษ์. **พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น**. สงขลา : โครงการตำราวิชาการ มุลินธิมหาวิทาลัย ศรีนครินทร์วิโรฒน์สงขลา, 2536.

บุญชม ศรีสะอาด. **การวิจัยเบื้องต้น**. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, 2545.

พัฒน์ สุจำนงค์. **กฎหมายควบคุมอาหารและมาตรฐานอาหาร**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2532.

ลัดดาวัลย์ เพชรโรจน์และอัจฉรา ชำนิประศาสน์. **ระเบียบวิธีวิจัย**. กรุงเทพมหานคร : บริษัทพิมพ์ดีการพิมพ์ จำกัด, 2550.

วิมลสิทธิ์ ทรายางกูร. **พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม**. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

สุชา จันท์เอม. **จิตวิทยาทั่วไป**. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2539.

สุพัตรา สุภาพ. **สังคมวิทยา**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541.

เสถียร วิชชลักษณ์และคณะ. **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522**. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์นิติเวช, 2526.

อารีย์ พันธุ์มณี. **จิตวิทยาสังคมขั้นสูง**. กรุงเทพมหานคร : เลิฟแอนด์.ลิฟเพรส, 2534.

2. วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

กฤษดา จันท์ศรี. "ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่". **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2537.

จิตติมา เทพอาร์ักษ์กุล. "มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร". **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

- ชัยพจน์ หาสุณหะ. “บทบาทและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง : ศึกษาจากความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล”. **วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536.
- ชำนาญ มีปลอด. “พฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”. **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2536.
- นนท์ นุ่มบุญนำ, พ.ศ.ท.. “การศึกษาการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่”. **วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา, 2547.
- บรรจง ไหล่ยงค์, ร.ศ.อ.. “การกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 2”. **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.
- ประจวบ วงศ์สุข. “ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด้านการจราจร ศึกษาเฉพาะในเขตสภท. ภูพิงค์ราชนิเวศน์”. **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2535.
- เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร”. **วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2537.
- วัชรพล อิมจรรณ, ร.ศ.อ.. “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร”. **วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา, 2547.
- ศราวดี พันัสขาว. “อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร”. **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- สมศักดิ์ บุญถม, ร.ศ.อ.. “ปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร”. **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยามหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- สุนทร เฉลิมเกียรติ, พ.ศ.ศ.. “ปัจจัยที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรุงเทพมหานคร”. **วิทยานิพนธ์สังคมวิทยามหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- สุรพงศ์ เอื้อศิริพรฤทธิ์. “การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อำนาจของผู้บริหารโรงเรียนกับขวัญของครูในโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดนครศรีธรรมราช”. **วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยทักษิณ, 2545.

3. บทความจากเว็บไซต์

มาตรฐานสำนักงานอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, “หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร, คู่มือเครื่องหมายการควบคุมการจราจร”, 12 มกราคม 2554,

<www.siamsafety.com/law_traffic.doc> (28 มีนาคม 2554)

สมบูรณ์ สุขชัยบวร ยุทธพงษ์ พึ่งแรงตน, “มาตรการแก้ไขปัญหาจราจร”, 23 พฤษภาคม 2553,

<www.ryt9.com/s/bmnd/905037> (28 มีนาคม 2554)

สถานีตำรวจภูธรเมืองเลย, “ปัญหา สาเหตุ และแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร”, 28 มีนาคม 2011,

<www.loei.police.go.th/download2/t4.doc> (28 มีนาคม 2554)

ตำรวจภูธรจังหวัดเลย, “มาตรการบังคับใช้กฎหมาย”, 28 มีนาคม 2011,

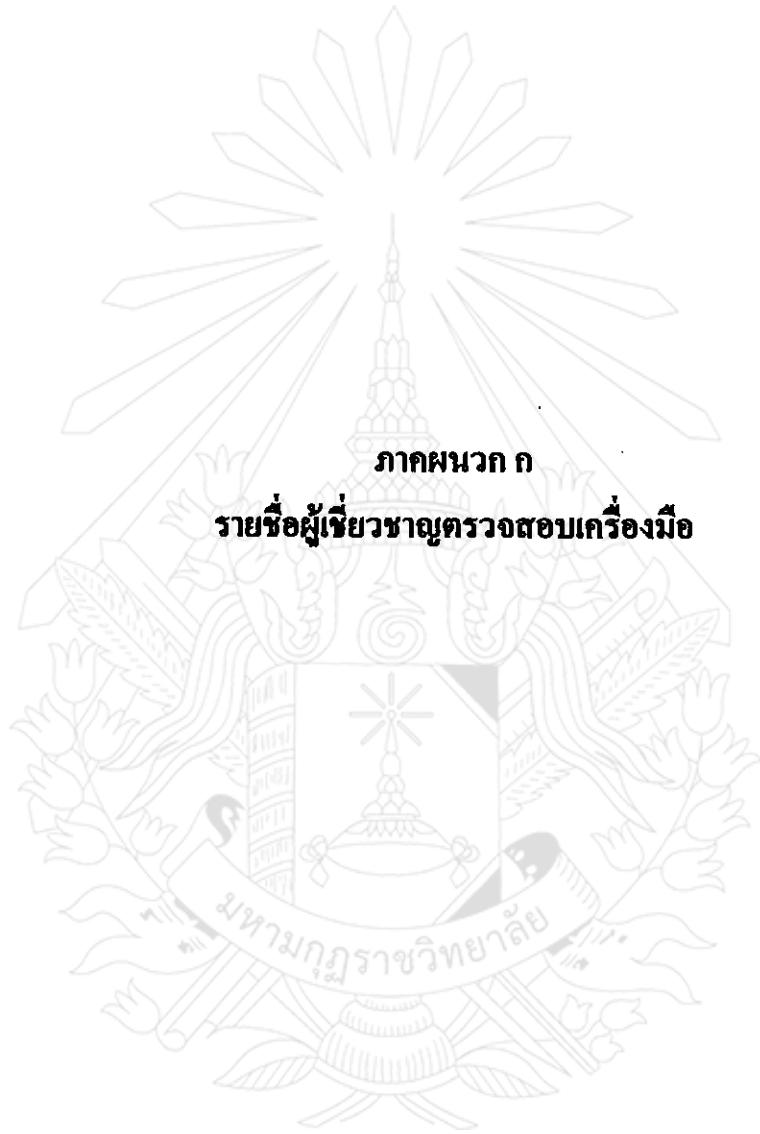
<<http://www.loei.police.go.th/loeiweb>> (28 มีนาคม 2554)





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ

1) นายนิพัทธ์กรณ์ คำนวิบูลย์

การศึกษา บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้พิพากษาสมทบ ศาลจังหวัดเลยแผนกคดีเยาวชนและครอบครัว

2) นางสาวอภิรดี ภาณุมาศ

การศึกษา นิติศาสตรมหาบัณฑิต
ตำแหน่งปัจจุบัน นิติกรชำนาญงาน ศาลจังหวัดภูเก็ต

3) นางศุภัตรา ไวโศภา

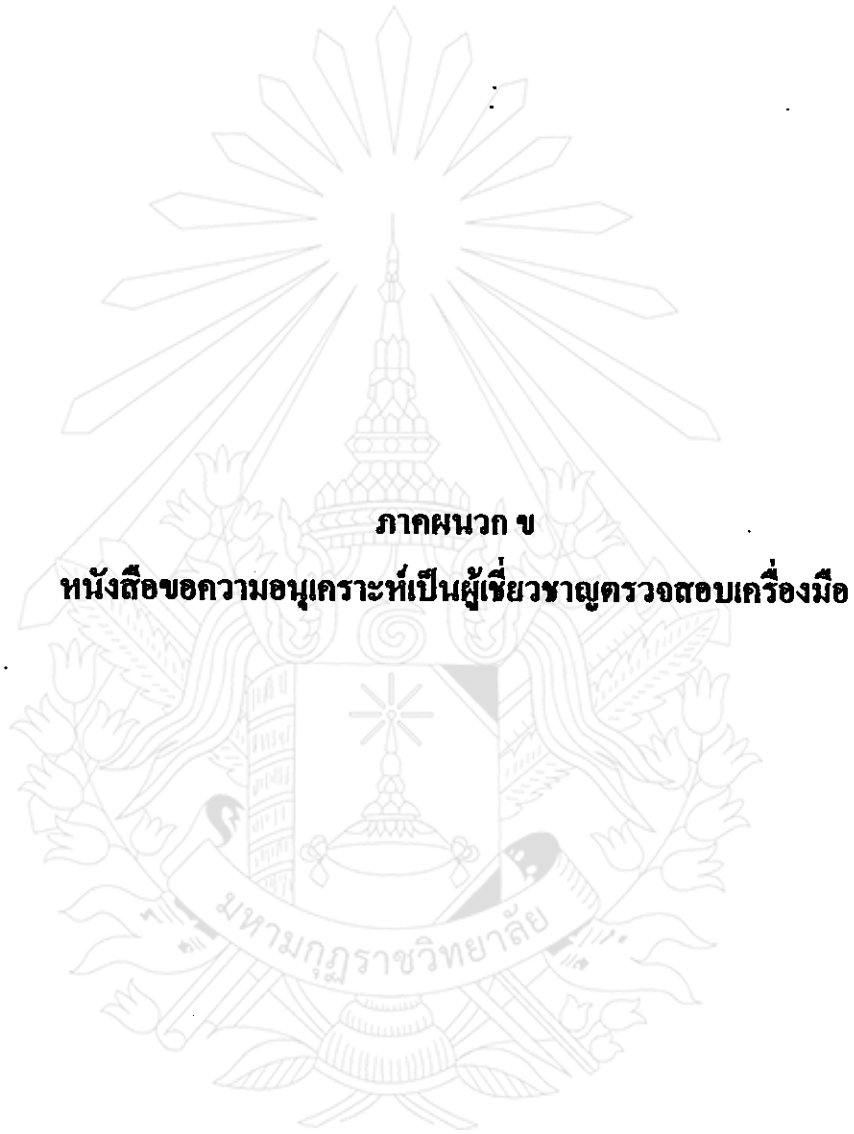
การศึกษา ครุศาสตร์บัณฑิต (ภาษาไทย)
ตำแหน่งปัจจุบัน ครูเชี่ยวชาญ โรงเรียนชุมชนศรีสะอาด (เทศบาล 1)

4) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทราพร เกษดั่งซ์

การศึกษา การทดสอบและการวัดผลการศึกษา
ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ระดับ 8 มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

5) นางยุพาพร พรหมศิลา

การศึกษา ครุศาสตร์บัณฑิต (ภาษาไทย) บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
ตำแหน่งปัจจุบัน ครูเชี่ยวชาญ โรงเรียนเลขพิทยาคม



ภาคผนวก ข

หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ

ที่ ศร 6016(2.2) /ว073



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตศรีล้านช้าง ถนนวิสุทธิเทพ

ตำบลกุคปอง อำเภอเมือง จังหวัดเลย 42000

โทร.(042)830434,813028 โทรสาร 830686

17 มีนาคม 2554

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถาม

เจริญพร นายนิพัทธ์กรณ์ คำนวิบูลย์

สิ่งที่ส่งมาด้วย	1. แบบสอบถาม	จำนวน	1	ชุด
	2. โครงร่างสารนิพนธ์	จำนวน	1	ชุด
	3. ค่าความสอดคล้องแบบสอบถาม (IOC)	จำนวน	1	ชุด

ด้วยคาบตำรวจศวริศ ชมเชย นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ 6/2552 มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง **สาเหตุการกระทำคามผิดกฎหมายของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย** โดยมี ดร.รพีพร ธงทอง เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และผศ.ชัชณพงศ์ ศรีจันทร์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวม ข้อมูลมหาวิทยาลัยฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ สอดคล้องกับสารนิพนธ์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม ดังกล่าว

มหาวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อทราบ

ขอเจริญพร

(พระครูกิตติสารสุนนท์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง

ปฏิบัติกรแทนอธิการบดี

ที่ ศร 6016(2.2) /ว073



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตศรีล้านช้าง ถนนวิสุทธิเทพ

ตำบลกุดป่อง อำเภอเมือง จังหวัดเลย 42000

โทร.(042)830434,813028 โทรสาร 830686

17 มีนาคม 2554

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถาม

เจริญพร นางสาวอภิรดี ภาณุมาศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย	1. แบบสอบถาม	จำนวน	1	ชุด
	2. โครงร่างสารนิพนธ์	จำนวน	1	ชุด
	3. ค่าความสอดคล้องแบบสอบถาม (IOC)	จำนวน	1	ชุด

ด้วยคาบตำรวจศรวิศ ชมเชย นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ 6/2552 มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง **สาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย** โดยมี ดร.รพีพร ชงทอง เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และผศ.ชัชฉพงษ์ ศรีจันทร์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวม ข้อมูลมหาวิทยาลัยฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ สอดคล้องกับสารนิพนธ์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม ดังกล่าว

มหาวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อทราบ

ขอเจริญพร

(พระครูกิตติสารสุมนต์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี

ที่ ศธ 6016(2.2) /ว073



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตศรีล้านช้าง ถนนวิสุทธิเทพ

ตำบลกุดป่อง อำเภอเมือง จังหวัดเลย 42000

โทร.(042)830434,813028 โทรสาร 830686

17 มีนาคม 2554

เรื่อง: ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถาม

เจริญพร นางสาวพัชรา ไวโสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย	1. แบบสอบถาม	จำนวน	1	ชุด
	2. โครงร่างสารนิพนธ์	จำนวน	1	ชุด
	3. ค่าความสอดคล้องแบบสอบถาม (IOC)	จำนวน	1	ชุด

ด้วยคาบตำรวจศวริศ ชมเชย นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ 6/2552 มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง **สาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย** โดยมี ดร.รพีพร รงทอง เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และศศ.ชัชฌิพงษ์ ศรีจันทร์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวม ข้อมูลมหาวิทยาลัยฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ สอดคล้องกับสารนิพนธ์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม ดังกล่าว

มหาวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อทราบ

ขอเจริญพร

(พระครูกิตติสารสุนนท์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง

ปฏิบัติกรแทนอธิการบดี

ที่ ศธ 6016(2.2) /ว073



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตศรีล้านช้าง ถนนวิสุทธิเทพ

ตำบลกุดบึง อำเภอเมือง จังหวัดเลย 42000

โทร.(042)830434,813028 โทรสาร 830686

17 มีนาคม 2554

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถาม

เจริญพร ผศ. ดร.ภัทรพร เกษสังข์

สิ่งที่ส่งมาด้วย		จำนวน		ชุด
1. แบบสอบถาม		จำนวน	1	ชุด
2. โครงร่างสารนิพนธ์		จำนวน	1	ชุด
3. ค่าความสอดคล้องแบบสอบถาม (IOC)		จำนวน	1	ชุด

ด้วยคาบตำรวจสวริศ ชมเชย นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ 6/2552 มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง **สาเหตุการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย** โดยมี ดร.รพีพร ธงทอง เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และ ผศ.ชัชฌพงษ์ ศรีจันทร์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลมหาวิทยาลัยฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ สอดคล้องกับสารนิพนธ์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม ดังกล่าว

มหาวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อทราบ

ขอเจริญพร

(พระครูกิตติสารสุนนท์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง

ปฏิบัติกรแทนอธิการบดี

ที่ ศธ 6016(2.2) /ว073



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตศรีล้านช้าง ถนนวิสุทธิเทพ

ตำบลกุดป่อง อำเภอเมือง จังหวัดเลย 42000

โทร.(042)830434,813028 โทรสาร 830686

17 มีนาคม 2554

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถาม

เจริญพร นางยุพาพร พรหมศิลา

สิ่งที่ส่งมาด้วย	1. แบบสอบถาม	จำนวน	1	ชุด
	2. โครงร่างสารนิพนธ์	จำนวน	1	ชุด
	3. ค่าความสอดคล้องแบบสอบถาม (IOC)	จำนวน	1	ชุด

ด้วยคาบตำรวจสวริศ ชมเชย นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ 6/2552 มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง **สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย** โดยมี ดร.รพีพร ธงทอง เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และผศ.ชัชฉพงษ์ ศรีจันทร์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลมหาวิทยาลัยฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์สอดคล้องกับสารนิพนธ์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม ดังกล่าว

มหาวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมาเพื่อทราบ

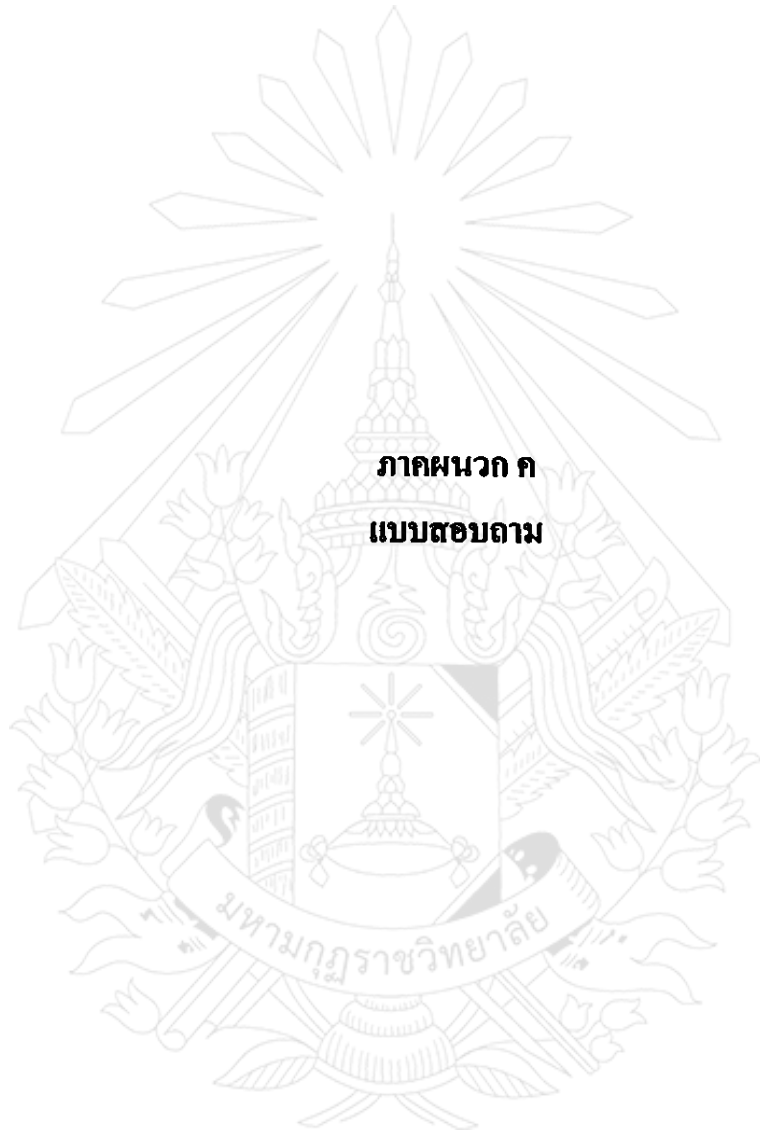
ขอเจริญพร

(พระครูกิตติสารสุมนต์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตศรีล้านช้าง

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี



ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม
เรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชน
ในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

คำแนะนำ แบบสอบถามนี้ใช้ในการเก็บข้อมูลในการวิจัยเรื่อง สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ขอให้ท่านโปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน ช่องว่าง ()

แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 บัญชีส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 สาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย (ตอบได้อย่างเสรี)

ตอนที่ 1 บัญชีส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

() 1. ชาย () 2. หญิง

2. อายุ

() 1. 18 ปี หรือต่ำกว่า () 2. 19- 39 ปี
 () 3. 40 - 60 ปี () 4. 60 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

() 1. เทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า
 () 2. เทียบเท่าอนุปริญญาหรือปริญญาตรี
 () 3. สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

ตอนที่ 2 มาตรการกระทำผิดกฎหมาย

ลำดับ ที่	ข้อความ	มาตรการกระทำผิด				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
1. ด้านการศึกษา						
1	ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร					
2	เคยชินต่อการกระทำผิด					
3	ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน					
4	ผู้ขับขี่ไม่มีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย					
5	เจ้าหน้าที่ไม่ให้ความกระจ่างในข้อกฎหมาย					
2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง						
1	พื้นผิวถนนแคบ					
2	ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น					
3	ป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ					
4	ป้ายสัญญาณจราจรบนทางไม่ชัดเจน					
5	ป้ายสัญญาณจราจรบนชำรุด					
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย						
1	อัตราโทษสูงกว่าลหุโทษมักจะได้รับการผ่อนผัน					
2	เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวัดขั้นในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด					
3	เจ้าหน้าที่ก็ไม่เอาใจใส่หรือเลือกปฏิบัติ					
4	ขาดความสม่ำเสมอในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่					
5	มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่					

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเหตุการณ์กระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย

1. ด้านการศึกษา

.....

.....

.....

.....

.....

2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

.....

.....

.....

.....

.....

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

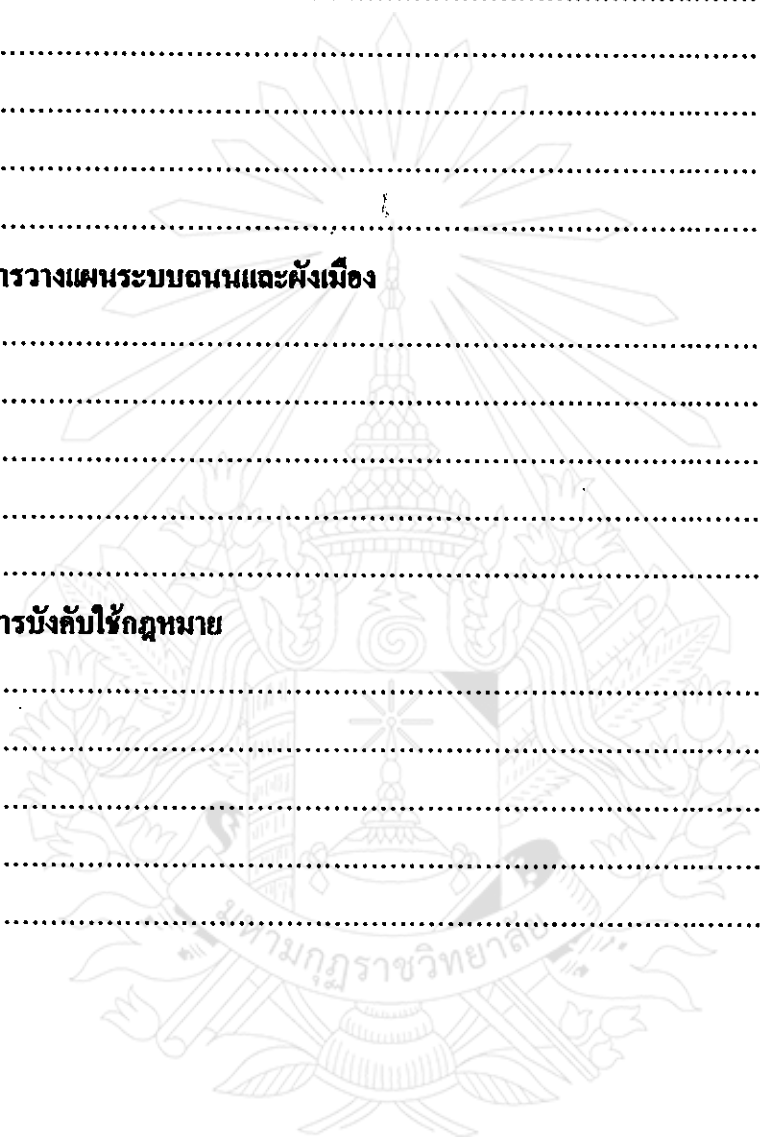
.....

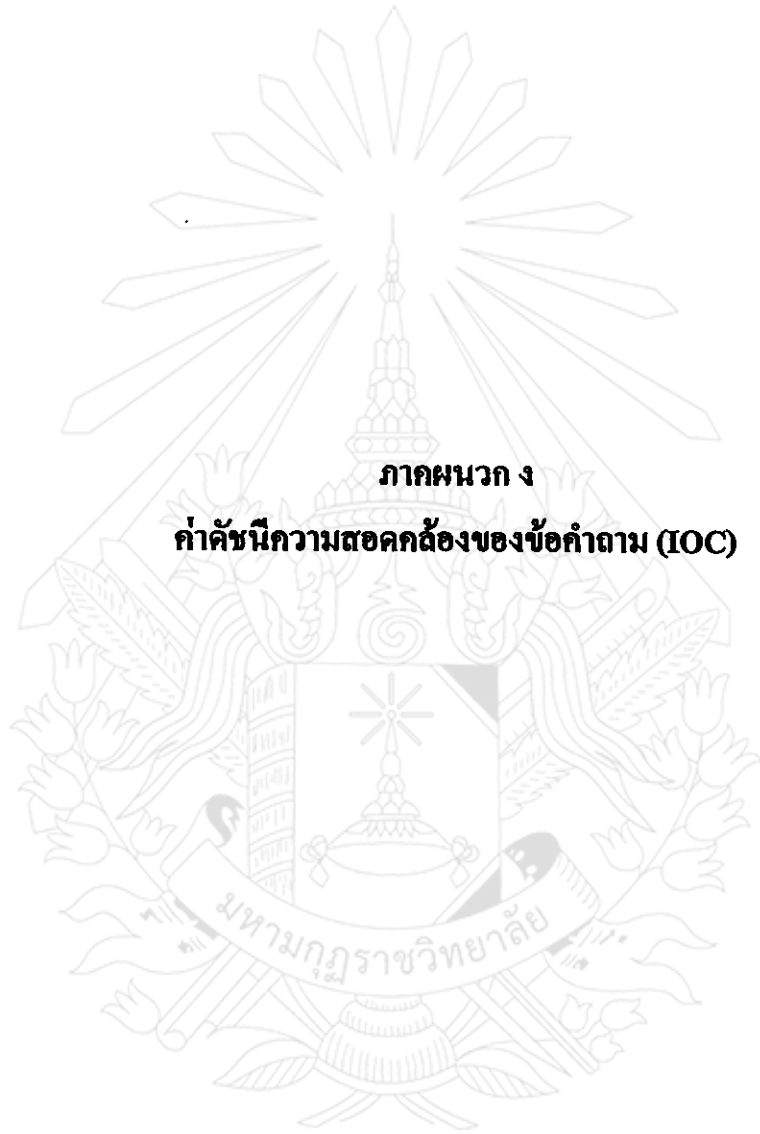
.....

.....

.....

.....

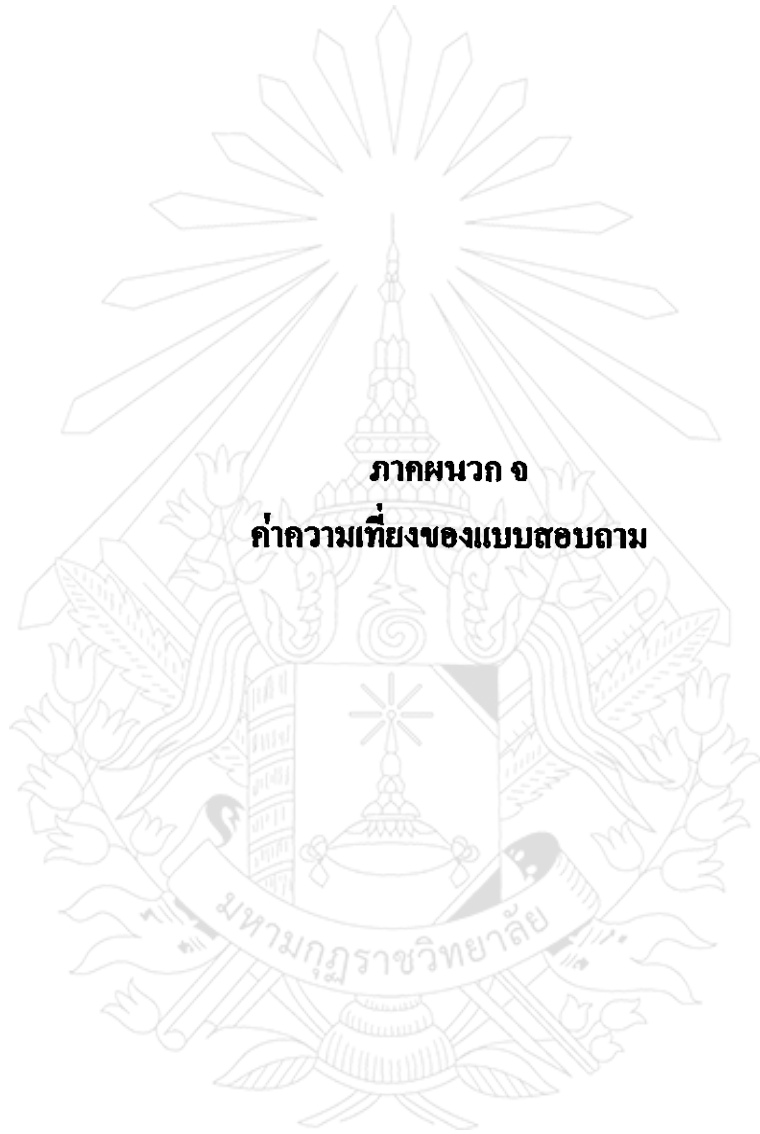




ภาคผนวก ง
คำดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC)

ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ					รวม	เฉลี่ย
	1	2	3	4	5		
ด้านการศึกษา							
1. ประชาชนไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร	1	1	1	1	1	5	1.00
2. เลขขึ้นต่อการกระทำผิด	1	1	1	1	1	5	1.00
3. ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน	1	1	1	1	1	5	1.00
4. ผู้ขับขี่ไม่มีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย	1	1	1	1	1	5	1.00
5. เจ้าหน้าที่ไม่ให้ความกระจ่างในข้อกฎหมาย	1	1	1	1	1	5	1.00
ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง							
1. พื้นผิวถนนแคบ	1	1	1	1	1	5	1.00
2. ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น							
3. ป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ	1	0	1	1	0	3	0.60
4. ป้ายสัญญาณจราจรบนทางไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1.00
5. ป้ายสัญญาณจราจรบนชำรุด	1	1	1	1	1	5	1.00
ด้านการใช้กฎหมาย							
1. อัตราโทษสูงกว่าลหุโทษมักจะได้รับการผ่อนผัน	1	1	1	1	1	5	1.00
2. เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวาดขันในเรื่องที่ไม่ควรเข้มงวด	1	0	1	1	0	3	0.60
3. เจ้าหน้าที่ก็ไม่เอาใจใส่หรือเลือกปฏิบัติ	1	0	1	1	0	3	0.60
4. ขาดความสม่ำเสมอในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่	1	1	1	1	1	5	1.00
5. มีการใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่	1	0	1	1	0	3	0.60
รวม	15	11	15	15	11	67	13.40
เฉลี่ย	1.00	0.73	1.00	1.00	0.73	4.47	0.89



ภาคผนวก ง
ค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
x1	91.23	44.478	0.43	.097
x2	91.42	43.763	0.57	.081
x3	91.35	43.916	0.58	.086
x4	91.34	45.022	0.43	.106
x5	91.54	44.765	0.72	.116
y1	91.33	44.345	0.69	.110
y2	91.78	43.143	0.52	.091
y3	91.43	44.677	0.58	.111
y4	91.52	43.944	0.67	.104
y5	91.49	42.717	0.73	.085
z1	91.23	44.478	0.69	.110
Z2	91.42	43.763	0.72	.091
Z3	91.35	43.916	0.81	.111
Z4	91.34	45.022	0.82	.104
Z5	91.54	44.765	0.75	.085

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.097	15

ค่าอำนาจจำแนก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	0.43
2	0.57
3	0.58
4	0.43
5	0.72
6	0.69
7	0.52
8	0.58
9	0.67
10	0.73
11	0.69
12	0.72
13	0.81
14	0.82
15	0.75



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - ชื่อสกุล : คาบคำรวิจัยศวริศ ชมเชย
วัน เดือน ปีเกิด : 16 มกราคม 2508
สถานที่อยู่ปัจจุบัน : บ้านเลขที่ 125 ตำบลเมือง อำเภอเมือง จังหวัดเลย

การศึกษา

พ.ศ. 2524 : มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนคอนเมือง (ทหารอากาศบำรุง) เขตคอนเมือง กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2527 : มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนชัชวรินทร์วิทยา เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2528 : โรงเรียนตำรวจภูธร 2 อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
พ.ศ. 2543 : ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขารัฐศาสนศาสตร์ สถาบันราชภัฏมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2528 : ลูกแถว กองร้อยที่ 6 โรงเรียนตำรวจภูธร 2 จังหวัดชลบุรี
พ.ศ. 2529 : ผู้บังคับหมู่ งานสายตรวจ สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
พ.ศ. 2534 : ผู้บังคับหมู่ งานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรเมืองสรวง จังหวัดร้อยเอ็ด
พ.ศ. 2542 : ผู้บังคับหมู่ งานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรเมืองเลย จังหวัดเลย