

บทที่ 2

กรอบแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้ จะนำเสนอแนวคิด ทฤษฎีและวรรณกรรมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 10 ส่วน คือ

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavior)
2. ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Daviant Behavior Perspective)
3. แนวคิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
4. กฎหมายและระเบียบการจราจรเบื้องต้นที่ควรทราบ
5. ทฤษฎีการกระทำทางสังคม (The Theory of Social Action)
6. ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomic Theory)
7. แนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลาทางสังคม (Socialization)
8. แนวคิดด้านการคมนาคมขนส่ง
9. ผลงานวิจัยเอกสารที่เกี่ยวข้อง

1.แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavior)

ชัยพร วชิชาวุธ ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม (Behavior) ว่า หมายถึง การกระทำของมนุษย์ การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ไม่ว่าการกระทำนั้น ผู้กระทำจะทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวว่าคนอื่นจะสังเกตการณ์กระทำได้หรือไม่ก็ตาม การพูด การเดิน การกระพริบตา การได้ยิน การเข้าใจ การรู้สึกโกรธ การคิด ฯลฯ ต่างเป็นพฤติกรรม (ชัยพร วชิชาวุธ 2523 : 1)

โสภา ชูพิกุลชัย ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม (Behavior) ว่า หมายถึงการกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งมีชีวิต และบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือทดสอบได้ เช่นการหัวเราะ การร้องไห้ การกิน การเล่น ฯลฯ (โสภา ชูพิกุลชัย 2521 : 2)

ศรียา ประภัสสร นิยมธรรม ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมไว้ว่า เป็น การกระทำ หรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้น ภายในหรือภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรม การกระทำต่าง ๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ หรือเป็น พฤติกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้วหรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว (Robert M. Goldenson 1984 : 90)

จากคำจำกัดความต่าง ๆ พอสรุปความหมายของพฤติกรรมได้ว่า

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่ง สถานการณ์ใดหรือสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่าง-ใคร่ครวญมาแล้วหรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว และไม่ว่า สิ่งมีชีวิต หรือนุคคลอื่นสามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

ที่มาของพฤติกรรม

พฤติกรรมมนุษย์ในทัศนะของนักชีววิทยา และนักจิตวิทยาสังคม เห็นว่า มีที่มาจากต้นกำเนิดที่สำคัญ 2 แหล่ง คือ (ณรงค์ เลียงประสา 2538 : 114)

1. พฤติกรรมที่เป็นมาแต่กำเนิด (Inherited behavior) เป็นพฤติกรรมที่ได้มาจากกรรมพันธุ์ โดยไม่จำเป็นต้องเรียนรู้มาก่อน พฤติกรรมแบบรีเฟกซ์ (Refexer) เป็นพฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด เช่น เมื่อมีสิ่งของเข้ามาใกล้ๆตา ตาจะกระพริบ เมื่อมือถูกของร้อนเราก็จะชักมือออกทันที

2. พฤติกรรมเรียนรู้ (Learned behavior) ส่วนใหญ่จะพบในมนุษย์หรือสัตว์ ชั้นสูง ซึ่งมีระบบประสาทเจริญดี แต่ในสัตว์ชั้นต่ำบางชนิดก็มีพฤติกรรมนี้ได้ พฤติกรรมการเรียนรู้แบ่งออกดังนี้

ก. ความเคยชิน เป็นพฤติกรรมการเรียนรู้ที่เกิดจากความเคยชินต่อตัวกระตุ้น ซึ่งไม่ได้มีผลต่อตัวเอง

ข. การเรียนรู้แบบมีเงื่อนไข เป็นการกำหนดตัวกระตุ้นใหม่ให้เข้าไปแทนที่ตัวกระตุ้นเดิม ในการชักนำให้เกิดการตอบสนองชนิดเดียวกัน

ค. การลองผิดลองถูก เช่นคนเรียนรู้ที่จะทานอาหาร โดยทดลองดูก่อนและเมื่อกินแล้วอร่อยก็จะกินต่อไป

ง. การใช้เหตุผล เป็นพฤติกรรมที่อาศัยการเรียนรู้เก่า หรือ ประสบการณ์เก่าที่เคยประสบมา นำมาใช้ในสถานการณ์ใหม่

จ. การฝังใจ จัดเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการเรียนรู้อีกอย่างหนึ่ง ที่จะมีช่วงเวลาหนึ่งเกิดความฝังใจในช่วงที่พบ และต่อมาจึงได้มีพฤติกรรมตาม

ฉ. การเลียนแบบ เป็นมูลเหตุก่อให้เกิดพฤติกรรมมนุษย์อาจจะเลียนแบบจากเพื่อน จากพ่อแม่ จากคนใกล้ชิด เป็นผลให้เขามีพฤติกรรมตามอย่างบุคคลที่คบหาสมาคมด้วย

ประเภทของพฤติกรรมมนุษย์

มนุษย์อาจแสดงพฤติกรรมออกมาในรูปแบบต่างๆ เช่น เหนียมอาย เห็นแก่ตัว ชอบเป็นภาระช่วยเหลือผู้อื่น ชอบข่มเหงรังแกผู้อื่น ดิ้นตลกใจง่าย ฯลฯ พฤติกรรมต่างๆ ที่มนุษย์แสดงออกอาจแยกออกเป็นรูปแบบต่างๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1. พฤติกรรมปกติ
2. พฤติกรรมเบี่ยงเบน

พฤติกรรมปกติ ได้แก่ พฤติกรรมที่มนุษย์แสดงออกตามบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งผู้คนในสังคมนั้นยอมรับ เป็นต้นว่า การให้ความช่วยเหลือไม่เอารัดเอาเปรียบผู้อื่น การยอมรับกติกาของสังคม การรู้จักคบค้าสมาคมกับผู้อื่น การปฏิบัติตัวตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ทางการจราจร เป็นต้น

พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นพฤติกรรมที่กระทำผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งอาจเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว หรือจากความผิดปกติทางร่างกายหรือด้วยสาเหตุอื่นๆ พฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจแสดงออกมาในรูปแบบต่างๆ เช่น ความเห็นแก่ตัว ความก้าวร้าว หนีสังคม ไม่ยอมรับในกติกาของสังคม เช่นการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น โดยจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

2. ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

แนวความคิดทฤษฎีนี้ เชื่อว่าพฤติกรรมหรือสภาวะการใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้น อาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อยเพราะด้วยการศึกษา ด้อยทักษะ ฯลฯ พวกเหล่านี้อาจจะมารวมตัวกันเป็นกลุ่มวัฒนธรรมย่อยของตนและยอมทำตาม

กฎเกณฑ์ของกลุ่มตน เพราะอยากเป็นพวกเดียวกับกลุ่ม เช่น เสพยาเสพติด ลักขโมย ฯลฯ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า คนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นพวกมิจฉาชีพ บุคคลนั้นก็มีการบรรยากาษที่จิตใจไม่น้อยให้กระทำผิด

จากพจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่ต่างกััน อันได้แก่ ทัศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเป็นต้น (Walman,1973 : 98)

พาร์สัน (Talcot Parsons) เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดให้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้กระทำความผิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยให้ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำความผิด (Thio,1983 : 4)

นอกจากนี้งานวิจัยทางสังคมศาสตร์และจิตวิทยาส่วนมาก มักกล่าวถึงความซับซ้อนของกลุ่มสังคมและในกลุ่มสมาชิกที่ซับซ้อนจะนำไปสู่การมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนที่ต่างกัันซึ่งรวมถึงกลุ่มวัฒนธรรมย่อยด้วยอะไรเป็นความเบี่ยงเบน คำตอบของแต่ละสถานการณ์และแต่ละสังคมจะให้เกณฑ์ค่านิยมหรือจำแนกชั้นที่ต่างกััน การกระทำบางอย่างที่ผู้กระทำบางคนกระทำ จะได้รับการพิจารณาว่าเบี่ยงเบนหรือไม่ ความเบี่ยงเบนเป็นการนิยามที่กำหนดโดยสังคม หรือได้รับการประณาม บางที่บางสังคมระบุว่า พฤติกรรมบางอย่างเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนทั้ง ๆ ที่มีได้เป็นอันตรายต่อสังคมนั้นจริง ๆ (Olsen,1978 : 230)

เมอร์ตัน (Robert K.Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างถึงการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายเด็ก หรือการกระทำที่มีลักษณะ “ทำทายเป็น” หรือ “แหวกแนว” เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง (Thio,1986 :4)

คำว่า “เบี่ยงเบน” หมายถึง คุณสมบัติที่บอกลักษณะบุคคล เช่น บ๊อง (nut) ซอบกล (queer) พิลึก (weird) ชีโงก (rascal) วิตถาร (pervert) บ้า (loony)เมื่อใดก็ตามที่มีการใช้ถ้อยคำนี้ ซึ่งเป็นการใช้อยู่ในวงกว้างทั่วสังคมแล้ว คำเหล่านี้ก็จะเป็นการแทนความหมายในทางบรรทัดฐานอย่างแน่นอน (เพราะเป็นคำที่บอกลักษณะตรงข้ามกับบรรทัดฐานที่คนธรรมดาทั่วไปใช้) (เสริน ปุณณะหิตานนท์,2527 :164)

โคเฮน (Albert E.Cohen) เสนอว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นการละเมิดความคาดหวังสถาบัน (ความคาดหวังที่มีการรับรู้และการมีส่วนร่วมซึ่งเป็นเสมือนความชอบธรรมในระบบสังคม) มโนทัศน์เบี่ยงเบน โดยนัยของมัน ก็คือ มโนทัศน์ของระเบียบแบบแผนซึ่งเกิดจากการปฏิบัติจนเป็นบรรทัดฐานของสังคม แต่ในทิศทางตรงกันข้าม ความเบี่ยงเบนเป็นส่วนที่แตกต่างไปจากส่วนของการมีส่วนร่วมในกลุ่มที่กระทำตามระเบียบ แบบแผน โคเฮนให้ข้อคิดเห็นว่า ความนึกคิดในเรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนมิใช่เป็นเรื่องที่นักสังคมวิทยา ปรับปรุงแต่งขึ้น แต่เป็นข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งของชีวิตสังคม โดยบุคคลในสังคมนั้นเป็นผู้วางขอบเขตเอาเองว่า การกระทำชนิดใดบ้างที่จัดได้ว่า ผิดนัยต่อระเบียบกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ยังไม่เป็นการเพียงพอและการที่จะเข้าใจความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนให้แจ่มแจ้งนั้น ควรจะได้พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วยดังต่อไปนี้คือ

1. ระบบสังคมที่บุคคลถือว่า ตนเองเป็นสมาชิกอยู่
 2. กฎเกณฑ์ต่อระบบสังคมนั้น
 3. พฤติกรรมเบี่ยงเบนควรจะหมายถึงพฤติกรรมละเมิดกฎสังคม ได้แก่พวกเด็กและเยาวชนที่ทำความผิดและถูกลงโทษตามกฎหมายแห่งสังคมนั้นได้กำหนดไว้ ซึ่งพฤติกรรมนี้อาจเกิดจากความบังเอิญ หรือความประมาทอันแก้ไขได้ และพฤติกรรมที่เกิดจากนิสัยจิตใจ ที่สะสมมาด้วยเหตุใดก็ตาม แม้จะถูกลงโทษแล้วก็ยังกระทำอีก
 4. การกระทำที่ถือว่าเบี่ยงเบนนั้น เป็นไปได้ทั้งการกระทำของบุคคลเดียวหรือของหมู่คณะ
- (Cohen,1965:310-370)

สัญญา สัญญาวิวัฒน์, (2532: 233-235) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่ผู้เบี่ยงเบนไม่ปฏิบัติตามขอบเขตบรรทัดฐาน (Social Norms) เพื่อให้เป็นสมาชิกสังคมถือปฏิบัติตามบรรทัดฐานทางสังคม 4 ประการ คือ ประการแรก บรรทัดฐานทางเทคนิค วิธีประชา กฎระเบียบข้อบังคับ และประการสุดท้าย กฎหมายผู้ประพฤตินอกจากบรรทัดฐานดังกล่าวได้ชื่อว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน

เสรีน ปุณณะหิตานนท์ , (2527: 124) ให้ความหมายพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า หมายถึงความประพฤติที่ตนในกลุ่มหนึ่งพิจารณาเห็นว่าเป็นอันตรายหรือน่าอาย หรือบาดเจ็บตามากจนต้องจัดการเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ องค์ประกอบพฤติกรรมเบี่ยงเบนมี 5 ประการ ประการแรก เป็นปรากฏการณ์ที่มีลักษณะสัมพันธ์ เป็นเรื่องแตกต่างกันไปตามกาลเวลา สถานที่ และสิ่งแวดล้อมของสังคมเป็นเรื่องจิตวิสัย ทั้งนี้เพราะคำนึงถึงปฏิกริยาต่อกันในเวลาหนึ่ง โดยเฉพาะเท่านั้นที่จะทำให้มันมีอยู่ในโลกสังคม ลำพังแต่การละเมิดหรือขัดแย้งกับกฎบรรทัดฐานทางสังคม ที่เป็นนามธรรมเท่านั้นยังไม่เพียงพอ ขึ้นอยู่กับบรรทัดฐานที่กลุ่มสังคม หน่วยสังคมชุมชนหรือสังคมส่วนรวมยึดถืออยู่ เป็นเรื่องที่ยื่นอยู่กับการประเมินค่า พิจารณาลึกลับ

ทำให้มันเป็นจริงนั้น คือ เมื่อคนอื่นพบเห็นหรือรู้แล้ววินิจฉัยมันเป็นอย่างไร และประการสุดท้ายจะต้องคำนึงถึงโอกาสที่กระทำอย่างหนึ่ง จะถูกมองหรือถูกเรียกว่า เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน จะถูกประณามมากเมื่อมีคนเห็นเข้า ตามแนวความคิดของนักสังคมวิทยา ในสภาพสังคมโดยส่วนรวมจะมีหน่วยย่อยๆ อยู่มากมายในหน่วยสังคมนั้นมีหน่วยงานอยู่หลายประเภท ซึ่งเมื่อพิจารณาทางด้านบริหารศาสตร์แล้วจะมีระบบการบริหาร (administrative system) ประกอบอยู่ด้วยในระบบบริหาร แต่ระบบบริหารแต่ละระบบย่อมมีกฎระเบียบ ข้อบังคับ ค่านิยม (Value) และปรัชญาสถาน

รศ. สุพัตรา สุภาพ (2540 : 133) กล่าวถึง เรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ว่าสังคมไม่อาจจะสนองตอบความต้องการของทุกคนได้ ตลอดจนไม่อาจจะให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทุกอย่างที่วางไว้ได้ เพราะบุคคลอาจจะกระทำการฝ่าฝืนและมีเหตุชักจูงใจให้กระทำไป เช่น ความสนุก อยากเห็นเลือด อยากทำ อยากรวย ฯลฯ

Haward S.Becker (อ้างถึงใน อรรถนพ ชูบำรุง. 2532 : 280-281) กล่าวว่า การเบี่ยงเบนเป็นตรา หรือป้ายติดกับบุคคลใด หรือการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดอันสืบเนื่องมาจากกระบวนการทางสังคม พฤติกรรมเบี่ยงเบนจะไม่มีลักษณะแน่นอนตายตัว การที่จะถือว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้นขึ้นอยู่กับการบ่งชี้ของสังคมนั้น ๆ และเขาได้กล่าวถึงปรากฏการณ์ของยาเสพติดว่าเป็นกรณีหนึ่งเกี่ยวกับการเบี่ยงเบน ทั้งนี้เพราะแสดงให้เห็นว่าแรงจูงใจที่เบี่ยงเบนจะพัฒนาอยู่ในช่วงประสบการณ์เกี่ยวกับการกระทำผิดที่เบี่ยงเบนตามขั้นตอนดังนี้ ประการแรก การเรียนรู้เทคนิควิธีการเสพยา เรียนรู้ผลของการเสพยา เรียนรู้สนุกสนานกับความรู้สึกเรียนรู้มาจากประสบการณ์ กรณีที่ผู้เสพครั้งแรกรู้สึกไม่เป็นที่พอใจ แต่กลายมาเป็นคนใช้ยาเสพติดเป็นประจำนั้น ก็เพราะประสบการณ์ต่อ ๆ มาของเขากระตุ้นให้เขาเปลี่ยนความรู้สึกใหม่ มาเห็นชอบและเกิดความพอใจ มีความสนุกสนานที่ได้พบ

กล่าวโดยสรุป พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่สังคม จะเป็นฝ่ายกำหนดลักษณะและบรรทัดฐานขึ้น เพื่อให้สมาชิกในสังคมยึดถือปฏิบัติตาม อาจจะแสดงออกในรูปของกฎระเบียบ ข้อบังคับ ค่านิยม แบบแผนประเพณี ถ้าบุคคลไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่สังคมกำหนดไว้ถือว่า บุคคลนั้นเป็นผู้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ในเรื่องของฐานะทางเศรษฐกิจ เช่นการมีเงิน และวัตถุหรือสินค้าที่มีคุณค่าทั้งหลาย อันเป็นความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจนั้น บุคคลจะเน้นหนักไปในเป้าหมายทางเศรษฐกิจมากเกินไป จึงเป็นแรงผลักดันบุคคลบางกลุ่มบางพวกไปสู่การมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนเพื่อให้ได้มาซึ่งเป้าหมาย ชนชั้นต่ำที่ด้อยโอกาสจึงตกอยู่ในภาวะไร้บรรทัดฐานในระดับที่รุนแรงมาก ดังนั้น ชนชั้นต่ำจึงมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้เครื่องมือที่ไม่ถูกต้องตามทำนองคลองธรรม เพื่อบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจ อาชญากรรมหรือพฤติกรรมเบี่ยงเบนอื่น ๆ จึงเกิดขึ้น

3.แนวคิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การกระทำผิดอาญานั้นสามารถแยกได้เป็น

1. การกระทำความผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง (Mala In Se)
2. การกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม (Mala Prohibita)

ประการแรก นั้นเป็นความผิดที่ร้ายแรงได้แก่ ปล้นทรัพย์ ฆ่าคนตาย เป็นต้น

ประการสอง มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย ๆ แต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นข้อห้าม เพื่อจุดประสงค์ให้มนุษย์ในสังคมอยู่กันอย่างเป็นระเบียบ เรียบร้อย ความผิดประเภทนี้เกิดขึ้นทุกวันและมีจำนวนมาก ๆ เช่น การเล่นการพนัน การค้าประเวณี และการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

สำหรับการกระทำผิด เกี่ยวกับการจราจรนั้น จัดอยู่ในประเภท Mala Prohibita และสามารถแบ่งได้เป็นสองประเภทคือ

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน (Moving Violation) ซึ่งหมายถึง การที่ผู้กระทำขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่ยานานั้น เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแข่งรถที่คับขัน การเดินรถผิดช่องทาง
2. การฝ่าฝืนการจอดรถ (Parking Violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว ได้แก่ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถในเขตป้ายหยุดรถประจำทาง จอดรถซ้อนคัน จอดรถหัวเลี้ยวทางแยก จอดบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุจำเป็น เป็นต้น

ผู้ขับขี่เข้าลักษณะการขับขี่ที่นำไปสู่อุบัติเหตุมี 4 ประการ คือ

1. ขาดความระมัดระวังในการขับขี่
2. ขับรถด้วยความเร็วสูง
3. ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร
4. สาเหตุภายนอก เช่น เมาสุรา ง่วงนอน สุขภาพไม่สมบูรณ์

ยังได้ชี้ให้เห็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่สำคัญคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะอยู่ในส่วนกลางหรือส่วนภูมิภาค แต่บางกรณี ก็มีข้อแตกต่างกันระหว่างกรุงเทพมหานครกับส่วนภูมิภาค ซึ่งได้แก่ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นความหนาแน่นของรถตามสภาพท้องถิ่น แต่ในรายงานเรื่องนี้มิได้วิเคราะห์ถึง สถานภาพทางสังคมของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรไว้โดยจะมุ่งไปยังผลที่เกิดเป็นส่วนใหญ่

Pacher (1968 : 296) ได้ให้หลักการไว้ 6 ประการในอันที่จะถือได้ว่าการกระทำนั้นควรเป็นความผิดอาญาหรือไม่นั้น ดังต่อไปนี้คือ

1. การกระทำนั้นเป็นที่เห็นได้ชัดในหมู่คนส่วนมาก ว่าเป็นการกระทำที่เป็นการกระทบกระเทือนต่อสังคม และหมู่ชนส่วนมากมิได้ให้อภัยต่อการกระทำผิด เช่นนั้น
2. การกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำผิดอาญาแล้วจะไม่ขัดแย้งต่อวัตถุประสงค์ของการลงโทษประการต่าง ๆ
3. การปราบปรามการกระทำผิดเช่นนั้น กล่าวคือ การกระทำความผิดอาญา จะไม่มีผลเป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่าถูกต้องให้น้อยลงไป
4. หากเป็นความผิดอาญาแล้ว จะมีผลบังคับกฎหมายอย่างสม่ำเสมอและเท่าเทียมกัน
5. การใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญากับการกระทำดังกล่าว จะไม่มีผลทำให้เกิดการใช้กระบวนการอย่างนั้นเกิดขีดความสามารถทั้งคุณภาพและปริมาณ
6. ไม่มีมาตรการ ที่ควบคุมอย่างสมเหตุสมผลอื่น ๆ แล้วนอกจากการใช้กฎหมายอาญากับกรณีที่เกิดขึ้น

จึงเห็นได้ว่าความผิดเกี่ยวกับการจราจร ได้ผ่านหลักเกณฑ์ดังกล่าวเพราะการกระทำก่อให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อชีวิต ทรัพย์สินของคนหมู่มากอีกทั้งจำเป็นจะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายสม่ำเสมอและเท่าเทียมกัน

Ross (1967 : 312) ได้ให้ความเห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นเป็นการประกอบอาชญากรรมที่เรียกว่า "อาชญากรรมพื้นบ้าน" ซึ่งประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังนี้คือ

1. จากสังคมที่ยุงเหยิงสับสน ความเจริญก้าวหน้าทางเทคนิคของยานพาหนะจะเป็นเครื่องกำหนดความต้องการในเรื่องกฎเกณฑ์ ข้อบังคับนี้ก็ไม่ใช่เป็นความต้องการที่เร่งด่วนของคนใดคนหนึ่งโดยเฉพาะ
2. การกำหนดกฎหมายขึ้นเพื่อเป็นกฎเกณฑ์สำหรับสภาวะการณ์เช่นนี้ โดยเพิ่มรายละเอียดที่มากขึ้นกว่าเดิม จะเป็นการจัดแบ่งประเภทอาชญากรรมซึ่งมีพฤติกรรมที่ไม่เหมือนอาชญากรรมโดยทั่วไปเสียใหม่
3. โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผลการกระทำความผิดนั้น ๆ มีผลกระทบโดยทางอ้อมหรือไม่ว่าจะเป็นไปได้ การกำหนดกฎหมายใหม่อาจไม่สัมพันธ์ค่านิยมทั้งหลายที่มีอยู่จริงในปัจจุบัน
4. พฤติกรรมที่เป็นอาชญากรรม ในความหมายของอาชญากรรมพื้นบ้านนี้จะกำหนดขึ้นไว้ไม่เพียงแต่ในวัฒนธรรมคนชั้นต่ำเท่านั้น แต่จะถูกกำหนดขึ้นสำหรับกลุ่มที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

และความเจริญทางเทคโนโลยี ซึ่งการกำหนดกฎหมายพยายามที่จะทำให้การกำหนดกฎเกณฑ์คุ้มครองไปถึงบุคคลเหล่านั้นด้วย อาชญากรรมคอเช็ตชาวเป็นอาชญากรรมพื้นฐานที่สำคัญมากขึ้นเกิดมาจากการกำหนดกฎหมาย ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์บังคับทางธุรกิจและการพาณิชย์ การเงินและการจราจร ซึ่งเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลเหนือกลุ่มชั้นเหล่านี้ จะก่อให้เกิดรูปแบบที่แพร่กระจายสำหรับอาชญากรรมพื้นฐาน

5. ประการสำคัญคือ ประชาชนเป็นจำนวนมากรวมทั้งบุคคลที่มีสถานภาพสูงในสังคม จะถูกรวมเข้าไว้ในผู้กระทำความผิดกฎจราจร ซึ่งถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่สำคัญด้วย

6. การที่กฎหมายเก่าและกฎหมายใหม่ประสานกันไม่สนิทนัก กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดซึ่งอาจจะเป็นกลุ่มขนาดใหญ่ในสังคม มีแนวโน้มจะถูกจัดรวมเข้าไว้ในผู้ที่จะถูกดำเนินการลงโทษตามกระบวนการขั้นตอนการตัดสินและถูกจัดว่าเป็นอาชญากรรมพื้นฐานในภาพพจน์ของประชาชนทั่วไป

การกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่ มีสถานภาพทางสังคมของผู้กระทำผิดนั้นสูง จำนวนผู้กระทำความผิดนั้นมีมาก และการนำกฎหมายไปใช้ก็ไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนส่วนนี้ แต่โอกาสของผู้กระทำความผิดมิได้ขึ้นอยู่กับหน้าที่การงาน อัตราการกระทำผิดกฎหมายนั้นอาจมีปริมาณมากขึ้นตามความสัมพันธ์ของพวกเขาต่อความสับสนวุ่นวายของสังคมปัจจุบัน และถูกจัดเข้าไว้ในอาชญากรรมพื้นฐาน (Folk Crime)

ในบทลงโทษของกฎหมายสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็มักไม่มีความรุนแรงและมีการยืดหยุ่นกันได้ เมื่อใดที่เรายังคงยึดถือเอาการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นเกณฑ์สำคัญในการพิจารณาบทลงโทษแล้ว เมื่อนั้นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็ยังคงจะถูกกำหนดว่าเป็นปัญหาสังคม ที่มีลำดับความสำคัญที่สูงมากต่อไป

บทความของรอส ชี้ให้เห็นความสำคัญของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรว่ามีใช้ความผิดเล็ก ๆ น้อยเท่านั้น แต่ความผิดเหล่านี้มีผลกระทบกระเทือนถึงเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก โดยที่ประเทศไทยอัตราการเกิดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรและฝ่าฝืนกฎหมายจราจรสูง จึงควรจะได้ศึกษาอย่างจริงจัง เพื่อนำผลที่ได้รับไปแก้ไขปรับปรุง

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ด้วยความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น เป็นความผิดลหุโทษ ซึ่งอัตราการลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ในทางปฏิบัติแล้วส่วนใหญ่จะทำการลงโทษเป็นโทษปรับเสียมากกว่า ด้วยเหตุผลเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศเป็นเวลานานมาแล้ว การกระทำความผิดอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง และจะนำมาใช้อย่างแพร่หลาย ในประเทศไทยนั้นมักจะมีอัตราการขยายตัวสำหรับแต่ละความผิดทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดสำคัญ การลงโทษเช่นนี้ หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน โดยไม่คำนึงถึงตัวผู้กระทำผิดว่าเป็นใคร แต่หากจะมองในแง่ทัศนวิทยาแล้ว จะเป็นปัญหาว่าสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่ กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในกรอบระเบียบ ควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ (ชลลดา กันคล้าย , 2537: 3)

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม

กฎหมายเป็นสิ่งที่สร้างขึ้นตามความต้องการและวิวัฒนาการของสังคม กฎหมายที่สร้างโดยขัดต่อสิ่งดังกล่าว อาจส่งผลให้ลดประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย

2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

เมื่อกำหนดกฎหมายออกมาสิ่งสำคัญ ก็คือ การปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับประชาชนต้องช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายมีอยู่ 3 ประการคือ

2.1 ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

2.2 ฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

2.3 ลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็ต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที

ที่ โดยใช้ดุลยพินิจพิจารณาว่าควรลงโทษผู้กระทำความผิดฐานใด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมขึ้น และเกิดการเช็ดถูสำหรับผู้ฝ่าฝืน เพื่อรักษาความสงบสุขของสังคมไว้

คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ (มาตรา 49 แห่งกฎหมายว่าด้วยรถยนต์) (เสถียร วิชัยลักษณะ และคณะ ,2526:56)

1. ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

3. มีสัญชาติไทย

4. รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

5. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

6. ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ

7. ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด ให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษหรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี

4. กฎหมายและระเบียบการจราจรเบื้องต้นที่ควรทราบ

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

1. การขับรถ

1.1 ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือเฉี่ยวชนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ในส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะเด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

1.2 ในการขับขี่รถ ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต่อไม่ล้ำเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถได้

1. ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดกั้นการจราจร
2. การเดินรถนั้นกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
3. ทางเดินรถกว้างไม่ถึง 69 เมตร

1.3 ในการใช้ทางที่แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องทางซ้ายสุด หรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้

1. ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดกั้นการจราจร
2. ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
3. จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้อง เมื่อเข้าใกล้
4. เมื่อจะแซง ขึ้นหน้ารถคันอื่น

1.3 รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ให้ใกล้ช่องทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่ทำได้ ถ้าทางรถนั้นได้แบ่งชนิดเดินรถในทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้กับช่องทางเดินรถประจำทาง

1.5 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าไปก่อนเปลี่ยนช่องเดินรถและลดความเร็ว จอดรถหรือหยุดรถ ต้องใช้สัญญาณมือ และ/หรือสัญญาณไฟ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อนถึงทางเลี้ยว

1.6 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ขับรถด้านซ้ายของทางเดินรถโดยให้ถือเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก หรือเส้นแนวที่แบ่งเป็นช่องเดินรถเป็นหลัก

1.7 ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่าย ต้องลดความเร็วของรถ เพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

1.8 ในทางเดินรถที่แคบ ซึ่งไม่อาจขับสวนกันได้โดยปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่รถคันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดทางเดินรถด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่รถคันที่เล็กกว่าผ่านไปก่อน

1.9 ในทางเดินรถ ที่มีสิ่งกีดขวาง ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วหรือหยุดรถเพื่อให้รถที่สวนมาผ่านไปได้อย่างปลอดภัย

1.10 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่หยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

1.11 ผู้ขับขี่รถขึ้นสะพาน หรือทางลาดชัน ต้องใช้ความระมัดระวัง ไม่ให้ถอยหลังไปโดยรถคันอื่น

1.12 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทาง สำหรับเดินรถขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าทางเดินนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่รถชิดซ้ายของทางเดินรถ

1.13 ห้ามมิให้ขับขี่รถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะเกิดอันตรายขึ้นได้
2. ขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นฯ หรือเสพยาบ้า
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
5. ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจและเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้าน ซึ่งไม่พอแก่ความปลอดภัย
6. คร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องทางเดินรถเลี้ยวรถ หรือกลับรถ
7. บนทางเดินที่ไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลาก รถลากเข็น สำหรับทารกคนป่วย หรือคนพิการ

8. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

1.14 ขณะขับรถต้องนำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวไปด้วย และใบอนุญาตนั้นจะต้องถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถ พร้อมนำภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนรถติดตัวไปด้วยอย่าเก็บภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนรถไว้ในลิ้นชักรถ เพราะภาพถ่ายสำเนาคู่มือทะเบียนรถนั้น เจ้าของหรือผู้ขับจะไว้ใช้แสดงต่อ

เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อป้องกันการโจรกรรมหากเป็นขโมยรถไป ก็ไม่สามารถแสดงสำเนาภาพถ่ายสำเนาคู่มือจดทะเบียนได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะยึดรถไว้เพื่อให้เจ้าของนำหลักฐานมาขอรับรถ

1.15 ผู้ขับขี่ต้องมีความ รู้เกี่ยวกับความหมายของเครื่องหมายสัญญาณการจราจรต่าง ๆ และแผ่นป้ายเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามถนนสายต่าง ๆ และให้ปฏิบัติตามด้วย

2. การขับแซงหรือผ่านขึ้นหน้า

2.1 ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถอื่น

1. ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอ ที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์

2. ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกัน
3. ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวาเพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง
4. ดูในกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมากหรือไม่
5. ดูข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่
6. เมื่อผู้ขับขี่รถคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

2.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้าย เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
2. ทางเดินรถนั้นจะแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับรถแซงด้านซ้ายตามข้อ 1 หรือ 2 จะกระทำได้เมื่อมีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด และมีความปลอดภัยพอ

2.3 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นในกรณีดังนี้

1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

2. ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้ามข้างหน้าระยะ 60 เมตร

4. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

5. ห้ามขับแซงล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

2.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับซึ่งขับรถมีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

2.5 ผู้ขับซึ่งขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิดและต้องลดความเร็วของรถ และขับด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงขึ้นหน้า แซงได้โดยปลอดภัย

3. การออกรถ, การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

3.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

1. ผู้ขับซึ่งต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา
2. มองดูกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงเลื่อนออกจากที่จอดรถ

3.2 การเลี้ยวซ้าย

1. ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ให้ผู้ขับซึ่งรถ ชิดทางเดินรถด้านซ้าย
2. ในกรณีที่ไม่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับซึ่งในช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร
3. ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับซึ่งรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

3.3 การเลี้ยวขวา

1. สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินให้ผู้ขับซึ่งรถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อน ถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร
2. สำหรับทางเดินรถที่แบ่งทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไปให้ผู้ขับซึ่งรถชิดทางด้านขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร
3. ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับซึ่งรถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

4. สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าหน้าที่จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

5. ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการที่จะเลี้ยวขวาก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลังเพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่แล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว ให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้ากลางทางด้านซ้าย ของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำได้ตรงทางแยก ให้ระวังรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรถจนกระทั่งรถที่แล่นสวนในทางตรงว่าง แล้วจึงเลี้ยวขวาไปได้ อย่าเลี้ยวขวาติดมุมโดยไม่เข้าอยู่กลางทางแยก

6. การเลี้ยวขวาในทางแยกที่มีเกาะแบ่งทางรถขึ้นลงต้องเลี้ยวขวาไปหยุดรถอยู่ที่หัวเกาะแบ่งทางและรอจนกระทั่งรถในเกาะนั้นว่าง จึงเลี้ยวตัดออกไปได้

3.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น ในกรณีนี้ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวัง และต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถหรือขับรถกำลังผ่านทางร่วมทางแยก จากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มียุทธศาสตร์และเลี้ยวขวาพร้อมกันให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

3.5 ในทางรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร

3.6 ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในทางเดินรถนั้น

3.7 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1. เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ, ห้ามเลี้ยวรถซ้ายหรือห้ามกลับรถ

2. กลับรถที่เขตปลอดภัย, ที่คับขัน, บนสะพาน, เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

3. กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายการจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

4. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

4.1 เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ .

1. ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถทางร่วมทางแยกนั้น ผ่านไปก่อน
2. ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่รออยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน
3. เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดิน รถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับซึ่งรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

4.2 ทางเดินรถทางเอก ได้แก่ทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางออกหรือป้าย “หยุด” อยู่ที่ริมทางร่วมทางแยกนั้นให้ถือว่าเป็นทางเดินรถทางโท ทางเดินรถอื่นนอกจากทางเดินรถทางเอก ตามวรรคหนึ่งให้ถือว่าเป็นทางเดินรถทางโท

4.3 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของคนขับผ่านไปก่อน ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรเห็นสมควร เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะต้องใช้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นแล้ว นอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

4.4 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวเข้าสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทาง หรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไปได้

5. การหยุดรถ และจอดรถ

5.1 การหยุดหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟ หรือด้วยมือและแขน ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

5.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ชิดด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่ง ด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

5.3 แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนด ให้ใช้ช่องทางเดินรถประจำทางนั้น

5.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

1. ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

2. บนทางเท้า
3. บนสะพานหรือในอุโมงค์
4. ในทางร่วมทางแยก

5.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จะต้องจอดรถในทางเดินรถของผู้ขับ ซึ่งต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด ในกรณีนี้จำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับซึ่งต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

5.6 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

1. บนทางเท้า
2. บนสะพานหรือในอุโมงค์
3. ในทางร่วมทางแยก หรือ ในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
4. ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
5. ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
6. ในระยะสามเมตรจากหน้าดับเพลิง
7. ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
8. ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
9. ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
10. ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะ ห้ามตรจากปากทางเดินรถ
11. ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดทางเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
12. ในที่คับขัน
13. ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลยเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร
14. ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
15. ในลักษณะกีดขวางการจราจร

5.7 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องหยุดดับเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

5.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหยุดดับเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

5.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่จนเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางจราจรได้

5.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่ง ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

5.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

5.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่า หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

5.13 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟถ้าปรากฏว่า

1. มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน
2. มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
3. มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตราย

ในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านไปโดยผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

5.14 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมီးเครื่องระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระหว่างไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทาง

5.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่ รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถเมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงให้ขับรถผ่านไปได้

6. ความเร็วของรถ

6.1 ผู้ขับขี่รถด้วยอัตราความเร็ว ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจร ที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางจะกำหนดอัตราความเร็วชั้นสองต่ำก็ได้แต่ต้องไม่เกิน อัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

6.2 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือขึ้นหน้า จอดรถหยุดรถหรือกลับรถต้องลด ความเร็วของรถ

6.3 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพานที่แคบ ทางโค้ง ทาง ลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 6 เมตร ต้องลด ความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

6.4 ผู้ขับขี่ รถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียนต้องลด ความเร็วรถ

6.5 อัตราความเร็วของรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6, 10 มีดังนี้

1. สำหรับรถต่อไปนี้ ในเขตเทศบาลขับไม่เกิน 60 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาล ขับไม่เกิน 80 กม. ต่อ ชม.

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

2. สำหรับต่อไปนี้ในเขตเทศบาลขับไม่เกิน 45 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาลขับ ไม่เกิน 60 กม. ต่อ ชม.

- รถยนต์สามล้อ
- รถยนต์ทุกชนิดขณะที่ลากจูงรถพ่วง
- รถยนต์ที่บรรทุกของเกินกำหนดได้โดยชอบ

3. สำหรับรถต่อไปนี้ในเขตเทศบาล ขับไม่เกิน 80 กม.ต่อ ชม. นอกเขตเทศบาล ให้ขับไม่เกิน 90 กม.ต่อ ชม.

- รถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ในข้อ 1 หรือข้อ 2 หรือรถจักรยานยนต์

เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

1. ป้ายบังคับ คือป้ายที่มีผลบังคับตามกฎหมาย ลักษณะโดยทั่วไป เป็นรูปวงกลมสีพื้นใช้สีขาว เส้นของป้าย-เส้นขีดกลางใช้สีแดง เครื่องหมาย-สัญญาณบนป้ายใช้สีดำ ยกเว้น ป้ายหยุด เป็นรูปแปดเหลี่ยม ป้ายให้ทาง เป็นรูปสามเหลี่ยม ป้ายห้ามจอด เป็นรูปวงกลม พื้นสีน้ำเงิน-ขอบและเส้นขีดกลางสีแดง
2. ป้ายเตือน คือป้ายซึ่งใช้เพื่อเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ ให้ระมัดระวังก่อนถึงจุดที่อาจจะเกิดอันตรายได้ง่าย ลักษณะโดยทั่วไป เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า รูปสี่เหลี่ยมจตุรัส (เฉพาะป้ายเตือนความเร็ว) สีพื้นใช้สีเหลือง เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย สัญญาณ ตัวเลข ตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ

5.ทฤษฎีการกระทำทางสังคม (The Theory of Social Action)

ทฤษฎีสังคมวิทยาหลายทฤษฎีได้อธิบายถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำหรือพฤติกรรมของมนุษย์ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีทั้งที่เหมือนกันและแตกต่างกันออกไป จึงได้มีผู้คิดรวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำของมนุษย์เป็นทฤษฎีขึ้น เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ท่านผู้นี้คือ Willaim W.Reeder (1976) ซึ่งเขาเห็นว่าโดยทั่ว ๆ ไปแล้วรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (social psychology) ที่เกี่ยวกับการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์นั้น นักสังคมวิทยาส่วนใหญ่มักจะมองในแง่ที่ว่า สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม แต่ Reeder เชื่อว่าปัจจัยภายนอกจริง ๆ แล้ว ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อการตัดสินใจ แต่บุคคลจะแปลงสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหล่านี้มาสู่ตัวคน ๆ นั้น ซึ่งการแปลงปัจจัยภายนอกมาสู่ตัวบุคคลนี้จะอยู่ในรูปของความเชื่อ (beliefs) และความไม่เชื่อ (disbeliefs) ซึ่งความเชื่อและความไม่เชื่อนี้จะเป็นเหตุที่จะทำให้นักบุคคลตัดสินใจเลือกกระทำพฤติกรรม ดังนั้น ปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกโดยตรง ในการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมของบุคคลจะประกอบด้วยความเชื่อและความไม่เชื่อหลาย ๆ อย่างรวมกัน เขาอธิบายว่าการกระทำทางสังคม (social action) นั้น ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกันแต่เหตุผล หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกันดังนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (forms

of social action expression) ไว้ในทฤษฎีระดับที่ 5 ของเขากล่าวคือ สิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวมีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมมนุษย์ รูปแบบของการแสดงออก ซึ่งการกระทำทางสังคม (forms of social action expression) 4 รูปแบบ ได้แก่ (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534 : 18-19)

ก. ความคิดเห็น (opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ

ข. อารมณ์หรือความรู้สึก (sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น

ค. การคาดคะเนพฤติกรรมของตน (hypothetical action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปโดยเขาจะพิจารณาถึงผลดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ๆ ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ

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

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

ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

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

ปัจจัยผลัก (push factors)

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

ปัจจัยสนับสนุน (able factors)

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

ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. เป้าหมาย (goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผลและให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้าและผู้กระทำพยายาม ที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ

2. ความเชื่อ (belief orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมการที่บุคคลเลือกประพฤติ คือปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ย่อมอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3. ค่านิยม (value standards) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีกว่า หรือสังคมเห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย (habits custom) คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยกำลังที่ไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุมัติหรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือตัวบทกฎหมาย ในการตัดสินใจที่จะเลือกกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของมนุษย์ ส่วนหนึ่งมนุษย์มาจากแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้ว

5. ความคาดหวัง (expectation) คือ สิ่งที่ผู้กระทำอื่นที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัว โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้นในการเลือกกระทำพฤติกรรมของบุคคลส่วนหนึ่ง ก็ขึ้นอยู่กับความคาดหวัง และท่าทีของบุคคลอื่นด้วย

6. ข้อผูกพัน (commitments) คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาถูกผูกมัดที่จะต้องกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะกระทำ

7. การบังคับ (force) เป็นตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ ได้รวดเร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น อาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8. โอกาส (opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9. ความสามารถ (ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตนเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าการตัดสินใจกระทำไปแล้วเขามีความสามารถที่จะกระทำได้แน่นอน โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้น บุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10. การสนับสนุน (support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อ เขารู้ว่าจะได้รับ การสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ Willim W. Reeder เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งใดของมนุษย์ กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งใดโดยย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มีได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534 : 19-20)

Reeder ได้อธิบายถึงแนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยหรือสาเหตุที่จะมีผลต่อการกระทำทางสังคม ดังนี้ (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534 : 19-20)

1. ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคน ซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ
2. บุคคล หรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผล ซึ่งผู้ตัดสินใจเอง ได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ
3. ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
4. เหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่า จากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว
5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
6. กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้
7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น
8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือกโดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน
9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว

6. ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomic Theory)

Merton (อ้างใน สุพัตรา สุภาพ, 2539 : 133-137) ได้กล่าวถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดความกดดันและขัดแย้งต่อบุคคล ในกลุ่ม จนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามกฎของสังคม ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน (variables) 2 อย่างคือ

1. จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกันซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะทางสังคมและสภาพแวดล้อม และถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่าเป็นสิ่งถูกต้อง เช่น สมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบหาสมาคมคนจะได้ดีจะต้องเข้าวัดอยู่กับพระให้พระอบรม ฯลฯ แต่ในสังคมปัจจุบันเราย้ำเรื่องเงิน เรื่องวัตถุมากกว่าเรื่องอื่น ๆ ตลอดจนย่ำว่าทุกคนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการหาความสำเร็จ ฉะนั้นบุคคลจึงพยายามดิ้นรนต่อสู้เพื่อเสริมสร้างฐานะของตนให้มั่นคงโดยอาศัยวัตถุเป็นเครื่องวัดเช่นใครมีเงินมากกว่า บ้านใหญ่กว่า แหวนเพชรไครเม็ดใหญ่กว่า ใครสามารถส่งลูกไปเรียนเมืองนอกมากกว่า ฯลฯ บุคคลจึงถูกบีบให้พยายามไขว่คว้าในสิ่งที่ตนมุ่งหวังเพื่อเลื่อนฐานะ หรือเพื่อการยอมรับของสังคมบางคนเมื่อทำไม่ได้ดีก็ทำชั่ว เพราะเงินจะทำให้ได้มาซึ่งอำนาจและตำแหน่ง ค่านิยมแบบนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

2. วิธีการต่างๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (instiutionalized means) เป็นการกำจัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติคุณธรรมต่าง ๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง อดทน อดกลั้น ฯลฯ เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบไม่ยุ่งเหยิงสับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง เช่น ขยันเรียนสูง ๆ ก็จะได้งานตำแหน่งดีมีเกียรติหรือขยันทำงานอย่างสม่ำเสมอด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จะได้เลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง หรือทำดีสังคมยกย่องสรรเสริญ มีทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งสังคมจะส่งเสริมโดยการเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วย การศึกษาและการทำงาน

ซึ่งในสังคมปัจจุบัน มีปัญหา เรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนดเพราะทั้ง 2 อย่าง เป็นเรื่องที่มีมนุษย์กำหนดขึ้นมา เช่น ถ้าตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะชนะการแข่งขันฟุตบอลให้ได้ (มิใช่เป็นการชนะตามเกมกีฬา) วิธีการการอาจจะเป็นไปโดยมิชอบ เช่นกระแทกคู่ต่อสู้ ชก ใช้คอก เข่า ฯลฯ หรือถ้าเป็นมวยปล้ำก็ใช้วิธีการสกปรกให้คู่ต่อสู้หมดแรง จากสภาพดังกล่าว ความตึงเครียดเกิดจาก

ความต้องการจะชนะให้ได้ ทั้ง ๆ ที่ผู้เล่นรู้ดีว่ามีเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ทำเพราะอยากที่จะชนะ (ตามเป้าหมายที่วางไว้) การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจจะทำให้เกิดการเสื่อมเสียทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกัน ปัจจุบันที่เน้นเป้าหมาย (cultural goals) ความสำเร็จในรูปของเงิน โดยไม่เน้นวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ซึ่งเงินนั้นนอกจากจะใช้ซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค และยังเป็นเครื่องส่งเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมี และชั้นสังคมที่สูงขึ้น เป็นต้น

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ช่วยให้เราเข้าใจในการปรับตัวของบุคคล ในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้ เป็นการแสดงว่าเมื่อใดบุคคลจะยอมรับหรือไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางที่สังคมกำหนด (cultural goals) และเมื่อใดที่บุคคลยอมรับปฏิบัติตามหรือไม่ยอมรับปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means)

- + = ยอมรับ
- = ไม่ยอมรับ
- ± = ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

การปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง cultural goals	วิธีการ institutionalized means
1. ปฏิบัติตาม (conformity)	+	+
2. แหกแนว (innovation)	+	-
3. เจ้าระเบียบพิธี (ritualism)	-	+
4. หนีโลก (retreatism)	-	-
5. ทำทลาย (rebellion)	+	±

1. ปฏิบัติตาม (conformity) เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด โดยการยอมรับกฎเกณฑ์และนำไปปฏิบัติ เพื่อต้องการประสบความสำเร็จ หรือทำตามที่สังคมเห็นว่าถูกต้องโดยมีความพึงพอใจในสิทธิหน้าที่ของตน ตลอดจนมีการติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลอื่นตามสังคมกำหนด ซึ่งบุคคลประเภทนี้จะมีมากที่สุด มิฉะนั้นแล้วสังคมจะดำรงอยู่ไม่ได้ โดยมีสถาบันต่างๆ ตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน กลุ่มเพื่อน และตัวแทน จะพยายามให้บุคคลปฏิบัติตามระเบียบวินัย เพื่อสิทธิและหน้าที่

ของบุคคล ให้ดำเนินการไปในทางที่ถูกที่ควรและให้สังคม มีความเป็นระเบียบ เช่น ใครมาก่อนได้ก่อน หรือ เป็นนักเรียนก็ต้องแต่งเครื่องแบบของโรงเรียน

2. แหกแนว (innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่ เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร็จ (success goal) ด้วยวิธีการใดก็ตามที่จะให้ได้เงินและอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นการผิดกฎหมาย ผิดระเบียบแบบแผนใดก็ตาม เป็นการเน้นในเรื่องจุดหมายปลายทาง (cultural goals) มากกว่า วิธีการต่าง ๆ ที่สังคม กำหนด (institutionalized means) ที่เป็นเช่นนี้เพราะสังคมเน้นเรื่องวัตถุนิยมมากเกินไป คนมีเงินได้รับการยกย่องสรรเสริญ ตลอดจนบุคคลไม่มีโอกาสได้รับความสำเร็จเท่าเทียมกัน คนยากจนย่อมมีโอกาสน้อยกว่าคนมั่งมีในหลาย ๆ ด้าน เช่น โอกาสในการศึกษา การอยู่ดีกินดี การอบรมสั่งสอนดี ระเบียบวินัยดี ควบคุมตัวเองดี สิ่งแวดล้อมดี ฯลฯ โอกาสที่ได้รับความสำเร็จจึงยากลำบาก เมื่อทำไม่ได้ก็จะออกมาในรูปแบบทำชั่ว เช่น เป็นนักเลงอันธพาล หลอกหลวง ปล้นสะดม เป็นต้น ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ฝืนระเบียบและก่อความไม่สงบเรียบร้อยแก่สังคม และมักจะปรากฏเสมอว่า ชนชั้นต่ำหรือยากจน กระทำผิดมากเพราะเหตุดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าคนฐานะดีจะไม่กระทำความฝืนระเบียบ เพราะชนชั้นสูงมั่งมีอาจจะกระทำความผิดเพราะแรงกดดัน (pressure) บางอย่างที่ทำให้บุคคลต้องกระทำเพื่อความสำเร็จ ซึ่งจะพบเห็นเสมอในพวกอาชญากรผู้ดี (white collar crime) เช่น นายธนาคาร หรือข้าราชการที่ให้ตำแหน่งในทางทุจริต เพื่อสร้างความร่ำรวยให้แก่ตัวเอง อาชญากรผู้ดีนี้ทำการฟ้อร้องยาก เพราะทำได้แบบเนียนและมีอิทธิพลสูงพอที่จะทำให้ไม่ต้องถูกสอบสวนหรือสอบสวนส่วนมากก็ไม่มีคามผิดเพราะหลักฐานอ่อนหรือไม่มีพยานหลักฐาน

อย่างไรก็ตาม จากข้อเท็จจริงสถิติอาชญากรรมนั้นมียกในชนชั้นต่ำหรือยากจน เพราะเน้นเรื่องความสำเร็จในรูปของเงินมาก แต่โอกาสที่จะบรรลุผลสำเร็จมีน้อย แม้จะทำตามระเบียบตามที่สังคมกำหนดก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ จึงกระทำการฝ่าฝืนระเบียบเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินและความสำเร็จต่าง ๆ เพราะโครงสร้างของชั้น (คนมั่งมีกับคนจน ข้าราชการผู้น้อยกับข้าราชการผู้ใหญ่ พ่อค้ากับกรรมกร ฯลฯ) จำกัดโอกาสที่จะประสบความสำเร็จหรือมีทรัพย์สินเงินทอง เพราะทุกคนไม่อาจจะเป็นราชา (every man is not a king) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งบุคคลไม่มีโอกาสสร้างความสำเร็จ เท่าเทียมกัน แม้บุคคลจะพยายามทำดีที่สุดก็ตาม พฤติกรรมฝืนระเบียบจึงเกิดขึ้น

3. เจ้าระเบียบพิธี (ritualism) เป็นบุคคลที่ปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนด ไม่อยากทำอะไร ที่ฝ่าฝืนไปจากระเบียบแบบแผน กฎเกณฑ์ที่วางไว้ โดยอาจจะเป็นคนที่ไม่มีความทะเยอทะยาน หรือกลัวจนไม่กล้าทำอะไร หรือไม่ก็เป็นคนดีที่ไม่อยากต่างพร้อย หรือมีความผิดเป็นบุคคลที่คล้าย ๆ กับพอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ประชญาของบุคคลพวกนี้มักจะออกมา ในคำพูดที่ว่า "ไม่อยากจะไปยุ่งเกี่ยวกับ "หรือ" ขอลดภัยไว้ก่อน ดีกว่า" หรือ "อย่าตั้งความหวังไว้สูงจะได้ไม่ผิดหวัง" ความคิดแบบนี้ทำให้มีความเชื่อ

มันว่าความทะเยอทะยานมีแต่ความทุกข์ และในขณะที่มีความคิดว่า การไม่หวังอะไรจะเป็นสุข และปลอดภัย ปรากฏการณ์เช่นนี้มีเสมอในสังคม ซึ่งอาจจะเป็นไปได้ว่าบุคคลผู้นั้นต้องการความมั่นคงในตำแหน่ง กลัวว่าถ้าทำอะไรผิดจะถูกไล่ออก หรือถูกสอบสวนลงโทษ หรือไม่ก็เป็นบุคคลที่ไม่มีพรรคไม่มีพวก ไม่มีความคิดริเริ่ม ชราภาพ ฯลฯ เป็นการเอาตัวรอดด้วยวิธีทำตามกฎ หรือกระทำความดีซึ่งจะพบเห็นมากในชนชั้นต่ำ ที่กำลังเปลี่ยนเป็นชนชั้นกลาง (low middle class) โดยชนชั้นนี้จะสอนให้เด็กยึดมั่นในระเบียบกฎเกณฑ์ หรือกระทำในสิ่งที่ถูกที่ควร เพื่อจะได้มีโอกาสเลื่อนชั้นขึ้นไปไม่ตกต่ำไปกว่าเดิม ซึ่งการอบรมอย่างจริงจังเกินไป อาจทำให้เกิดความตึงเครียดทางด้านจิตใจได้ หรือบังเกิดความกลัวตลอดเวลา จนกลายเป็นคนไม่กล้า แสดงความคิดเห็นอะไร หรือคิดแต่ระเบียบมากไป จนไม่กล้าทำอะไร นอกเหนือจากที่ถูกสั่งให้ทำได้

4. หนีโลก (retreatism) เป็นพวกที่ไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางและวิธีการที่ สังคมกำหนด เป็นการปรับตัวที่ผิดไปจากค่านิยมทั่วไป และมีบางคนปรับตัวในทางที่ผิดธรรมดาไม่ได้เป็นไปตามบรรทัดฐานที่กำหนด เช่น พวกที่สังคมรังเกียจ บุคคลอันธพาล ขอทาน ติดยาเสพติด พิษสุราเรื้อรัง

การปรับตัวแบบนี้ จะปรากฏเสมอในพวกที่มีความหวังสูง หรือต้องการประสบผลสำเร็จในชีวิต แต่วิธีการที่สังคมกำหนดเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จดังกล่าว หรืออาจจะเป็นผู้ที่พยายามทำดีแต่ไม่ได้ดี เช่นอยากมีการศึกษาแต่โอกาสไม่ให้ อยากมีความสุขในชีวิตแต่ครอบครัวแตกแยก อยากรวยแต่ฐานะต่ำต้อย ฯลฯ จึงทำให้ผิดหวังโลก เมื่อความหลอกหลวงเมื่อสังคม ที่มีแต่การเห็นแก่ตัวชิงดีชิงเด่นกัน หรือเห็นแก่พวกพ้อง ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกขัดแย้งในด้านจิตใจ 2 ประการ คือความรู้สึกลึกในด้านศีลธรรม อยากปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่กระทำไปในทางที่ขัดต่อระเบียบกฎเกณฑ์ เพื่อให้ได้มาซึ่งความสำเร็จ และมาถึงจุด ๆ หนึ่ง ที่ตัดตัวเองออกไปจากสังคม ไม่สนใจใยดีในชีวิต ยอมแพ้ (defeatism) หนีต่ออุปสรรคของชีวิต หนีจากสังคม ซึ่งอาจจะออกมาในรูปสนใจหมกมุ่น จนผิดปกติธรรมดา เช่นสะสมแสตมป์ ถือโชคกลาง เชื่อถือโหราศาสตร์ โสยศาสตร์ ผีสิง เทวดา สะสมพระเครื่อง ฯลฯ บางคนอาจจะแก้ปัญหาด้วยการดื่มของมึนเมา เสพเฮโรอีน กินยาระงับประสาท หรือกระตุ้นประสาทจนเกินขนาด เป็นอันตรายแก่ชีวิต หรือบางคนก็ตั้งใจฆ่าตัวตายด้วยวิธีการต่าง ๆ เพื่อหนีโลกที่เขาเห็นว่าให้ความสุข ความหวังแก่เขาไม่ได้

5. ทำทลาย (rebellion) เป็นพวกที่ชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิม ที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอ ไม่มีความเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการ หรืออุดมการณ์ใหม่ เช่น ลัทธิเสรีประชาธิปไตย กับคอมมิวนิสต์ ซึ่งผู้ยึดมั่นในลัทธิดังกล่าว จะกระทำในรูปผิดระเบียบ ถ้าลัทธิที่เขายึดมั่น ไม่มีใช้ในสังคมที่เข้าไปเป็นสมาชิกอยู่ เขาก็จะพยายามให้ทุกคนกระทำ ตามสิ่งที่เขาเห็นว่าดี เช่น คอมมิวนิสต์ พยายามล้มล้างนายทุน ผู้ก่อการร้ายพยายามทำลายความเชื่อและศรัทธาของประชาชน ต่อรัฐบาล ด้วยการแทรกซึม บ่อนทำลายสงครามนอกแบบ สงครามกอง

โจร ปฏิวัติก่อการจลาจล เป็นต้น การทำหาย บางอย่างก็เป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่นพวก ฮีปปี ที่ชอบแต่งกายสกปรกรกรุงรัง มีเสรีภาพในเรื่องเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผนชอบสูบบุหรี่ ยาเสพติด ฯลฯ เป็นการสร้างวัฒนธรรมรอง(subculture) ในกลุ่มตนซึ่งวัฒนธรรมรองของพวกนี้ ขัดกับวัฒนธรรมใหญ่ในหลายเรื่อง

7.แนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลากายทางสังคม (Socialization)

การขัดเกลากายทางสังคม เป็นกระบวนการทางสังคมกับจิตวิทยา ซึ่งมีผลทำให้บุคคลมีทัศนคติ ความรู้สึกนึกคิด และบุคลิกภาพตามแนวที่สังคมต้องการ เด็กที่เกิดมาต้องได้รับการอบรมสั่งสอนให้เป็นสมาชิกที่สมบูรณ์ของสังคม สามารถอยู่ร่วมและมีความสัมพันธ์กับคนอื่นได้อย่างราบรื่นนอกจากนี้การขัดเกลากายทางสังคมทำให้มนุษย์เปลี่ยนแปลงจากสภาพธรรมชาติเป็นมนุษย์ผู้มีวัฒนธรรม มีสภาพต่างจากสัตว์ร่วมโลกชนิดอื่น ๆ ดังนั้นการขัดเกลากายทางสังคมจึงมีความหมาย 2 นัย คือ

1. การขัดเกลากายทางสังคม หมายถึง การถ่ายทอดวัฒนธรรม โดยเหตุที่มนุษย์ทุกคนไม่มีความรู้เรื่องวัฒนธรรมติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด เช่น การใช้ภาษาพูด การอ่านเขียนหนังสือ มารยาททางสังคม หรือระเบียบประเพณีต่าง ๆ การขัดเกลากายทางสังคมจึงเป็นการถ่ายทอดวัฒนธรรม ทำให้มนุษย์ได้เรียนรู้วัฒนธรรมดังกล่าว และสามารถปฏิบัติตัวให้เข้ากับสังคมได้ถูกต้อง เช่นการได้รับคำแนะนำสั่งสอนเรื่องภาษา ทำให้มนุษย์สามารถพูดภาษาติดต่อกันได้ การเรียนรู้มารยาทได้การรับประทานอาหารได้ถูกต้อง เช่น ควรนั่งลงรับประทานอาหารให้เรียบร้อยหรือไม่ เป็นต้น

2. การขัดเกลากายทางสังคม หมายถึง การพัฒนาบุคลิกภาพ สังคมแต่ละแห่งมีวัฒนธรรมไม่เหมือนกัน มนุษย์ในแต่ละสังคมจึงมีบุคลิกภาพแตกต่างกัน เช่น คนไทยมีบุคลิกภาพที่ยิ้มง่าย อ่อนโยน และเคารพอ่อนน้อมต่อผู้ใหญ่ ส่วนชาวตะวันตกมีบุคลิกแข็งกระด้างไม่อ่อนโยน และนิยมการแสดงออกตามอารมณ์ของตน ไม่ว่าจะอยู่ต่อหน้าผู้สูงอายุหรือในวัยเดียวกันก็ตาม กระบวนการขัดเกลากายทางสังคม มีอิทธิพลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพมากกว่าสภาพทางธรรมชาติ เช่น เด็กไทยทั่วไปมีลักษณะรูปร่างหน้าตาคล้ายกัน แต่การแสดงออกไม่เหมือนกันทุกคน เด็กที่มาจากครอบครัวที่มีผู้ใหญ่เอาใจใส่อบรมสั่งสอนอยู่เสมอ จะมีกิริยามารยาทเรียบร้อย และพูดจาไพเราะกว่าเด็กที่ถูกปล่อยปละละเลย ไม่มีใครเอาใจใส่ดูแล เป็นต้น

การขัดเกลากายทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ยอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติตามบทบาทต่าง ๆ ที่สังคมต้องการ (สุพัทธาสภาพ : 2540,48)

ประเภทของการขัดเกลาทางสังคม สามารถทำได้ 2 ทาง คือ

1. การขัดเกลาโดยตรง (direct socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา เช่น การที่บิดามารดาฝึกอบรมให้เด็กรู้จักพูด รู้จักกริยามารยาททางสังคม ครูอาจารย์สอนหนังสือ นักเรียนและนักศึกษา ให้มีศิลปวิทยาการต่าง ๆ รู้จักระเบียบแบบแผนในสังคม รักษากฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติไว้เพื่อให้ดำรงอยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุข

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

การขัดเกลาทางสังคม จึงเป็นกระบวนการปลูกฝังบรรทัดฐานของกลุ่มให้เกิดขึ้นในตัวบุคคล ตัวแทนของการขัดเกลาในสังคมมีอยู่ด้วยกัน 6 กลุ่ม (สุพัตรา สุภาพ : 2538,42-45) ได้แก่

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

8.แนวคิดด้านการคมนาคมขนส่ง

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

1. การพึ่งพาซึ่งกันและกัน (Complementarity) หมายถึง การแบ่งพื้นที่ของการบริโภคและการผลิต โดยอาศัยการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมผู้บริโภค คือประชากรของเมืองมีจุดเริ่มต้นของการเดินทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อหาซื้อสิ่งที่ตนต้องการแยกกันโดยระยะทาง ระยะทางระหว่างแหล่งห่างกันเท่าใด การติดต่อก็คจะมีจำนวนน้อยลงภายใต้สภาพการเช่นนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทานให้การติดต่อน้อยลง รวมทั้งตัวแปรอื่น ๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดมุ่งหมายของการเดินทาง และรายได้ของผู้เดินทาง และรายได้ของผู้เดินทางด้วย

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

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

การขนส่งในเมือง

การขนส่งในเมือง เป็นการขนส่งหรือมวลชนมากกว่าสินค้า การเดินทางของคนจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่บ้าน การเดินทางของคนในเมืองมีลักษณะกระจายและแผ่ออกไปทุกทิศทาง ทำให้มีจุดหมายปลายทางมากมาย ยากแก่การกำหนดเส้นทางที่จะครอบคลุมเส้นทางการเดินทางได้

การคมนาคมขนส่ง นอกจากอำนวยความสะดวกในเรื่องการเคลื่อนที่ของผู้คน และสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน และช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน ทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นตัวกลางเรื่องกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์เข้าด้วยกัน กิจกรรมพื้นฐานซึ่งใช้ยานพาหนะขนส่งมี 4 ประการ คือ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2537 : 143)

1. การขนส่งวัตถุดิบ สินค้า และอาหาร

2. การขนส่งผู้โดยสารกลุ่มใหญ่
3. การขนส่งผู้โดยสารกลุ่มเล็กหรือ เพื่อธุรกิจส่วนตัว เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์
4. การบริการเคลื่อนที่ต่าง ๆ

ศูนย์กลางธุรกิจ และการค้าของเมืองจะเป็นแม่เหล็กที่ดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้าเมือง โดยมีวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกันออกไป และความแตกต่างของจุดมุ่งหมายของการเดินทางทำให้การเลือกยานพาหนะที่ใช้เดินทางแตกต่างกันไปด้วย การขนส่งวัตถุดิบและสินค้าย่อมต้องใช้รถไฟหรือรถบรรทุก ในขณะที่การเดินทางไปทำงานหรือไปโรงเรียนจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถประจำทาง การสัญจรหลักของเมืองและมีผลมากที่สุดในการทำให้เกิดช่วงของการจราจรติดขัดเช้าและเย็น การเดินทางจากบ้านไปทำงาน และจากที่ทำงานกลับบ้าน

การขนส่งสาธารณะ เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญของชาวเมือง ประชาชนร้อยละ 60 เดินทางโดยอาศัยระบบขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันในเขตกรุงเทพมหานคร มีระบบการขนส่งสาธารณะใน

กรุงเทพมหานคร 7 ประเภท คือ รถไฟ รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถสี่ล้อเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง และเรือโดยสาร (ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช 2535 : 99)

9. ผลงานวิจัยเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยจึงขอเสนอผลงานวิจัยในประเทศไทยที่ใกล้เคียงที่สุด กับการศึกษาของผู้วิจัย ทั้งนี้ เพื่อเป็นพื้นฐานนำมาสู่ประเด็นที่ผู้วิจัยสนใจศึกษาในครั้งนี้

ศักดิ์ ผาสุขนิรันดร์ (2506 : 110) ได้เสนอรายงานการวิจัยเมื่อ พ.ศ. 2506 เรื่อง “อุบัติเหตุบนทางหลวง” กล่าวถึงจำนวนยานพาหนะและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2500-2505 ซึ่งมีข้อมูลของอุบัติเหตุบนทางหลวงเนื่องจาก

- ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
- ผู้โดยสาร คนเดินเท้าและสัตว์เลี้ยง
- สภาพของดินฟ้าอากาศ
- สภาพของรถชำรุดบกพร่อง

ทั้งนี้ได้นั้นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นต้นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด อุบัติเหตุบนทางหลวงในส่วนภูมิภาคมีน้อยกว่าส่วนกลางประมาณ 3-4 เท่าแต่มีความร้ายแรง กล่าวในบรรดาผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุ สรุปได้ว่า

1. เป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายเป็นส่วนมาก
2. ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนมากเป็นบุคคลอายุระหว่าง 25-30 ปีมากกว่าอายุช่วงอื่นๆ
3. ผู้มีอาชีพ รับจ้างขับรถประสบอุบัติเหตุมากกว่าอาชีพประเภทอื่น
4. ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกได้ว่าในเขตกรุงเทพมหานคร รถยนต์นั่งส่วนบุคคลประสบอุบัติเหตุมากที่สุด รถแท็กซี่เป็นอันดับสองรองลงมา ส่วนในภูมิภาครถบรรทุกประสบอุบัติเหตุมากที่สุด และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นอันดับสองรองลงมา

ศาสตราจารย์ นายแพทย์วิจิตร บุญยะโทตระ (2531) ได้ศึกษาพบว่า องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีอยู่ 2 ประการคือ

1. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Action)

โดยปกติแล้วคนเราไม่ต้องการให้ตนเอง ผู้อื่นหรือทรัพย์สินใด ๆ ประสบอุบัติเหตุ แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยโดยที่ผู้กระทำไม่ได้ตั้งใจให้บังเกิดขึ้น เช่นการละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ฯลฯ เป็นต้น หรือเกิดจากความที่มีนิสัยชอบเสี่ยงหรือประมาทโดยคิดว่าไม่น่าจะเกิดอันตราย ทั้งนี้มีสาเหตุมาจาก หักสะกดขี่ที่ไม่ถูกต้อง ขาดความรู้ ความชำนาญ , สภาพร่างกายไม่เหมาะสมกับงาน

2. สภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition)

สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ก็คือ สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งที่เป็นวัตถุ และเหตุการณ์หรือภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทั้งทางตรงและทางอ้อม ประเภทของสภาพที่ไม่ปลอดภัยอาจแบ่งได้ดังนี้

สภาพที่ยากแก่การแก้ไขโดยตรง เช่น ลักษณะร่างกายแต่ละคน จำนวนรถที่มาก ความลื่นฝนตก ฟ้าผ่า เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้คนเรานี้จะไปปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่ก็สามารถหาวิธีหลีกเลี่ยงหรือป้องกันทางอ้อมได้

สภาพที่สามารถแก้ไขโดยตรง เช่น การตรวจเช็คสัญญาณไฟต่าง ๆ เป็นต้น

Valerie J. Storie (TDRI 761) ได้เขียนบทความเรื่อง “ Male and Female Car Drivers : Differences Observed in Accident ” โดยได้ใช้เวลาในการศึกษา 4 ปี จากผู้ขับขี่รถยนต์ในประเทศอังกฤษ ได้ทำการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งชายและหญิง รวมทั้งหาข้อมูลจากสถิติและเอกสารที่เกี่ยวข้องทำให้เขาสามารถทราบลักษณะนิสัยของชายและหญิง ในประเทศอังกฤษ ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ไม่เหมือนกัน จากความแตกต่างทางเพศไม่เหมือนกันนั่นเอง อุบัติเหตุที่ฝ่ายชายก่อให้เกิดขึ้น เป็นอุบัติเหตุเนื่องจากการดื่มของมึนเมาและชอบขับรถเร็วโดยยอมเสี่ยงอันตราย ส่วนอุบัติเหตุจากฝ่ายหญิงเกิดเพราะส่วนมากฝ่ายหญิงมีประสบการณ์ในการขับรถน้อย มีอาการลังเลขาดการตัดสินใจต่าง ๆ ในบทความนี้ได้ให้รายละเอียดที่มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ

1. อายุของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่หญิงอายุระหว่าง 25-64 ปี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ส่วนผู้ขับขี่ชายที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืนสูงถึงร้อยละ 57
2. เหตุที่ทำให้ความสามารถในการขับรถยนต์ลดลง คือ แอลกอฮอล์ ความเหนื่อยอ่อน ยาที่ผู้ขับขี่เสพ ความเจ็บปวดและอารมณ์ทุกข์ร้อน
3. องค์ประกอบของมนุษย์ที่ขับขี่รถยนต์ และการระมัดระวังการรับผิดชอบ จำแนกได้ 4 ประการคือ สภาพการรับรู้ , ความชำนาญ , อุปนิสัยของมนุษย์และการตอบสนอง และ การกระทำผิดและการกล่าวโทษ
4. การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ
5. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ คันเดียว เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าเป็นส่วนใหญ่
6. อุบัติเหตุที่เกิดจากการที่ รถสองคันชนกันส่วนมากจะเกิดเวลากลางวัน

จากการศึกษานี้ยังพบว่า ธรรมชาติของชายและหญิง ในการขับรถต่างกัน เนื่องจากอุปนิสัยต่างกัน ทั้งที่ความรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีเท่ากัน ข้อแตกต่างของอุปนิสัยนั้น ถ้าแยกแยะออกมา ก็จะกลับซับซ้อนเกินกว่าที่จะนำมาวางแผน เพื่อฝึกฝนและให้การศึกษาแก่ผู้ขับขี่รถยนต์

สุพจน์ สิริโยธิน,พ.ต.ท.(2520 : ก) เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร กล่าวถึง ปัญหาการจราจรนอกจากสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์ แล้วยังทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับการจราจรเพื่อความได้เปรียบของตนเอง

เพชรจิต เกตุผาสุข ,ร.ต.อ. (2522 : 11-26) เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร กล่าวถึง การติดขัดการจราจรมีสาเหตุหลายประการ เช่น การคับคั่งของยานพาหนะของถนน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ โครงการสร้างผังเมือง และการศึกษา นอกจากนี้ความเสียหายที่มีผลต่อด้านเศรษฐกิจทำให้สิ้นเปลือง น้ำมันเชื้อเพลิง ของผู้ใช้ถนนและเสียหายต่อสังคมเศรษฐกิจส่วนรวม

ประพีร์ คมนามูล (2522) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ใช้ถนนในที่นี้หมายถึง ผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้เดินทาง ผู้ขับขี่ที่มีความรับผิดชอบอย่างมากตั้งแต่เริ่มขับจนกระทั่งจอด ต่อชีวิตของผู้โดยสาร ส่วนผู้เดินเท้ามีความรับผิดชอบน้อยกว่าผู้ขับขี่ แต่ทั้งสองฝ่ายก็มีความระมัดระวังไม่มาท ผู้เดินถนนควรมีสติไม่ใจลอย ข้ามถนนในทางม้าลายหรือที่ ๆ มีทางข้ามไม่ข้ามถนนตามใจตนเอง จากของกองบังคับการตำรวจจราจร กรมตำรวจปรากฏว่า ปี 2520 ในเขตกรุงเทพมหานครมีอุบัติเหตุ บนถนน 10,482 ราย เป็นอุบัติเหตุรถชนกัน 8,841 ราย รถชนคนในทางข้าม (ทางม้าลาย) 490 ราย รถชนคนนอกทางข้าม 1,151 ราย หรือกล่าวได้ว่ารถชนคน นอกทางข้าม ร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุรถชนคน และจากรายงานของตำรวจระบุว่า สาเหตุของอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ปราศจากความระมัดระวัง

โกวิท ภูพานิช (2529: 62-70) ได้ศึกษาการบริหารงานการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า การแก้ไขจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจรให้สอดคล้องกับการบริหารงานจราจรตามหลักสากล อันได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้าง

การบริหารงานจราจรไม่สอดคล้องกับการบริหารงานจราจร โดยควรเพิ่มการบริหารงานการจราจรมีเอกภาพมากขึ้น

กิตติ เย็นสุดใจ (2530) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุกับความมั่นคงแห่งชาติ พบว่า ปัจจัยที่เกิดจากคน ซึ่งสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทางจราจรดังนี้

1. แบบหรือการปฏิบัติตน

- ขับรถเร็ว แสงรถในที่คับขัน ขับรถตามหลังอย่างกระชั้นชิด 26.9%
- พฤติกรรมที่บกพร่อง เช่น การเลี้ยว ตัดหน้า 20%

2. ความคลาดเคลื่อนของการรับรู้ เช่น ความผิดพลาดของสายตา 24.4%

3. สิ่งที่ทำให้การทำงานของร่างกายบกพร่อง 13.6% เช่น แอลกอฮอล์ ยา ความเหนื่อย

ล้า ป่วย อารมณ์ผิดปกติ

4. ทักษะ เช่น ไม่มีประสบการณ์ ไม่เคารพกฎหมาย 9.8%

กิตติ เย็นสุดใจ ยังได้ศึกษาพบอีกว่า ผู้ขับขี่ เป็นผู้ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง องค์ประกอบที่เป็นผลให้ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้ คือ

ก. อายุ จากการศึกษาต่างๆ ลงความเห็นว่า อายุเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจร ผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุจราจรสูงสุดคือ ช่วงอายุ 18-22 ปี ซึ่งอยู่ในวัยหนุ่มสาว

ข. เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร จากการศึกษาพบว่า ชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าหญิง ทั้งนี้ เนื่องจากชายเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าหญิง

ค. แอลกอฮอล์ เป็นสารที่นิยมใช้ผสมเป็นเครื่องดื่มทำให้เกิดเมเอนแอลกอฮอล์จะออกฤทธิ์กดประสาทจนถึงขนาดไม่สามารถบังคับตนเองได้ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยง่าย แอลกอฮอล์จึงมีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรทั่วโลก

จากการวิเคราะห์เลือด เลือดของผู้ประสบอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครโดยสถาบันนิติเวช กรมตำรวจ ตั้งแต่ พ.ศ.2525 - 2529 จำนวน 1,500 ราย นั้น ตรวจพบ แอลกอฮอล์ในเลือดถึง 1,372 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 91 ส่วนแอลกอฮอล์ในศพ คดีที่มีสาเหตุจากจราจรนั้นตรวจพบร้อยละ 32.8 และ 40.5 ในช่วงปี พ.ศ.2514 - 2516 และ พ.ศ.2524 - 2527 ตามลำดับจากภาคนิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลและตรวจพบร้อยละ 24.32 และ 45.45 ในระหว่าง พ.ศ.2527 และ 2528 ตามลำดับ จากภาคนิติศาสตร์คณะแพทยศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับประเทศไทยแม้จะมีกฎหมายจรรยาบรรณปฏิบัติ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมามาของอย่างอื่นแต่ยังไม่มีการกำหนดค่าระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือดที่สมควรยอมรับให้มีได้ในตัวผู้ขับขี่แต่อย่างไรก็ตามจากการวิจัยของสถาบันนิติเวช กรมตำรวจ ที่ได้นำตัวอย่างเลือดของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร จากโรงพยาบาล 4 แห่ง จำนวน 615 ราย พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีแอลกอฮอล์ในเลือด 500 ราย หรือคิดเป็น 80% มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด

จากผลการวิจัยพบว่า อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร มีอัตราส่วนของผู้ประสบอุบัติเหตุ ที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดต่อผู้ประสบอุบัติเหตุ ที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 5 : 1 สำหรับกลุ่มของผู้ประสบอุบัติเหตุที่มีแอลกอฮอล์ระหว่าง 150-250 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (0.15 - 0.25%) เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดและถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โอกาสที่จะมีอุบัติเหตุจะมี 11 เปอร์เซ็นต์

ง. สภาวะทางกาย: ผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์อ่อนแอเนื่องจากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าในกรณีที่ต้องขับรถเป็นเวลานานหลายๆ ชั่วโมง ยิ่งขับนานเท่าไรยิ่งเกิดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้ามากขึ้นเท่านั้น แต่ทั้งนี้ก็ต้องคำนึงถึงความเคยชินของผู้ขับขี่ด้วย เมื่อเกิดความเหนื่อยล้า ง่วง โอกาสที่จะเกิดหลับในก็ง่ายขึ้น การตัดสินใจช้าลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าขับขี้อยู่ในเส้นทางที่คุ้นเคย หรือบนทางที่ราบเรียบ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้ให้คำแนะนำสำหรับผู้มีอาชีพขับรถบรรทุก ว่าควรจะหยุดพักเป็นเวลาครึ่งชั่วโมงหลังจากขับรถมานาน 4 - 6 ชั่วโมง

จ. โรค (Disease) เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ 10 - 15% ของผู้ขับขี่ที่มีโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และเป็นโรคชนิดเฉียบพลันได้แก่ โรคทางสมองลมชัก มีสถิติอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์ถึง 2 เท่า

ฉ. ความผิดปกติทางสายตา เนื่องจากความสามารถในการมองเห็นของคนไม่เหมือนกัน ซึ่งอาจมาจากสาเหตุต่างๆ กัน สายตาสั้น ตาบอดสี ตามปกติการเห็นในทางกว้าง (Visual Acuity) ควรอยู่ระหว่าง 20/30 ถึง 20/70 สายตาบอดสีนั้น ไม่เป็นปัญหาตราบใดที่สัญญาณไฟได้มาตรฐาน บุคคลที่มีสายตาผิดปกติด้านการเคลื่อนไหว (Dynamic Acuity) นั้น จะมีผลทำให้การตัดสินใจในการแข่งรถช้ากว่าคนที่ไม่มีสายตาผิดปกติ บุคคลที่มีตาเพียงข้างเดียวก็จะมีผลทำให้คำนวณความเร็วของรถที่วิ่งสวนเข้ามาต่างจากความเป็นจริงซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ช. ผู้ขับขี่ที่เข้าเฝือกที่แขนหรือขา หรือมี PAD ที่ปิดตาชั่วคราว จะมีอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความพิการทางกายอย่างถาวร

ซ. สภาวะจิตใจ เป็นสภาวะที่อาจจะเกิดขึ้นกับใครก็ได้โดยไม่มีข้อจำกัด สภาวะทางจิตใจที่ไม่เป็นปกติ อาจเป็นส่วนหนึ่งของการก่ออุบัติเหตุได้ เช่น การกะเวลาในการเดินทางไม่เหมาะสมกับระยะทางหรือระยะเวลานัดหมาย จนต้องเร่งความเร็วให้มากขึ้น มีความประมาททำให้ขาดความระมัดระวังเท่าที่ควร มี

อารมณ์วิตกกังวล ส่วนสภาวะทางจิตใจที่เป็นปกติก็อาจเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น มีความชะล่าใจ การฝ่าฝืนกฎหมายไม่ปฏิบัติตามสิทธิของทางชาดกลยุทธในการขับขี่ยานพาหนะ

ฉ. คนโดยสาร หมายถึง ผู้ที่โดยสารไปกับยานพาหนะที่มีใช้ผู้ขับขี่ และโดยธรรมชาติของคนโดยสารการเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้น จะมีก็ต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุแต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อมได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเกิดความคึกคะนองขับรถเร็ว โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางไปเป็นหมู่คณะ เช่น งานนักชัตฤกษ์ต่างๆ หรือเดินทางไปทัศนจาร ทัศนศึกษา เป็นต้น และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสารโดยตรงที่ไม่เกี่ยวข้องกับ อุบัติเหตุต่อยานพาหนะมักปรากฏในรูปของผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น การห้อยโหนรถโดยสารประจำทาง อาจถูกรถเบียดเสียดสิ่งแวดล้อมข้างถนน เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า หรือสวะบดตกรถ

ญ. คนเดินเท้า จัดได้ว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย และไม่เป็นอันตรายพอที่จะจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะ (โดยการชนยานพาหนะ) ดังนั้น จึงมักปรากฏเสมอว่าคนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุก่อนเพราะ ไม่มีความปลอดภัยแม้กระทั่งข้ามถนนที่ทางข้าม (ทางม้าลาย)

อย่างไรก็ตาม มีคนเดินเท้าบางส่วนที่เป็นต้นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ เช่น การข้ามถนนนอกทางข้าม (ทางม้าลาย) หรือลงมาเดินบนถนนแทนที่จะเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาค่ำคืนจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายมาก สถิติคนเดินเท้าที่ก่ออุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครเท่าที่มีการวิจัยพบว่าไม่มีความแตกต่างกันเกี่ยวกับเพศชายและเพศหญิงมีโอกาสเท่าๆ กันจะมีอายุระหว่าง 11 - 15 ปี

Lee,Wansoo (1993) ได้ทำการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาคือ ตรวจสอบสัมพันธ์ระหว่างสิ่งแวดล้อมทางสังคมและเศรษฐกิจของเด็กวัยรุ่นที่เบี่ยงเบน โดยเฉพาะการแสดงท่าผลรวมของที่ตั้งเชิงโครงสร้าง ของความผูกพันของสังคม และทรัพยากรทางสังคมที่มีต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่น โดยมีสมมติฐานหลัก ได้แก่ การมีความสัมพันธ์ระหว่างทรัพยากรส่วนบุคคลกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ซึ่งทรัพยากรส่วนบุคคลหมายถึง พ่อ แม่ ผู้ปกครอง รายได้การศึกษา ระดับฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม

Yong,Shu-Lung (1992) ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่นจีนในไต้หวัน การศึกษานี้เพื่อตอบสนองการเพิ่มขึ้นของพฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่นจีนในไต้หวัน โดยใช้การเก็บข้อมูลโดย Self-report จากกลุ่มตัวอย่าง 1,704 คน จากโรงเรียนชั้นมัธยมต้น และปลายในไต้หวันและนำมาวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า สนับสนุน Social Organization Model อย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งพบว่าชุมชนที่มีความยากจนสูง ผู้คนมีความแตกต่างหลากหลายกัน ประชากรหนาแน่นและครอบครัวไร้ระเบียบสูง โดยพบผลทางตรงของปัจจัยเหล่านี้ต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบน

สำหรับในเรื่องของการศึกษา ได้มีผู้ทำการศึกษาว่า ระดับการศึกษามีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้น Hurrelmann, Klaus และ Engel, Uwe จากมหาวิทยาลัย Bielefeld สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้ศึกษาถึงเชิงสำรวจในกลุ่มวัยรุ่นชาวเยอรมันตะวันตก จำนวน 1,717 คน ที่มีอายุระหว่าง 12-16 ปี ในเรื่อง Delinquency as a Symptom of Adolescents Orientation to ward Status and Success พบว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนของเด็กวัยรุ่น มีความสัมพันธ์กับการยอมรับ และปฏิบัติตามมาตรฐานสังคมในเรื่องชื่อเสียง คักดิ์ศรี เกียรติยศและความสำเร็จ โดยพบว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่น มีความสัมพันธ์กับความไร้ความสามารถทางการศึกษา

สนอง กฤตยาบาล, พ.ต.อ.(2533) ในกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่อง (เลน) ถ้ามีรถติดขวางอยู่ 1 ช่องทาง (เลน) อัตราการเคลื่อนที่หรือไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50 เปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้ ไม่ใช่ 33 เปอร์เซ็นต์ และการเคลื่อนตัวช้า ๆ ลงทุก 1 ไมล์ อัตราการสูญเสียคิดเป็น มูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่ประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

พรพรรณ กาญจนาคม และคณะ (2535) ได้ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องการใช้ยกกระดานประสาธของผู้ขับขี่รถบรรทุกขนาดใหญ่ ในเส้นทางกรุงเทพฯ - สุพรรณบุรีสายใหม่ พบว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนจะใช้ยกกระดานประสาธในการขับรถ เนื่องจากมีความจำเป็นทางเศรษฐกิจ ประกอบกับการที่ต้องขับรถบรรทุกให้ถึงเป้าหมายได้ทันกำหนดเวลา และการทำชื้อยกกระดานประสาธส่วนใหญ่จะชื้อจากร้านอาหาร และสถานบริการน้ำมันริมทาง

มงคล ณ สงขลา (2535) ได้ศึกษา เรื่องปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มคนขับรถยนต์บรรทุก และรถโดยสารประจำทาง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถตามระบาคติวิทยา มีดังนี้คือ คน (Host) ได้แก่ คนใช้รถ ใช้ถนน , ยานพาหนะ (Agent) ได้แก่ คนใช้รถ ใช้ถนน , สภาพแวดล้อม (Environment) ได้แก่ ถนน สภาพถนน เครื่องหมายจราจร และได้สรุปว่า คนเป็นปัจจัยที่สำคัญมากก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึง ร้อยละ 93 ตามสถิติของอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ.2525 ของกองตำรวจทางหลวง

ชยพจน์ หาสุณหะ (2536 : ก) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องบทบาทและพฤติกรรมของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ศึกษาจากความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล ผลการศึกษาวิจัยระบุว่า การมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของปัญหาจราจร โดยทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

และ การมีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาจราจร เนื่องจากพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนมากมีความรู้หรือการศึกษาน้อย ขาดความรู้ด้านกฎจราจร

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี (2536 : ข) ได้ศึกษาถึงการนำนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดไปปฏิบัติกรณี วิจัยปฏิบัติการในโครงการนำร่องเกี่ยวกับ การจัดระบบการจราจรบนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก ได้แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการหาวิธีการแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบเริ่มตั้งแต่การค้นหาสาเหตุของปัญหา การคิดหาวิธีการแก้ไขโดยประยุกต์ใช้หลักการบริหารการจราจรอันประกอบด้วย การให้การศึกษาศิวกรรมจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเป็นกรอบในการดำเนินงานและลงมือปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยมีภาคเอกชนในพื้นที่ให้การสนับสนุน ด้านวัสดุอุปกรณ์ โดยเสนอแนะการแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์เกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และพบว่าในด้านการบังคับใช้กฎหมายควรดำเนินการกวาดล้างจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผลและมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจรควรมีการปรับโครงสร้างการบริหารงานจราจรของกรมตำรวจให้สอดคล้องกับหลักสากลส่วนในด้านการให้การศึกษเกี่ยวกับจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายเบื้องต้น การอบรมแก่ผู้กระทำความผิดจราจร ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้ทราบถึง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างแท้จริง

รุ่งไธ วงศ์เจริญ (2537) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมการเสพแอมเฟตามีนของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในจังหวัดเพชรบุรี พบว่า ร้อยละ 95 เสพแอมเฟตามีนเป็นประจำ ร้อยละ 5 ไม่เสพเป็นประจำ มีเพียง 1 รายไม่เสพ และผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกๆ ราย มีพื้นฐานจากการใช้เครื่องดื่มบำรุงกำลังมาก่อน ส่วนสาเหตุของการเสพคือ ต้องการเพิ่มรายได้ และมีสิ่งแวดล้อมจูงใจให้เสพ ส่วนมาตรการในการป้องกันคือ การประสานกันระหว่างองค์กรของรัฐและเอกชนที่ประกอบกิจการขนส่งและผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างรวมถึงครอบครัวด้วย

วิรุฬห์ พระภักดี (2537 : 54) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุมประพฤติและปัญหาการคุมประพฤติ ศึกษาเฉพาะกรณีศาลจังหวัดอุบลราชธานี มีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาถึงปัจจัยทางด้าน ประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุมประพฤติ พบว่า ผู้ถูกคุมประพฤติที่ติดยาเสพติดให้โทษที่มีสถานภาพโสดจะกระทำผิดมากกว่าผู้ที่สมรส คือ ร้อยละ 62.7 และร้อยละ 51.2 ตามลำดับ ผลการศึกษาปรากฏว่าไม่เป็นตามสมมติฐานทุกข้อ เนื่องจากกลุ่มประชากรตัวอย่างมีความคล้ายคลึงกันในปัจจัยด้านสังคม เศรษฐกิจ และด้านประชากร

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

สุนันสา วาจรต (2538) ได้สังเกตและศึกษาการจราจรในประเทศเยอรมัน พบว่าสภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถบรรทุกใหญ่ ซึ่งตามทางด่วนในประเทศเยอรมัน ผู้ขับขี่รถบรรทุกในประเทศเยอรมัน มักจะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์บนท้องถนนอย่างเคร่งครัด เนื่องจากมีกฎหมายให้คนขับรถในเส้นทางสำหรับวิ่งช้า ๆ และขับได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และทุก ๆ ชั่วโมง คนขับรถบรรทุกก็จะหยุดพักเพื่อมิให้มีความเครียดมากเกินไป ผิดกับชีวิตของคนขับสิบล้อไทยที่ต้องอาศัยยาบ้า ยากระตุ้นประสาท ของมีเนมาเข้าช่วยเพื่อให้สามารถขับรถได้ตลอดคืน

วรรณ พันธ์สว่าง (2539 : 176) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมรถฝืนกฎจราจร การขับรถแข่งในที่คับขัน การขับรถประมาทและหวาดเสียว เป็นต้น และ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร , มีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียว และ มีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียว และ มีพฤติกรรมรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า

อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 93,122) ศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยกลุ่มที่มีรายได้ ระหว่าง 3,001 - 5,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้น้อยกว่า 3,001 - 5,000 บาทต่อเดือน พบว่า ประสิทธิภาพการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน โดย กลุ่มที่มีประสิทธิภาพขับรถระหว่าง 1-4 ปี มีพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่ากลุ่มที่มีประสิทธิภาพขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป

สมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก

สมมติฐานที่ 3 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย

สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ปัญหาสุขภาพร่างกาย

สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีการได้รับประสบการณ์ลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

สมมติฐานที่ 7 ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก

สมมติฐานที่ 8 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม.น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถใน กทม.มาก

สมมติฐานที่ 9 ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

นิยามศัพท์ใช้ในการวิจัย

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีอายุน้อย หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีอายุ ตั้งแต่ 21 ปี ถึง 30 ปี

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีอายุมาก หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีอายุ ตั้งแต่ 31 ปีขึ้นไป

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตการขับซีรถยนต์น้อย หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้าง ที่มีระยะเวลาที่เริ่มมีใบอนุญาตขับซีรถยนต์บรรทุก จนถึงปัจจุบัน ตั้งแต่ 1-3 ปี

ผู้ขับซีที่มีระดับการศึกษาต่ำ หมายความว่า ผู้ขับซีรถบรรทุกรับจ้าง ที่มีระดับการศึกษา ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

ผู้ขับซีที่มีระดับการศึกษาสูง หมายความว่า ผู้ขับซีรถบรรทุกรับจ้าง ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีอายุของใบอนุญาตการขับซีรถยนต์มาก หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้าง ที่มีระยะเวลาที่เริ่มมีใบอนุญาตขับซีรถยนต์บรรทุกจนถึงปัจจุบัน ตั้งแต่ 4 ปี ขึ้นไป

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับซีรถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีจำนวนชั่วโมงการทำงานจริง ๆ ทั้งหมดต่อ 1 วัน ตั้งแต่ 1 - 8 ชั่วโมง /วัน

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีระยะเวลาในการขับซีรถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีจำนวนชั่วโมงการทำงานจริง ๆ ทั้งหมดต่อ 1 วัน ตั้งแต่ 8 ชั่วโมงขึ้นไป /วัน

ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย หมายความว่า ผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับกฎจราจรไม่ถูกต้องน้อยกว่า 15 ข้อ

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรถูกต้องตั้งแต่ 15 ข้อ ขึ้นไป

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกายต่าง ๆ ที่มีผลต่อการขับขีรถยนต์บรรทุก ดังนี้คือ สายตา/การมองเห็น, จิตใจ, ระบบประสาท, /กระดูกไขข้อ, โรคหัวใจ/ความดันโลหิต, เบาหวาน, พิษสุราเรื้อรัง/ยาเสพติดอื่น ๆ

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีสุขภาพร่างกายปกติ หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ที่มีผลต่อการขับขีรถยนต์บรรทุก

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนน้อย หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้าง ที่มีระดับการลงโทษของนายจ้าง หรือหัวหน้าที่มีต่อผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้างที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่นการว่ากล่าวตักเตือน ,การตัด/หักเงินเดือน หรือการสั่งพักใบอนุญาต ฯ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี ฯ ที่มีระดับตั้งแต่ 0-2 ครั้ง/ปี

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนมาก หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีระดับการลงโทษของนายจ้าง หรือหัวหน้า ที่มีต่อผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเช่นการว่ากล่าวตักเตือน ,การตัด/หักเงินเดือน หรือการสั่งพักใบอนุญาตฯ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี ฯ มีระดับตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไป

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางจราจร ที่มีระดับตั้งแต่ 1 ครั้งขึ้นไป/ปี

ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับขีรถยนต์ในเขต กทม.น้อย หมายความว่า ผู้ขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถยนต์บรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ตั้งแต่ 1-3 ปี

ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีประสบการณ์การขับขี่ รถยนต์ในเขต กทม.มาก หมายความว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างที่มีระยะเวลา ในการขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ๓ มากกว่า 3 ปี

ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีสถานภาพโสด หมายความว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างที่อาศัยอยู่เพียงคนเดียวยังไม่ได้แต่งงาน

ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกที่มีสถานภาพสมรส หมายความว่า ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างที่อยู่กินฉันสามีภรรยา มีลูกหรือไม่ก็ได้

กรุงเทพมหานคร คำว่า “กรุงเทพมหานคร” มีกิจกรรมตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2518 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม 5 ครั้ง คือมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งมาจากการเลือกตั้ง เป็นหัวหน้าฝ่ายบริหารรับผิดชอบในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 36 เขต ในพื้นที่ทั้งสิ้น 1,568,737 ตารางกิโลเมตร

การจราจร เมื่อ พ.ศ.2474 กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยขณะนั้นจำนวนรถต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น การร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้น ได้อาศัยหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษ ดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย เมื่อ พ.ศ.2474 จากนั้นคำว่า “จราจร” จึงได้เริ่มแพร่กระจายสู่ประชาชน

จราจรได้ถูกบัญญัติความหมายในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (2) หมายถึง “การใช้ทางผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนที่จูงซี่ หรือใส่ล้อสองล้อ” ซึ่งหากบุคคลเหล่านี้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งไปมีความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางทุกคนอันเป็นจุดประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ หรืออาจกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎแห่งความปลอดภัย

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่ง สถานการณ์ใด หรือสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างใคร่ครวญมาแล้ว โดยบุคคลอื่นสามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หมายความว่า การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งในที่นี้จะกำหนดตามสถิติผลของการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจรของกองบังคับการตำรวจนครบาล, ตำรวจทางหลวง ดังนี้

1. ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
2. ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร
3. จอดรถในที่ห้ามจอด
4. จอดรถกีดขวางทางจราจร
5. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย
6. แขงทางโค้ง
7. แขงเส้นทึบ
8. แขงรถบนสะพาน
9. เติรรถบรรทุกในเวลาห้าม
10. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (60 กม./ชม.)
11. ขับรถขณะเสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น ยาบ้า
12. ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายสุด
13. รถเสียจอดไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด

ทั้งนี้แบ่งการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรออกเป็น 2 ส่วน คือ

การฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย หมายถึง ผู้ที่กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบกและ พ.ร.บ.จราจรทางบกน้อย

การฝ่าฝืนกฎจราจรมาก หมายถึง ผู้ที่กระทำความผิด ตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบกและ พ.ร.บ.จราจรทางบกบ่อยและบ่อยมาก

สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่มีสุขภาพร่างกายปกติไม่มีปัญหาเกี่ยวกับ สายตา (สายตาสั้น,บอดสี,สายตาเอียง) จิตใจ ระบบประสาท กระดูกไขข้อ โรคหัวใจ โรคความดันโลหิต โรคเบาหวาน โรคพิษสุราเรื้อรัง และยาเสพติดอื่น ๆ เป็นต้น

อายุของใบอนุญาตการขับขี่ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งได้มาจากกองทะเบียนกรมตำรวจหรือกรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่ 1-3 ปี ขึ้นไป ซึ่งจะเป็นตัวบ่งบอกถึงความชำนาญในการใช้รถยนต์พาหนะ

รถบรรทุก ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (20) "รถบรรทุก" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์ แต่ในที่นี้จะหมายถึง รถยนต์บรรทุกที่มีล้อ 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ และรถยนต์พ่วง

คำอธิบายสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ตามแนวคิดด้านการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) ได้กล่าวถึงบุคคลว่า แต่ละคนจะมีการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการขัดเกลาทางสังคมมาตั้งแต่เกิด และจะมีการเรียนรู้ไปเรื่อย ๆ ตามอายุ การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ยอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เมื่อบุคคลได้รับการอบรมขัดเกลาอย่างไรก็จะมีลักษณะความคิด และพฤติกรรมเป็นไปในลักษณะนั้น อายุเป็นตัวแปรที่สะท้อนภูมิหลังที่ผ่านมาของชีวิต เพราะยังมีอายุที่แตกต่างกันอาจทำให้บุคคลนั้นมีความแตกต่างในเรื่อง ของความคิด และพฤติกรรม ผู้ที่มีอายุมากจะมีระยะเวลาในการเรียนรู้มากจากกระบวนการขัดเกลาทางสังคม จึงมีการไตร่ตรองและยับยั้งการกระทำผิดได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ผลงานวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย (18-30 ปี) จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก (31-41 ปี)

ดังนั้นอายุจึงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

สมมติฐานข้อที่ 2 ผู้มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุ ของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก

สำหรับอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งผู้ที่มีระยะเวลาของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก่อนเป็นระยะเวลานานแล้วจะมีความรู้ความเข้าใจและประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์มีการเรียนรู้กฎระเบียบข้อบังคับจราจรได้ดีกว่าเวลาขับขี่รถในปัจจุบันจึงสามารถที่จะขับขี่ได้อย่างถูกต้องตามกฎจราจรแต่ถ้ามีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อยก็อาจจะเกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่าเพราะอาจไม่รู้ไม่เข้าใจกฎระเบียบข้อบังคับจราจร

ซึ่งมีผลการศึกษาวิจัยของ อรรถพร สุริยเลิศ (2539: 122) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมคนขับรถยนต์แท็กซี่กับปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ พบว่าประสบการณ์ขับรถยนต์แท็กซี่ ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถช้า ไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 1-4 ปี มีพฤติกรรมการขับรถช้า ไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับรถมากกว่า 4 ปีขึ้นไป ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า ผู้มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่น้อยจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก

สมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย

ตามแนวความคิดการกระทำทางสังคม ได้อธิบายปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำหรือพฤติกรรมของมนุษย์มี 4 รูปแบบ ได้แก่ ความคิดเห็น อารมณ์ หรือความรู้สึก การคาดคะเน พฤติกรรมที่แสดงออก

ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันของผู้ขับขี่รถบรรทุกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีอารมณ์ความเครียดมากขึ้น เพราะ จะรีบเร่งขับขี่เพื่อให้ถึงจุดหมายได้ทันเวลา ความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยงานวิจัยของ อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย

สมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องเกี่ยวกับกฎจราจรมาก

กฎจราจรคือกฎแห่งความปลอดภัย ซึ่งมีความจำเป็นที่ผู้ใช้ถนนจะต้องมีความรู้ความเข้าใจ ผู้ขับที่รถบรรทุก ต้องมีความรู้ในเรื่องกฎจราจรต่าง ๆ เนื่องจากกฎจราจรเป็นกรอบการ แนวทางปฏิบัติให้ผู้ขับที่ปฏิบัติตาม เพื่อให้การใช้รถยนต์บนถนนนั้นเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจร ทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบที่จะต้องปฏิบัติ ก็จะทำให้ไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรเกิดขึ้นได้มากกว่า

วรพจน์ หาสุนหะ (อังกใน ชัยพจน์ หาสุนหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางยี่ขัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้ แสดงว่าความรู้เรื่องกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจร ผู้ที่มีความรู้ในเรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องจราจรมาก

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐาน การวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 5 ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่มีความผิดปกติสุขภาพร่างกาย

ตามแนวความคิดการกระทำทางสังคม Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการซึ่งเรียกว่า ความเชื่อ และความไม่เชื่อ เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวคือ ปัจจัยดึงดูด ,ปัจจัยผลัก ,ปัจจัยสนับสนุนซึ่งปัจจัยสนับสนุนด้านความสามารถ สุขภาพอนามัย สถิติปัญญาของคน จะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้บุคคลเกิดพฤติกรรมขึ้น ผู้ที่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกายจะขาดความพร้อมในการกระทำกิจกรรมจึงอาจจะฝ่าฝืนกฎระเบียบได้ง่ายกว่า ผู้ที่มีสุขภาพร่างกายสมบูรณ์

โดยมีผลการวิจัย กิตติ เย็นสุดใจ (2530) ได้ศึกษาเรื่อง อุบัติเหตุกับความมั่นคงแห่งชาติ พบว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงองค์ประกอบโดยตรงที่เป็นผลทำให้ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุมีดังนี้คือ อายุ , เพศ , แอลกอฮอล์ , สภาวะทางกาย , โรค , ความผิดปกติทางสายตา, ผู้ขับขี่ที่เข้าฝือกที่แขนหรือขา หรือมี Pad ที่ปิดตาชั่วคราว ,สภาวะจิต , คนโดยสาร และคนเดินเท้า ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย

สมมติฐานข้อที่ 6 ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

ตามแนวคิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน เมอร์ดัน กล่าวไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างถึงการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไป จากชุดบรรทัดฐานคนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่นการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำที่มีลักษณะท้าทาย หรือ แหกแนว ไม่สนใจที่จะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง

การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ก็จะทำให้บุคคลนั้นไม่มีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และทำให้มองไม่เห็นถึงโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้ขาดความระมัดระวัง ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก เนื่องจากผู้ที่มีประสบการณ์จะมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมาก และมองเห็นโทษ ที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

สมมติฐานข้อที่ 7 ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

สำหรับการประสบอุบัติเหตุ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว จะกีดขวางทางจราจร มีการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งมีสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ ตามตาราง

ที่ 1.2 แสดงสถิติเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร พบว่า ในปี พ.ศ.2540 มีการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 54,324 ราย และมีมูลค่าทรัพย์สินเสียหาย 531,389,006 บาท ซึ่งมีจำนวนที่สูงมาก และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ

ผู้ที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย จะมองไม่เห็น ถึงความอันตรายของอุบัติเหตุ ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้ ดังงานวิจัยของ เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทางการจราจรทางบก

ดังนั้น จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 8 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถในกรุงเทพฯน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถในกรุงเทพฯ มาก

สำหรับประสบการณ์การขับรถบรรทุกในกรุงเทพมหานคร ของผู้ขับขี่รถบรรทุกจ้างมีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกในกรุงเทพฯ น้อย จะมีความชำนาญในการขับรถบรรทุก ความเข้าใจในเครื่องหมายจราจร ในบางพื้นที่ และเส้นทางการเดินรถน้อยกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกในกรุงเทพฯมาก จึงสามารถขับรถบรรทุกได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ขณะที่มีประสบการณ์ การขับรถบรรทุกน้อย ก็อาจเกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากเพราะไม่รู้ไม่เข้าใจในจุดจราจรในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ถ้าได้ขับขี่มาก่อนก็จะมี ความชำนาญอาจเรียกได้ว่ามีประสบการณ์ในการขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง

อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสบการณ์ของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถในกรุงเทพฯน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถในกรุงเทพฯมาก

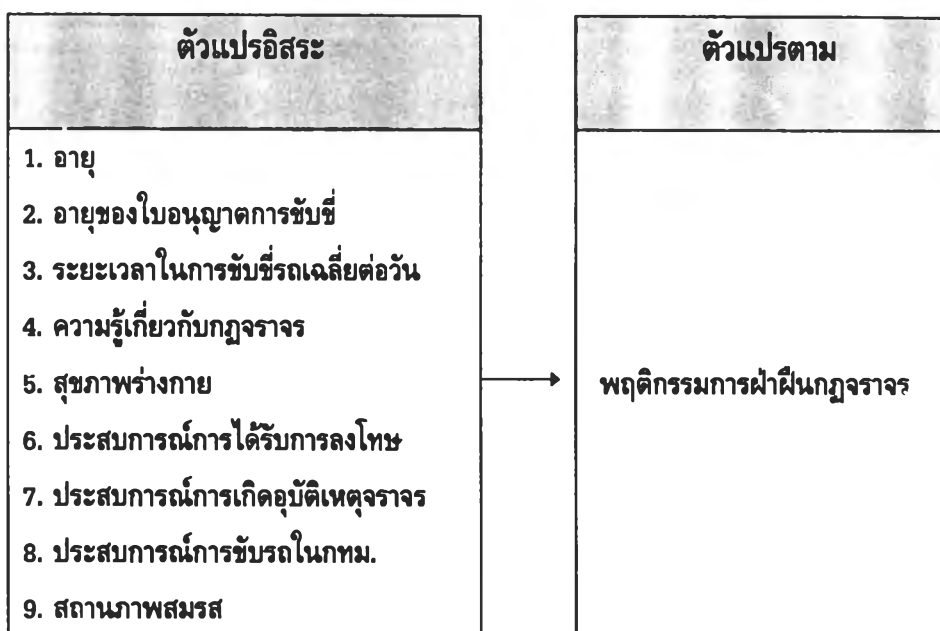
สมมติฐานข้อที่ 9 ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

สถานภาพเป็นตัวกำหนดบทบาทและหน้าที่ของบุคคล เหมือนกับสถานภาพด้านอื่น ๆ ปกติสถานภาพมักจะแบ่งออกเป็น โสด สมรส หม้าย หย่าร้าง และแยกกันอยู่ สำหรับการวิเคราะห์ครั้งนี้แบ่งสถานภาพออกเป็นสามกลุ่ม คือ โสด และ สมรส แยกกันอยู่ สาเหตุที่แบ่งเช่นนี้เพราะต้องการเปรียบเทียบถึงสาเหตุที่มีอิทธิพล ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง เนื่องจากการแสดงบทบาทหรือกิจกรรมต่างๆ ระหว่างคนโสดและสมรสจะแตกต่างกัน สิ่งเหล่านี้นอกจากทำให้มีผลต่อความแตกต่างทางด้านพฤติกรรม ความคิดเห็น ค่านิยม การปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากคนโสดมีอิสระเสรีภาพมากกว่าผู้ที่สมรส ความเป็นอิสระในบทบาทหน้าที่ที่ตลอดจนความคิด คนโสดน่าจะกระทำความผิดมากกว่าคนที่สมรส

มีผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องคือ สนิท สมัครการ และคณะ (2530 : 21) (อ้างในวิรุฬห์ พระภักดี , 2537 :54) ศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของหนุ่มสาวไทยพบว่า ผู้ติดยาเสพติดส่วนใหญ่ ร้อยละ 67.7 เป็นโสด และร้อยละ 32.2 มีสถานภาพสมรส และจากการศึกษาวิจัยของวิรุฬห์ พระภักดี (2537 : 54) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดของผู้ถูกคุมประพฤติและปัญหาการคุมประพฤติศึกษา เฉพาะกรณีศาล จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ผู้ถูกคุมประพฤติที่ติดยาเสพติดให้โทษที่มีสถานภาพโสดจะกระทำความผิดมากกว่าผู้ที่สมรส คือ ร้อยละ 62.7 และร้อยละ 51.2 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่า ผู้มีสถานภาพโสดจะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่าผู้สมรส ดังนั้น จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่เป็นโสด พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

กรอบแนวความคิดในการวิจัย



ตัวแปรที่ทำการศึกษาวิจัย

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ อายุ , อายุใบอนุญาตการขับขี่ , ระยะเวลาในการขับขี่ต่อวัน , ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร , สุขภาพร่างกาย, ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ, ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร, ประสบการณ์การขับรถใน กทม. และสถานภาพสมรส

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร คือ

1. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
2. ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร
3. จอดรถในที่ห้ามจอด
4. จอดรถกีดขวางทางจราจร
5. ขับรถโดยประมาท เป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย
6. แข่งทางโค้ง
7. แข่งเส้นทึบ

8. แขงรถบนสะพาน
9. เดินรถบรรทุกในเวลาห้าม
10. ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด
11. ขับรถในขณะที่เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
12. ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายสุด
13. รถเสียจอด ไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด