



บทที่ 2

ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการจอดรับส่งผู้โดยสารของผู้ขับแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีและเอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทางและเป็นกรอบในการศึกษา

แนวคิดต่อปัญหาจราจร

Weinberg ได้กล่าวถึง (จ่านงค์ อติวัฒน์สิทธิ์, 2532: 178) ปัญหาสังคมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น โดยได้แบ่งปัญหาสังคมต่าง ๆ ออกเป็นประเภท โดยพยายามให้สอดคล้องกับลักษณะสังคมเมืองที่ซับซ้อนซับซ้อนในปัจจุบัน โดยได้กล่าวถึงปัญหาในเรื่องการจราจรว่า การจราจรเป็นปัญหาสังคมที่สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอันมีผลทำให้เมืองเล็กขยายตัวออกเป็นนครใหญ่และนครอุตสาหกรรม ปัญหาการจราจรจึงมีผลกระทบต่อคนในสังคม

ลักษณะการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น

- 1.การกระทำความผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง (MALA IN SE) เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง เช่น ปล้นทรัพย์ เป็นต้น
- 2.การกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม (MALA PROHIBITA) มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย แต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นข้อห้าม เช่น การเล่นการพนัน การกระทำความผิดทางกฎจราจร เป็นต้น

การกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- 1.การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking Violations) หมายถึง การกระทำความผิดหลังจากที่ได้หยุด หรือจอดรถแล้ว เช่น การจอดรถซ้อนคัน หยุดรถในเขตเครื่องหมายห้ามจอด การหยุดรถในทางร่วมแยก เป็นต้น

2.การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อน (Moving Violations) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด ขณะกำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่รถยนต์ เช่น การขับเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับซัดรฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การแซงรถในที่คับ

พฤติกรรม

ราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าพฤติกรรมว่า หมายถึง กิริยาการที่ได้มาจากภายหลังกำเนิด กล่าวคือบุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้น เพราะเคยได้ร่วมสังสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่าแล้ว (ราชบัณฑิตยสถาน, 2524: 33)

สิริอร วิชชาวุธ (2529: 6-7) ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมว่า หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบโต้ หรือตอบสนองสิ่งหนึ่งสิ่งใด ในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง ไม่ว่าจะกระทำเหล่านั้นจะเป็นทางกายภาพหรือคำพูด ที่สามารถสังเกตเห็นได้และวัดได้ตรงกัน

สุพัตรา สุภาพ (2840: 14) กล่าวถึง พฤติกรรมของแต่ละบุคคลว่าเป็นผลของกรรมพันธ์ และสิ่งแวดล้อมที่หล่อหลอมบุคคลนั้น โดยแต่ละคนไม่สามารถที่จะเลือกสิ่งแวดล้อมของตนเองได้

ทฤษฎีการขัดเกลากองสังคม

สุพัตรา สุภาพ (2538: 38) ได้สรุปความหมายของการขัดเกลากองสังคมว่า เป็นกระบวนการทั้งทางตรงและทางอ้อมของมนุษย์ในสังคมหนึ่ง ๆ เพื่อที่จะพัฒนาตนเองให้เป็นสมาชิกที่ดีของสังคมและเพื่อพัฒนาบุคลิกภาพของตนเองด้วย การขัดเกลากองสังคมจึงมีด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ (สุพัตรา สุภาพ: 2536, 37-38)

1.การขัดเกลากองสังคมโดยตรง (Direct Socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา

2.การขัดเกลากองสังคมโดยอ้อม (Indirect Socialization) เป็นการอบรมโดยให้บุคคลนั้นเลียนแบบเอง

ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomie) และพฤติกรรมเบี่ยงเบน

พฤติกรรมเบี่ยงเบน คือพฤติกรรมของมนุษย์ที่แตกต่าง หรือเบี่ยงเบนไปจากบรรทัดฐานของสังคม Robert K. Merton กล่าวว่าความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรมที่คาดหวัง กับวิถีทางที่บุคคลจะปฏิบัติเพื่อดำเนินไปสู่เป้าหมายนั้นจะเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่ง ที่จะทำให้เกิดการประพฤตินอกไปจากบรรทัดฐานทางสังคม (Merton and Nisbet, 1976; 7)

ฮอมเค็อน สดมณี (2522: 12-13) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน นั้นหมายถึงการที่สังคมจะเป็นฝ่ายกำหนดบรรทัดฐานขึ้น เพื่อให้สมาชิกในสังคมยึดถือปฏิบัติ ลักษณะบรรทัดฐานอาจจะแสดงออกในรูปของกฎระเบียบ แบบแผน หรือพฤติกรรมที่บุคคลจะต้องประพฤติปฏิบัติตาม การละเมิดบรรทัดฐาน ย่อมก่อให้เกิดการเบี่ยงเบน

Howard S. Becker (1969: 601-602 อ้างถึงใน อรรถ สุวรรณบุปผา, 2518: 31) ลงความเห็นว่าการเบี่ยงเบนไม่ใช่เนื้อหาของการกระทำผิด แต่เป็นผลจากการใช้กฎเกณฑ์และสภาพบังคับต่อผู้กระทำผิดอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ที่เบี่ยงเบน คือผู้ที่ถูกจำแนกโดยกฎเกณฑ์และสภาพบังคับดังกล่าว พฤติกรรมเบี่ยงเบนจึงเป็นพฤติกรรมที่ประชาชนเป็นผู้จำแนก

Merton ได้กล่าวถึง โครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม ซึ่งมีตัวแปรต้น 2 ประการ (สุพิศรา สุภาพ, 2539:133-137) คือ

1. จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (Cultural Goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกันในปัจจุบันสังคมไทยจะยึดถือในเรื่องความสำคัญของเงินหรือวัตถุมากกว่าเรื่องอื่น ๆ บุคคลจึงพยายามที่จะดิ้นรนต่อสู้เพื่อเสริมสร้างฐานะของคนให้มั่นคงโดยอาศัยวัตถุเป็นเครื่องวัด

2. วิธีการต่าง ๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (Institutionalized Means) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติตามคุณธรรมต่าง ๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น ปฏิบัติตามกฎหมาย

บุคคลทุกคนจึงต้องมีการปรับตัว ซึ่งการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่าง ๆ มีอยู่ด้วยกัน 5 ประเภท (สุพัตรา สุภาพ, 2540) ดังนี้

แบบการปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง	วิธีการ
1.ปฏิบัติตาม (Conformity)	+	+
2.แหวกแนว (Innovation)	+	-
3.เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism)	-	+
4.หนีโลก (Retreatism)	-	-
5.ทำทาส (Rebellion)	±	±

* เครื่องหมาย

+ หมายถึง ยอมรับ

- หมายถึง ไม่ยอมรับ

± หมายถึง ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

1.การปฏิบัติตาม (Conformity) เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด

2.แหวกแนว (Innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร็จ ไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดก็ตาม

3.เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism) เป็นการปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนดไม่ยอมทำอะไรที่ผิดไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้

4.หนีโลก (Retreatism) เป็นคนที่ไม่ยอมรับทั้งเป้าหมายชีวิตและวิธีการที่สังคมยอมรับ จะสิ้นหวังหมดกำลังใจตายอยาก

5.ทำทาส (Rebellion) ไม่ยอมรับค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดแต่จะสร้างของตนเองขึ้น

ทฤษฎีการกระทำกันทางสังคม [Theory of social Action]

William W. Reeder (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 -19) อธิบายว่า การกระทำทางสังคมนั้น ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง เหตุผลการกระทำดังกล่าว ซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (Beliefs and Disbeliefs) คือ

ปัจจัยดึงดูด (Pull Factors)

1. เป้าหมาย (Goals)
2. ความเชื่อ (Belief Orientations)
3. ค่านิยม (Value Standards)
4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (Habit and Custom)

ปัจจัยผลักดัน (Push Factors)

5. ความคาดหวัง (Expectations)
6. ข้อผูกพัน (Commitments)
7. การบังคับ (Force)

ปัจจัยสนับสนุน (Able Factors)

8. โอกาส (Opportunity)
9. ความสามารถ (Ability)
10. การสนับสนุน (Support)

ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1.เป้าหมาย (Goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผลและให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้นผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้าและผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ

2.ความเชื่อ (Belief Orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมที่บุคคลเลือกประพฤติ คือปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ข้อมอบอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3.ค่านิยม (Value Standards) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีตัวเอง หรือสังคมเห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4.ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย (Habits and Customs) คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุมัติหรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือด้วยทฤษฎีหมาย 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 เขาอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8.โอกาส (Opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9.ความสามารถ (Ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะเขาว่าการตัดสินใจกระทำไปแล้วเขามีความสามารถที่จะกระทำได้แน่นอน โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้น บุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10.การสนับสนุน (Support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อเขาเชื่อว่าจะได้รับ การสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ William W. Reeder (สุรพล กาญจนะจิตร, 2534: 18 -19) เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

เครื่องชี้และความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1.เป้าหมาย ความต้องการทางร่างกาย ความสอดคล้องกัน การทำนุบำรุงรักษา ความปลอดภัย ความรัก ความเป็นเจ้าของการได้รับยกย่อง ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง การทำกิจกรรมอย่างอิสระ การแสดงความสามารถของตนให้เกิดผลต่อสังคมและการบริการความรู้ ความสวยงามและสุนทรียภาพ

2.ความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับ : การเกิดมีขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นของสิ่งต่าง ๆ คุณลักษณะของสิ่งต่าง ๆ ความเชื่อและการกระทำในอดีตของสิ่งต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่มีต่อสิ่งอื่น ๆ และสิ่งเหล่านั้นเป็นเจ้าของร่วมกัน และสิ่งเหล่านั้นเป็นอิสระต่อกันและกัน

3.ค่านิยม การประสบความสำเร็จ ประสิทธิภาพ การปฏิบัติจริง ความก้าวหน้า ความสะดวกสบายทางวัตถุ ความสามารถในการเป็นผู้นำ ความเชื่อมั่นในตนเอง ความเข้าใจ ความศรัทธาในวิทยาศาสตร์ ความเชื่อในระบอบประชาธิปไตย ความเชื่อในความเสมอภาค ความเชื่อในอิสระภาพและเสรีภาพ ความเชื่อในพระเจ้า ความซื่อสัตย์ ความประพฤติกุศลในเรื่องเพศ

4.นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการคิด วิธีการแก้ปัญหา วิธีการต่อสู้กับความวิตกกังวล การรับรู้เกี่ยวกับการได้ตอบ ที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์เหล่านั้น ซึ่งการได้ตอบแบบหนึ่งแบบเดียวเท่านั้น ที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้น

5.ความคาดหวัง ความคาดหวังตำแหน่ง บทบาทความคาดหวัง ความคาดหวังทางปทัสถาน ความคาดหวังทางสถานการณ์ ความคาดหวังของตนเอง ซึ่งขึ้นอยู่กับการรับรู้ของผู้ทำที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ

6.ข้อผูกพัน การทำสัญญา ข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษร ข้อตกลงทางวาจา ข้อผูกพันที่เกิดขึ้นจากการยอมรับตำแหน่ง ข้อผูกพันซึ่งเกิดการเข้าเป็นสมาชิกกลุ่ม ข้อผูกพันซึ่งขึ้นอยู่กับ การกระทำ เช่น การลงคะแนนเสียง การแสดงความคิดเห็น การแสดงบทบาท และข้อผูกพันซึ่งเกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

7.การบังคับ การใช้กำลังร่างกาย การใช้กำลังทหาร กฎหมาย กฎหรือระเบียบข้อบังคับ เศรษฐกิจ ประชาคมติ การข่มขู่เอาชีวิต การข่มขู่ด้วยวิธีการที่รุนแรงและอันตราย ความพิการ ความเจ็บป่วย สถานการณ์แวดล้อม และการกระทำของธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ลูกเห็บตก พายุ เป็นต้น

8.โอกาส การรับรู้ทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสถานการณ์ : ลำดับชั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาด ผละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ และเวลา

9.ความสามารถ การรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขา มีอยู่ ลำดับชั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิในการรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาดผละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้และเวลา

10.การสนับสนุน จำนวนความช่วยเหลือหรือการคัดค้านที่ผู้ทำรับรู้ว่ามีผู้อื่นจะให้ การช่วยเหลือในการกระทำสิ่งนั้น ลำดับชั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังความสะดวกสบาย การรับรู้ ขนาด ผละกำลัง สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ เวลา การยกย่อง การรับประกันความเสียหาย ผลกำไร หลักเหตุผล เป้าหมาย หรือกำลังเสริม การสร้างบรรยากาศที่ดีและการยอมรับปฏิบัติตาม

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

1.ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคน ซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ

2.บุคคล หรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผล ซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ

3.ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ

4.เหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่าจากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว

5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ

6. กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้

7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น

8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือกโดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน

9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (Forms of Social Action Expression) ไว้ในทฤษฎีระดับที่ 5 ของเขากล่าวคือ สิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวมีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมมนุษย์ รูปแบบของการแสดงออก ซึ่งการกระทำทางสังคม (Forms of Social Action Expression) 4 รูปแบบได้แก่

ก. ความคิดเห็น (Opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ

ข. อารมณ์หรือความรู้สึก (Sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจจะแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น

ค. การคาดคะเนพฤติกรรมของตน (Hypothetical Action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปโดยเขาจะพิจารณาถึงผลดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ก่อน ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ

ง. พฤติกรรมที่แสดงออก (Gross Behavioral Response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

ทฤษฎีช่วงชั้นทางสังคม

อารง สุทธาศาสตร์ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะรัฐศาสตร์, 2537: 105) ได้กล่าวถึง ช่วงชั้นทางสังคม หรือ Social Stratification ว่าเป็นการแบ่งประเภทกลุ่มหรือพวกในสังคมออกเป็น

หลายประเภทหรือหลายชั้น นักสังคมวิทยาได้พบว่า สังคมทุกสังคมทั้งในอดีตและปัจจุบันล้วนแล้วแต่มีลักษณะของการแบ่งช่วงชั้นทั้งสิ้น อันเป็นการแสดงความเหลื่อมล้ำหรือความไม่เท่าเทียมกัน โดยมีการแบ่งช่วงชั้นของที่อยู่ในสังคมออกเป็นชั้น ต่าง ๆ กันตาม ฐานะ การศึกษา ภูมิปัญญา อาชีพ เกียรติ อิทธิพล อำนาจ และอื่น ๆ อีกมากมาย ช่วงชั้นทางสังคมนี้ยังมีอยู่ และเป็นที่ยอมรับกันว่าการแบ่งช่วงชั้นเป็นธรรมชาติของสังคมทุกสังคม

Warner W. Lloyd (Babbie ,1974) ได้แบ่งชนชั้นเป็น 6 ระดับ คือ

- 1.ชนชั้นสูงระดับสูง (Upper - upper or the top) ได้แก่ คนร่ำรวยที่มีเชื้อ อสายสืบต่อกันมา
- 2.ชนชั้นสูงระดับต่ำ (The lower upper) ได้แก่คนร่ำรวยที่ไม่ได้มีเชื้อสายสืบต่อกันมา
- 3.ชนชั้นกลางระดับสูง (The upper - middle) ได้แก่พ่อค้าที่ร่ำรวย บุคคลที่มีอาชีพในระดับสูง
- 4.ชนชั้นกลางระดับต่ำ (The lower middle) ได้แก่ คนที่ทำงานในสำนักงาน หัวหน้าคนงาน มีรายได้พอสมควร
- 5.ชนชั้นต่ำระดับสูง (Upper - lower) ได้แก่ ชนชั้นแรงงานที่มีงานคงที่ รายได้ไม่ค่อยเพียงพอ
- 6.ชนชั้นต่ำระดับต่ำ (Lower - lower) ลูกจ้างรายวัน ที่ต้องได้รับการช่วยเหลือจากรัฐ

แนวคิดเรื่องความรู้

พจนานุกรม The Lexicon Webster ได้ให้คำจำกัดความของความรู้ว่าเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และโครงสร้างที่เกิดขึ้นจากการศึกษาหรือค้นหา หรือเป็นความรู้เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของ หรือบุคคล ซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์หรือจากรายงานการรับรู้ข้อเท็จจริงเหล่านี้ ต้องชัดเจนและต้องอาศัยเวลา

บลูม (Benjamin S. Bloom) นักศึกษาชาวอเมริกา กล่าวว่า ความรู้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการระลึกถึงสิ่งเฉพาะ ระลึกถึงวิธีการและขบวนการต่างๆ หรือระลึกถึง แบบกระบวนโครง

สร้าง วัตถุประสงค์ ในด้านความรู้ที่เน้นในเรื่องขบวนการทางจิตวิทยาของความจำเป็นขบวนการเชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบใหม่ (ชม ภูมิภาพ 2516 : 192-193)

จากคำจำกัดความดังกล่าวทั้งหมด กล่าวสรุปได้ว่า ความรู้หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับ รวมทั้งสิ่งที่เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของ และบุคคล ซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์หรือค้นคว้า การรับรู้สิ่งต่างๆ เหล่านี้ ต้องอาศัยเวลาและมนุษย์ได้มีการเก็บรวบรวมสะสมไว้ ความรู้ประกอบด้วยสิ่งต่างๆ ดังนี้คือ (ชม ภูมิภาพ 2516 : 193)

1. ความรู้เกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ (Knowledge of Specifics) เป็นการจดจำสิ่งต่างๆ อย่างโดดเดี่ยว เป็นการเชื่อมโยง ของสัญลักษณ์กับสิ่งที่เป็นรูปธรรม เป็นรากฐานของการสร้างความคิดที่เป็นนามธรรม
2. ความรู้เกี่ยวกับความหมายของความ (Knowledge of Terminology) เป็นความรู้เกี่ยวกับความหมายหรือสัญลักษณ์ของศัพท์ต่างๆ เป็นข้อความหรือศัพท์ทางเทคนิค
3. ความรู้กับข้อเท็จจริงเฉพาะ เช่น ความรู้เกี่ยวกับชื่อบุคคล สถานที่ เหตุการณ์ เวลา
4. ความรู้เกี่ยวกับวิถีทางในการจัดการเกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ เช่นความรู้ในการจัดระเบียบการศึกษา การวิจารณ์ รวมถึงวิธีการสืบสวน มาตรฐานในการตัดสินใจเป็นความรู้ที่อยู่กลางระหว่างสิ่งที่เป็นรูปธรรมกับนามธรรม
5. ความรู้ในระเบียบแบบแผนของกลุ่ม (Knowledge of Conventions) เป็นสิ่งที่กำหนดเวลาเอาไว้ โดยข้อตกลงของกลุ่มวงอาชีพ
6. ความรู้เกี่ยวกับแนวโน้มหรือเหตุการณ์ถ้าดับต่อเนื่อง เป็นความรู้เกี่ยวกับกระบวนการ
7. ความรู้เกี่ยวกับการจัดแยกประเภท
8. ความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์ (Criteria)
9. ความรู้เกี่ยวกับวิธีการ (Methodology) เช่นความรู้เกี่ยวกับวิธีการทางวิทยาศาสตร์
10. ความรู้เกี่ยวกับนามธรรมของวิชาด้านต่างๆ ด้านใดด้านหนึ่ง ส่วนมากเป็นทฤษฎี กฎเกณฑ์ เป็นระดับของนามธรรม (Abstraction)
11. ความรู้เกี่ยวกับหลักการและสรุป
12. ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง (Theories and Structure) เป็นการรวบรวมหลักการหรือการสรุปเข้าเกี่ยวข้องกันเป็นระบบ

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงขึ้นทุกขณะ รายชื่อแยกที่มีปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่

รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ

แยกพระรามเก้า	แยกอโศก-สุขุมวิท	แยกอโศก-เพชรบุรี
แยกหลักสี่	แยกบางเขน	ห้าแยกลาดพร้าว
แยกเพลินจิต	แยกราชประสงค์	แยกปทุมวัน
แยกประตูน้ำ	แยกมักกะสัน	แยกดินแดง
แยกอนุสาวรีย์ชัยฯ	แยกจตุพงษ์	แยกวิฑู
แยกศาลาแดง	แยกสุรศักดิ์	แยกบางนา
แยกคลองตัน	แยกลำซาลี	แยกรามคำแหง
แยกสีลม	แยกเกษมราษฎร์	แยกวงเวียนหลักสี่
แยกกมัยตรีศีก	แยกเอกมัย	แยกมไหสวรรค์
แยกสีลม-คอนแวนต์	แยกท่าพระ	แยกบางพลัด
แยกด่านเพชรบุรี	แยกเกษตร	แยกพงษ์เพชร
แยกวงเวียนใหญ่	แยกเฉลิมเผ่า	แยกผ่านพิภพ
แยกคลองเตย	แยกขังอี	แยกรัชดา-ลาดพร้าว
แยกวชิระ	แยกประชานุกูล	สามแยกบางกะปิ
สี่แยกบางกะปิ	แยกเทพารักษ์	สามแยกปู่เจ้า
แยกสรรพฐ	แยกวังหิน	แยกเสนานิคม
แยกปากซอยภาวนา	สามแยกพระโขนง	แยกชอยสุขุมวิท
แยกอ่อนนุช	แยกสะพานควาย	แยกพญาไท
แยกพงษ์พระราม	แยกราชเทวี	แยกยมราช
แยกเซนต์หลุยส์ 3	แยกเหม่งจ๋าย	แยกวัดศรีเอี่ยม
แยกกล้วยน้ำไทย	แยกประชาสงค์เคราะห์	ใต้ด่วนพระราม 4

แยกบางนา	แยกสามย่าน	แยกมิตรสัมพันธ์
ด่านเก็บเงินบางนา	ด่านเก็บเงินดินแดง	แยกต่างระดับฉิมพลี
แยกวงศ์สว่าง	แยกหน้าดินดำ	สามเหลี่ยมดินแดง
แยกแคลา	แยกบางปะแก้ว	แยกตากสิน

ที่มา : บริษัท แพรซิฟิก คอร์ปอเรชั่น จำกัด ปี พ.ศ. 2536

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) ประเทศไทยได้มีการลงทุนในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 178 โครงการ มีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 416,432 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนเป็นการลงทุนเพื่อพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน คิดเป็นร้อยละ 30.7 และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

โดยส่วนใหญ่โครงการการลงทุน เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้าเพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพกับให้ประชาชนในอนาคต ตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในช่วงหลัง (สุพัตรา สุภาพ และคณะ: 2540) ที่เน้นการส่งเสริมการใช้การขนส่งสาธารณะและการควบคุมปริมาณการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกประเภท

ตารางที่ 2.1 แสดงวงเงินลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) ของหน่วยงานรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ (ล้านบาท)	เงินลงทุน	ร้อยละ
1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128879	30.9
2	กรมทางหลวง	79	83084	19.9
3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81823	19.6
4	องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	1	43003	10.5
5	กรุงเทพมหานคร	63	36963	8.9
6	กรมโยธาธิการ	20	37260	8.9
7	กรมการขนส่งทางบก	1	2600	0.6
8	กรมตำรวจ	3	792	0.19
9	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	2	600	0.14
10	กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
11	สำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก	3	340	0.08
	รวม	178	416432	100.00

ตารางที่ 2.2 แสดงสัดส่วน การลงทุน โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539)

ลำดับที่	โครงการ	จำนวนโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.4
2	ระบบทางด่วน	5	139,879	33.6
3	ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน	159	127,777	30.7
4	การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.3
รวม		178	416,432	100.0

การควบคุมการจดทะเบียนของการประกอบการรถแท็กซี่

ระเบียบในการขึ้นของจดทะเบียนรถแท็กซี่มีดังนี้

1.กรณีบุคคลธรรมดา จะตรวจสอบว่าผู้ขึ้นขอนั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์
สาธารณะจริงหรือไม่

2.กรณีนิติบุคคลจะพิจารณาดังต่อไปนี้

- 1.จำนวนรถที่จดทะเบียน
- 2.สถานที่เก็บรถ
- 3.ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารประกอบคำขอ
- 4.สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา

3.เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบคำขอแล้วเห็นว่า ผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามระเบียบ
จะประมวลเรื่องราวคำขอพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เสนอขอความเห็นชอบจากนาย
ทะเบียนผู้มีอำนาจก่อนรับจดทะเบียน

4.กรณีนายทะเบียนเห็นชอบการจดทะเบียน ให้มีหนังสือแจ้งผู้ขึ้นขอให้นำรถมาจด
ทะเบียนภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือจากนายทะเบียน

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 49 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับ
รถยนต์สาธารณะไว้ดังนี้

- 1.ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี
- 2.มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้
 - 1.มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์
 - 2.มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
 - 3.มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วย
การจราจรทางบก
 - 4.ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบการอาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

3. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

1. ผ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
2. ในขณะที่มาสุราหรือเมาของอย่างอื่น
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
5. โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
6. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น

4. มีสัญชาติไทย

5. รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

6. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

7. ไม่เป็นผู้ติดสุราขามหาหรือยาเสพติดให้โทษ

8. ไม่เคย เป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุกเว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี เว้นแต่พ้นโทษจำคุกไม่น้อยกว่า

1. หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน
2. หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน แต่คดีนั้นเกี่ยวกับการใช้รถกระทำความผิด หรือ
3. หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือน แต่ไม่เกินสามปี

จำนวนการจดทะเบียนรถแท็กซี่ในปี พ.ศ.2539 มีดังนี้

ตารางที่ 2.3 สถิติการจดทะเบียนรถรับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเดือนมกราคม - พฤศจิกายน ปี 2539

เดือน	จำนวน คัน
มกราคม	426
กุมภาพันธ์	549
มีนาคม	640
เมษายน	459
พฤษภาคม	415
มิถุนายน	344
กรกฎาคม	323
สิงหาคม	342
กันยายน	508
ตุลาคม	681
พฤศจิกายน	546

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก 2539

การแก้ไขปัญหาในเรื่องที่จอดรถแท็กซี่มีดังนี้

ตารางที่ 2.4 โครงการจัดทำที่จอดรถแท็กซี่ จัดทำโดยกรุงเทพมหานครบริเวณที่มีความเหมาะสม
ในการจัดทำที่สำหรับรถแท็กซี่ หยุครบ - ส่งผู้โดยสาร(โครงการระยะที่ 1,2,3 และ 5) เปิดใช้งาน
แล้ว 77 แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำไว้ 51 แห่ง ยกเลิก 2 แห่ง

ลำดับ ที่	บริเวณ	จอดได้ ประมาณ(คัน)	เปิดใช้ งานแล้ว	อยู่ ระหว่าง ดำเนิน การ
โครงการที่ 1				
1	ย่านสถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออก เฉียงเหนือ ถนนพหลโยธิน (ฟังตะวันออก)	6	/	
2	ย่านสถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออก เฉียงเหนือ ถนนพหลโยธิน (ฟังตะวันตก)	6	/	
3	ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนราชวิถี (ฟัง ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน)	2	/	
4	ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนราชวิถี (ฟัง ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน)	2	/	
5	ย่านสะพานควาย ถนนประดิพัทธ์ (หน้าโรง แรมลิเบอร์ตี้)	2	/	
6	ย่านตลาดบางกะปิ ถนนลาดพร้าว	4	/	
7	ย่านตลาดดาวคอง ถนนสมเด็จพระเจ้าตาก สิน(ฟังขาเข้า)	2	/	
8	ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน ถนนพหลโยธิน (ติดกับตลาดหมอชิต)	4	/	
9	ย่านประตูน้ำ ถนนราชปรารภ	10	/	
10	หน้าห้องฟ้าจำลอง ถนนสุขุมวิท (อยู่ติดกับ สถานีขนส่งเอกมัย)	5	/	
11	ย่านสะพานควาย ถนนสาทรวิภาคว (ฟังขา เข้า)	1	/	

12	ย่านสะพานควาย ถนนสาทรวิภาค (ฟังขา ออก)	2	/	
13	ย่านตลาดดาวคอง ถนนสมเด็จพระเจ้าตาก สิน(ฟังขาเข้า)	1	/	
โครงการที่ 2				
14	หน้าอาคารชาอุทิศระ ถนนพระรามที่ 4	2	/	
15	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 1	1	/	
16	หน้าบ้านพร้อมพันธ์ ถนนลาดพร้าว (ข้าง โรงเรียนปانهพันธ์วิทยา)	3	/	
17	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 11	2	/	
18	ใกล้ปากซอยวัดลาดพร้าว (ซอยลาดพร้าว 41)	2	/	
19	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 49 (ตรงข้ามธนาคาร เอเซีย สาขาลาดพร้าว)	2	/	
20	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 50 (ตรงข้ามตลาดสด สะพาน 3)	2	/	
21	หน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาประตูน้ำ (ตรง ข้ามพันธ์ทิพย์พลาซ่า)	1	/	
22	หน้าศูนย์บริการซ่อมอิซูซุ (ตรงข้ามบริษัท สหพัฒนพิบูลย์) ถนนเพชรบุรี	2	/	
23	หน้าโรงแรมเพริส ถนนเพชรบุรี	2	/	
24	หน้าร้านหนังสือดอกหญ้า สาขาหัวหมาก (ตรงข้ามห้างเซ็นทรัล) ถนนรามคำแหง	3	/	
25	ใกล้ซอยพหลโยธิน 17 (ตรงข้ามกอง ทะเบียน กรมตำรวจ)	1	/	
26	ใกล้ซอยพหลโยธิน 21 (ตรงข้ามโรงเรียน สตรีวรราถ บางเขน)	3	/	
27	หน้าบริษัทตรีเพชรอิซูซุ (ใกล้ปากซอยพหล โยธิน)	2	/	

28	หน้ากรมพัฒนาที่ดิน ถนนพหลโยธิน	1	/	
29	หน้าร้านแสงชัยการไฟฟ้า (ใกล้ซอยพหลโยธิน32)	3	/	
30	หน้าธนาคารทหารไทย (ใกล้ซอยพหลโยธิน 35)	3	/	
31	หน้าบริษัทสหกลติชซึ่ง ถนนพหลโยธิน (ใกล้กองยานพาหนะ ร.ส.พ.)	3	/	
32	หน้าแดนเนรมิต (ถนนพหลโยธิน)	3	/	
33	หน้าร้านแสงเจริญโครเมี่ยม ใกล้ซอยเฉยพ่วง (ตรงข้ามสวนจตุจักร)	2	/	
34	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 52 (หน้าธนาคารเอเชียสาขาลาดพร้าว)	3	/	
35	หน้านครไทยจักรยาน (ตรงข้ามโรงแรมไคร์อิน)ถนนลาดพร้าว	1	/	
36	หน้าร้านที่แอนเพชรบุรี (ตรงข้ามบริษัทชลประทานซีเมนต์) ถนนเพชรบุรี	2	/	
37	หน้าพันธ์ทิพย์พลาซ่า ถนนเพชรบุรี	2		/
38	หน้ามหาวิทยาลัย ศรีปทุม ถนนพหลโยธิน	3	/	
39	หน้ากองหนังสือเดินทาง ข้างกระทรวงการต่างประเทศ ถนนพระรามที่ 6	4		/
40	หน้าโรงพยาบาลรามธิบดี ถนนพระรามที่ 6	2		/
41	หน้าโรงพยาบาลมิชชั่น ถนนพิษณุโลก	4		/
42	หน้าร้านมงคลเอนเตอร์ไพรส์ (ตรงข้ามสำนักงานสถิติแห่งชาติ) ถนนหลานหลวง	4		
43	หน้าทีทีเอนจิเนียริง ใกล้ปากซอยร่วมจิตต์ 2 ถนนนครไชยศรี	3		/
44	หน้าบริษัทไทยเมคคอส ตรงข้ามซอยร่วมจิตต์ 2 ถนนนครไชยศรี	5		/
45	ตรงข้ามปั้มน้ำมันเชลล์ (ใกล้สามแยกพิชัย)	2		/

	ถนนอำนวยสงคราม			
46	หน้าห้างสรรพสินค้าบางลำภู ถนนประชา ราษฎร์สาย 2	3		/
47	หน้าซวาลสตรี (ตรงข้ามซอยเจริญสนิทวงศ์ 11)	4	/	
48	ใกล้ปากซอยเจริญสนิทวงศ์ 9 (ตรงข้าม เทคโนโลยีสยาม)	4	/	
49	หน้าองค์การโทรศัพท์บางแค ใกล้ซอยเพชร เกษม 17ถนนเพชรเกษม	5	/	
50	หน้าร้านธานีภัณฑ์ เชียงธนาคารกรุงศรีอยุธยา สาขาบางแค ถนนเพชรเกษม	5		/
51	หน้าบริษัทอิซูซุพระนคร เชียงหมู่บ้านเพชร เกษม 2	5		/
52	หน้าร้านรุ่งแสงการไฟฟ้า ตรงข้ามปั๊ม B.P. SHOP ถนนเพชรเกษม	4	/	
53	หน้าร้านพีทีอิเล็กทรอนิกส์ ใกล้ปากทางเข้าวัด นิมมานรดี ถนนเพชรเกษม	4	/	
54	หน้าร้านทวีทรัพย์วัฒนา ใกล้ซอยเพชรเกษม 63 ใกล้ทางเข้าอู่รถประจำทางสาย 81	2	/	
55	หน้าร้านเจริญกิจการ ระหว่างซอยเจริญ สนิทวงศ์23/1 และซอยเจริญสนิทวงศ์ 25	2	/	
56	ตลาดสดสะพานใหม่ ถนนพหลโยธิน	4	/	
57	ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน สะพานใหม่ พหล โยธิน	6	/	
โครงการที่ 8				
58	ใกล้ธนาคารไทยทุน สาขาพระปิ่นเกล้า	4	/	
59	หน้ามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ถนนหน้าพระ	2	/	

60	ธาตุ ใกล้พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ถนนหน้าพระ ธาตุ	5	/	
61	ใกล้ตึกฉุกเฉินโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ถนน ราชดำริ	3	/	
62	หน้าห้างสรรพสินค้าจัสโก้ ถนนพัฒนาการ	4		/
63	หน้ากรมพาณิชย์สัมพันธ์ ถนนรัชดาภิเษก	5	/	
64	ข้างสวนจตุจักร ถนนกำแพงเพชร	5	/	
65	หน้าห้างสรรพสินค้าเฮอตัน ถนนรัชดาภิเษก	5		/
66	หน้าโรงแรมรอยัล ตรอกสาเก	2		/
67	ใกล้องค์การเภสัชกรรม หน้ากองช่างบำรุง ถนนพระรามที่ 6	3		/
68	หน้าทางเข้าวิทยาลัยจันทรเกษม ถนน รัชดาภิเษก	2	/	
69	ตรงข้ามศูนย์การค้านครหลวง ถนนจรัญสนิท วงศ์	4	/	
70	ใกล้ห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน	5	/	
71	อาคารสงเคราะห์ห้วยขวาง ถนนประชา สงเคราะห์	5	/	
72	ใกล้โรงพยาบาลท่าเรือ ตรงข้ามกรมศุลกากร ถนนอาจณรงค์	5	/	
73	ใกล้ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาด ไทย ถนนอังรีดูนังต์	2	/	
74	ข้างอาคารเฉลิมพระเกียรติ ร.9 โรงพยาบาล ตำรวจถนนพระรามที่ 1	2	/	
75	หน้าโรงพยาบาลราชวิถี ถนนราชวิถี จุดที่ 1	8	/	
76	หน้าสนามกีฬา ไทย - ญี่ปุ่น ถนนมิตรไมตรี	4	/	
77	หน้าเขาดินวนา ถนนราชวิถี	5	/	
78	สถานีรถไฟสามเสน จุดที่ 1 ถนนเทอดดำริห์	5	/	

	(ด้านหน้า)			
79	สถานีรถไฟสามเสน จุดที่ 2 ถนนเทอดคำริห์	5	/	
	(ด้านใน)			
80	สถานีรถไฟบางซื่อ ถนนเทอดคำริห์	5	/	
81	หน้าศาลอาญา ขนานกับที่จอดรถสาย 64 ถนนราชดำเนินใน	3	/	
	โครงการที่ 4			
82	หน้าครัววังหน้า ได้สะพานสมเด็จพระปิ่น เกล้า	3	/	
83	หน้าวิทยาลัยครูสวนดุสิต ใกล้สามแยกการ เรือนถนนราชวิถี	2		/
84	หน้าโรงแรมยูเนียน ทาวเวอร์ ถนนเพชรบุรี ตัดใหม่	2		/
85	ตรงข้ามสถาบันสอนภาษา เอ ยู เอ ถนนราช คำริห์	2		/
86	ใกล้ปากซอยเขาวราช ถนนสุขุมวิท 71	1	/	
87	ใกล้ธนาคารกรุงเทพ สาขาบางจาก ถนน สุขุมวิท	1		/
88	ซอยสีลม 9 หน้าอาคาร KCC ถนนสีลม	3	/	
89	หน้าบริษัทของเจริญชัยเมคคัล ถนนสาธ ประดิษฐ์	1	/	
90	ถนนรัชดาภิเษก ใกล้อาคารปัญญาธานีทาว เวอร์(หน้าบ. ปากผนังห้องเย็น)	3	/	
91	ถนนข้าวหลาม เลขป้ายหยุดรถประจำทาง ก่อนซอย โปธิศสภาฝั่งซ้าย	3	/	
92	บริเวณใกล้ห้างสรรพสินค้าสยามจัศโก้ ถนนแจ้งวัฒนะ (หน้าร้าน ป. กุ้งเผา)	3		/
93	ถนนกำแพงเพชร 1 ตรงข้ามหมอชิต	5		/
94	หน้ากรมป่าไม้ ถนนเพชรบุรี	2		/
95	ใกล้ไปรษณีย์หัวหมาก บริเวณหน้าบริษัท	2		/

	เอสพี อินเตอร์เนชั่นแนล			
96	ถนนพหลโยธิน หน้ากรมวิทยาศาสตร์ทหารบก	1		/
97	บริเวณหน้าหมู่บ้านอ่อนนุชพัฒนา ถนนอ่อนนุช	4	/	
98	บริเวณหน้าอาคารอ้อจือเหลียง ถนนพระรามที่ 1	4	/	
99	บริเวณใกล้กรมการทหารสื่อสาร	3	/	
100	บริเวณหน้าห้างอิมพีเรียลเวิลด์ ลาดพร้าว (ใกล้ซอยลาดพร้าว 81)	2		/
101	บริเวณหน้าศึกษากันท์พณิชย (ตรงข้ามซอยลาดพร้าว 64)	2		/
102	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 92	2		/
103	หน้าโรงพยาบาลลาดพร้าว (ตรงข้ามซอยมหาดไทยหรือซอยลาดพร้าว 122)	2		/
104	หน้าธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาลาดพร้าว (ใกล้ซอยลาดพร้าว 59)	1		/
105	ใกล้ซอยลาดพร้าว 25	3	/	
	โครงการที่ 5			
106	หน้ากัตตาคารเจ้าพระยา ถนนอรุณอัมรินทร์ เขตบางกอกน้อย	2		/
107	หน้าบริษัทแอมเวย์ ถนนอรุณอัมรินทร์ เขตบางกอกน้อย	3		/
108	หน้าบริษัท ไทยสมุทรพาณิชย์ประกันภัย ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า เขตบางกอกน้อย	2		/
109	หน้าสนามม้านางเลิ้ง ถนนพิษณุโลก เขตดุสิต	2		/
110	หน้าโรงเรียนอนุบาลอานวยวิทยา อานวยสงคราม เขตดุสิต	2		/

111	หน้าห้องอาหาร ดี เจ 77 ถนนอ่อนนุช เขต คลองเตย	1		ยกเลิก แล้ว
112	หน้าอาคารบุญผ่อง ทาวเวอร์ ถนนพหลโยธิน เขตพญาไท	1		/
113	หน้าร้านไทยเจริญ (ตรงข้ามวัดเทพศิรินทรา วาส) ถนนพลับพลาไชย เขตป้อมปราบศัตรู พ่าย	1		/
114	หน้าร้านพระราม 4 แก๊ส เลขที่ 864 - 867 ถนนพระรามที่ 4 เขตปทุมวัน	2		/
115	หน้าธนาคารออมสิน สาขาสามย่าน ถนนพระรามที่ 4 เขตปทุมวัน	1		/
116	หน้าศูนย์การค้าเมโทร ถนนเพชรบุรี เขตราช เทวี	1		/
117	หน้าธนาคารกรุงไทย สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เขตห้วยขวาง	1		/
118	หน้าไคมอนด์มินิมาร์ท ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เขตห้วยขวาง	2		/
119	หน้าบริษัทเมืองไทยประกันชีวิต ถนน รัชดาภิเษกเขตห้วยขวาง	3		/
120	หน้าอาคาร R.S. TOWER ถนนรัชดาภิเษก เขตห้วยขวาง	1		/
121	หน้าอาคารहरिनทร ถนนสารเหนือ เขตบาง รัก	1		/
122	หน้าอาคารศูนย์หอการค้า ถนนประชาชื่น สาย 2 เขตบางซื่อ	2		/
123	หน้าสำนักงานประปา สาขาทุ่งมหาเมฆ ถนนนางลิ้นจี่ เขตสาทร	1		/
124	หน้าบริษัท เมอส์ จำกัด ถนนสารใต้ เขต สาทร	1		ยกเลิก แล้ว
125	หน้าร้านนานาภัณฑ์ ซอยสุขุมวิท 103	3		/

	ถนนสุขุมวิท เขตพระโขนง			
126	ใกล้ซอยเจริญนคร 30 ถนนเจริญนคร เขต คลองสาน	2		/
127	หน้าอาคารการ์เด็นวิล ถนนหลังสวน เขต ปทุมวัน	1		/
128	ใกล้ซอยรามคำแหง 75 ถนนรามคำแหง เขตบางกะปิ	1		/
129	หน้าร้านที่นอนศรีนครินทร์ ถนนศรีนครินทร์ เขตบางกะปิ	2		/
130	ใกล้ปากซอยลาดพร้าว 54 ถนนลาดพร้าว เขตบางกะปิ	2	/	

ที่มา : หนังสือกรุงเทพมหานคร ที่ กท 9304 / 21584 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2537

หมายเหตุ : ลำดับที่ 111 ยกเลิก เนื่องจาก สภาพของถนนเปลี่ยนแปลงไม่สามารถจัดทำได้
ลำดับที่ 124 ยกเลิก เนื่องจาก อยู่ใกล้ท่าจอดรถประจำทาง

เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ร.ศ.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสิทธิภาพของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถเข้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถเข้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป และพบว่าจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

วรพจน์ หาสุมพะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาสุมพะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่า การความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้

สุพจน์ สิริโยธิน, พ.ต.ท. (2520) กล่าวถึงปัญหาการจราจรว่านอกจากจะทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้วยังทำให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับการจราจรเพื่อความได้เปรียบของตนเอง

สนอง กฤติยาบาล, พ.ต.อ. (2533) ได้ศึกษาถึงกรณีที่ดินนมีช่องทางเดินรถ 3 ช่อง (เลน) ถ้ามีรถจอดขวางอยู่ 1 ช่องทาง(เลน) อัตราการเคลื่อนที่หรือไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50 % ทั้งนี้ ไม่ใช่ 33 % และการเคลื่อนตัวที่ช้าลง ๆ ทุก ๆ 1 ไมล์ อัตราการสูญเสียคิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

ผลงานวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมรถแซงในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ผลการวิจัยของสนธิ สมัครงการและคณะ (2530 : 12) (อ้างในวิรุฬห์ พระภักดี : 66) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของหนุ่มสาวไทย พบว่า ผู้ที่ติดยาเสพติดส่วนมากมีการศึกษาดำ ถึงร้อยละ 85.2 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง ติดยาเสพติดค่อนข้างน้อย เพียงร้อยละ 6.5

โกวิท ภูพานิช (2529: 62 - 70) ได้ศึกษาการบริหารงานการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจรให้สอดคล้องกับการบริหารงานจราจรตามหลักสากล อันได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจ

ไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจร ไม่สอดคล้องกับงานจราจร โดยควรเพิ่มการบริหารงานจราจรให้มีเอกภาพมากขึ้น

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง (2533) ได้สรุปปัญหาการจราจรในสภาพการปัจจุบัน โดยสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างรถและผิวการจราจร และยังไม่สามารถใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถ หรือจำกัดการใช้รถในขณะนี้ได้
2. สภาพทางผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่เต็มที่ นอกจากนี้การขยายผังเมืองในปัจจุบันยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับอนาคต
3. ขาดการประสานงานที่ดีของงานโครงการและแผนงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดถนนการซ่อม
4. มาตรการในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ผล

ศราวดี พันธ์ขาว ได้วิจัยเรื่อง อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (2522: 22-25) โดยใช้กลุ่มประชากรทั้งหมด 600 คน ทำการศึกษาใน 3 เขต คือ เขตพระนครบาลเหนือ เขตพระนครบาลใต้ และเขตนครบาลธนบุรี โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ [Accidental Random Sampling] ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่จับขังที่กระทำความผิดมากที่สุดได้แก่กลุ่มบุคคลผู้มีอายุ 18-27 ปี และพบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดหากดูจากระดับการศึกษา จะพบว่าผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดได้แก่ ผู้มีการศึกษาดำ คือ ผู้ที่จบระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 หรือต่ำกว่า

นิตยา วงษาเทียน ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์ ที่มีต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาการจราจรนั้น ไม่สามารถแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษีรถยนต์นั้น ไม่สามารถที่จะแก้ไขหรือ บรรเทาปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ได้ ควรจะนำเทคโนโลยี มาช่วยในการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้ พร้อมทั้งนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอีกด้วย

กิตติ เย็นสุดใจ (2530) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุและความมั่นคงของชาติ พบว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาก และองค์ประกอบของผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่

- 1.อายุ จากการศึกษาต่าง ๆ ลงความเห็นเห็นว่า ผู้ที่ประกอบอุบัติเหตุจากรางรสูงสุด คือ ช่วงอายุ 18-22 ปี
- 2.เพศ เพศชายก่ออุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศชายเบียดผู้ขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง
- 3.แอลกอฮอล์ เป็นสารที่นิยมใช้ผสมเครื่องดื่มเพื่อให้เกิดความมึนเมา เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิด อุบัติเหตุจากรางรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรางรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรางรทางบกได้แก่
 - ความรู้เรื่องกฎจราจร
 - ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
 - ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
 - ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

วรนุช เกิดสินรัชชัย ได้ศึกษาระบบจราจรบริเวณทางแยกโดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น การจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพมากกว่านี้จะสามารถลดความยาวของคิวรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของภาวะการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

ยอดพล ธนาปริบูรณ์ ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครดังนี้

- 1.เคลื่อนคนโดยที่ไม่มุ่งเน้นการเคลื่อนรถ เพราะ หลักการที่ใช้กันมาในอดีตนั้นเป็นหลัก การที่ไม่ถูกต้องเพราะเรามุ่งเน้นที่จะเคลื่อนจำนวนรถมากกว่า การขนถ่ายผู้โดยสาร
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชน หันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณหรือพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด
4. ควรให้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทาง พยายามควบคุมการจราจร เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ในการใช้ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

บุญสม มาร์ติน และ สำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถ เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยมีดังต่อไปนี้ (บุญสม มาร์ติน และ สำอาง พ่วงบุตร 2525 : 82 - 88)

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ประกอบไปด้วย การป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้เดินบนถนน จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่ จะต้องมีความปลอดภัย เช่น สายคาดเข็มขัดนิรภัย อย่างชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่นๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถแท็กซี่ ดังนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่ เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อย ที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติ จนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแข่งรถและการขับรถฉวยความเร็ว การแข่งรถในที่คับขัน ขับรถฉวยความเร็วปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือช่องทางวิ่ง การแข่งรถจะต้องขอกางก่อนแข่ง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงจะแข่งและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรด้อยที่ด้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมียารยาท ในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาล-เทศะ คือ การขับรถที่มีรถมากๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมียารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรจะคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัยและการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่อันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติ ในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถ ควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยว และชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดย การควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดินทันที

3. การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนน ให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็น ส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้น

เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสั่นสะเทือนระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

ปัญหาการกระทำความคิดเกี่ยวกับ การจราจรในกรุงเทพฯ นั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ศราวุฒิ พนัสขาว (2526 : 3) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแก่งแย่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อยเกิดการแย่งชิงทางกัน
2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถคดล่อทางจราจร
3. การดิ้นรนยื้อเข้าขุมมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้แซงตน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น
4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะไม่นำคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง
5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรอบแนวความคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

- 1.อายุ
- 2.ระดับการศึกษา
- 3.รายได้
- 4.ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร
- 5.ประสบการณ์การขับรถ
- 6.ระยะเวลาการขับรถเฉลี่ยต่อวัน
- 7.การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
- 8.การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร
- 9.สภาพการใช้งานของรถที่ขับ

ตัวแปรตาม

พฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสาร
ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ตัวแปร

1.ตัวแปรอิสระ คือ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ประสบการณ์การขับรถ ระยะเวลาการขับรถเฉลี่ยต่อวัน การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร สภาพการใช้งานของรถที่ขับ

2.ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อันได้แก่

- 1.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารบนทางเท้า
- 2.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารบนสะพานหรือในอุโมงค์
- 3.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในทางร่วมแยก
- 4.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุด
- 5.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

- 6.การจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในเขตปลอดภัย
- 7.การจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารตรงป้ายรถประจำทาง
- 8.การจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในลักษณะกีดขวางการจราจร

สมมติฐาน

- 1.ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก
- 2.ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามาก
- 3.ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง
- 4.ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก
- 5.ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง
- 6.ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก
- 7.ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก
- 8.ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก
- 9.ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

นิยามศัพท์

ปัญหาการจราจร หมายความว่า สภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถใช้ถนน อันก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน โดยใช้มาตรวัด หรือที่เรียกกันว่า แท็กซี่มิเตอร์

มาตรวัดแท็กซี่ หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยการดูจากระยะทางและระยะเวลาในการใช้รถแท็กซี่

ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ทางเดินรถ ตั้งแต่ สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ

ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง

ผู้ขับรถแท็กซี่ หมายความว่า ผู้ขับรถรับจ้างแท็กซี่ส่วนบุคคลที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถรับจ้างสาธารณะ

พฤติกรรม หมายความว่า การกระทำที่แสดงออกมาของมนุษย์ที่สังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ

เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับรถใช้ถนนปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

กฎหมายจราจร หมายความว่า ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หมายความว่า การมีพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตาม หรือการละเมิด ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร หมายความว่า การมีพฤติกรรมจอดรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยที่ไม่มีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องทางเดินรถ เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถไม่ได้มีการชำรุดหรือขัดข้อง ตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

อายุน้อย หมายความว่า อายุ ตั้งแต่ 25-35 ปี

อายุมาก หมายความว่า อายุตั้งแต่ 36 ปี ขึ้นไป

พฤติกรรมจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร หมายความว่า พฤติกรรมในการจอดรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่โดยละเมิด ไม่ปฏิบัติตาม ข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ประกาศของพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในที่นี้จะกำหนดไว้ดังนี้ คือ

- 1.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารบนทางเท้า
- 2.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารบนสะพานหรือในอุโมงค์
- 3.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในทางร่วมแยก
- 4.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุด
- 5.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ
- 6.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในเขตปลอดภัย
- 7.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารตรงป้ายรถประจำทาง
- 8.การจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในลักษณะกีดขวางการจราจร

ระดับการศึกษาน้อย หมายความว่า ความรู้ขั้นสูงสุดที่ได้รับการศึกษาจากสถาบันการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ ในระดับประถมศึกษาหรือเทียบเท่า

ระดับการศึกษามาก หมายความว่า ความรู้ขั้นสูงสุดที่ได้รับการศึกษาจากสถาบันการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ ในระดับสูงกว่าประถมศึกษาหรือเทียบเท่า

รายได้น้อย หมายความว่า รายได้ที่เป็นจำนวนเงินต่อเดือน 6,000 บาท หรือต่ำกว่า

รายได้มาก หมายความว่า รายได้ที่เป็นจำนวนเงินต่อเดือน ตั้งแต่ 6,001 บาทขึ้นไป

ความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อย หมายความว่า ความรู้ในกฎหมายจรรยาบรรณของประเทศไทยต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย

ความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมาก หมายความว่า ความรู้ในกฎหมายจรรยาบรรณของประเทศไทยในระดับสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย

ประสบการณ์การขับรถน้อย หมายความว่า จำนวนปีที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ 1-3 ปี

ประสบการณ์การขับรถสูง หมายความว่า จำนวนปีที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มากกว่า 3 ปีขึ้นไป

ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก หมายความว่า จำนวนชั่วโมงในการทำงานประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต่อวัน 8 ชั่วโมง หรือต่ำกว่า

ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย หมายความว่า จำนวนชั่วโมงในการทำงานประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต่อวันตั้งแต่ 8 ชั่วโมง ขึ้นไป

การได้รับการลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณน้อย หมายความว่า ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ เมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร เฉลี่ย 3 ครั้ง ต่อเดือนหรือน้อยกว่า

การได้รับการลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก หมายความว่า ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ เมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร เฉลี่ยมากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน

การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หมายความว่า การได้รับอุบัติเหตุในการจราจรบนท้องถนน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน การบาดเจ็บ ในขณะที่จอดรับ - ส่งผู้โดยสารเฉลี่ย 5 ครั้งต่อปี หรือต่ำกว่า

การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก หมายความว่า การได้รับอุบัติเหตุในการจราจรบนท้องถนน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน การบาดเจ็บ ในขณะที่จอดรับ - ส่งผู้โดยสารเฉลี่ยมากกว่า 5 ครั้งต่อปี

สภาพการใช้งานของรถที่ขับมานาน หมายความว่า ระยะการใช้งานของรถ โดยดูจากไมล์วัดระยะทาง 500,000 กิโลเมตรหรือต่ำกว่า

สภาพการใช้งานของรถที่ขับมานาน หมายความว่า ระยะการใช้งานของรถ โดยดูจากไมล์วัดระยะทาง ตั้งแต่ 500,001 กิโลเมตร ขึ้นไป

คำอธิบายสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

ตามแนวคิดด้านการจัดเกลาทางสังคม (Socialization) ได้กล่าวถึงบุคคลว่า การจัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ จากการติดต่อกัมพันธ์กับผู้อื่น เมื่อบุคคลได้รับการอบรมจัดเกลาอย่างไรก็จะมีลักษณะความคิด และพฤติกรรมเป็นไปในลักษณะนั้น โดยบุคคลแต่ละคนจะมีการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการจัดเกลาทางสังคมมาตั้งแต่เกิด และจะมีการเรียนรู้ไปเรื่อย ๆ ตามอายุของบุคคล ดังนั้นอายุเป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นถึงภูมิหลังที่ผ่านมา ผู้ที่มีอายุมากจะมีระยะเวลาในการเรียนรู้มากจากกระบวนการจัดเกลาทางสังคม จึงมีการไตร่ตรองและยับยั้งการกระทำผิดได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ผลงานวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

สมมติฐานข้อที่ 2 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามาก

การศึกษาเป็นกระบวนการอบรมซึ่งแต่ละบุคคลให้ปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผนโดยตรง เช่น รู้จักกฎหมาย รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย ดังนั้นระดับการศึกษาจึงเป็นกระบวนการขัดเกลาทางสังคม และเป็นเครื่องชี้วัดระดับความรู้ ความสามารถของบุคคล บุคคลที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีการยับยั้งชั่งใจในการประพฤติปฏิบัติ รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า บุคคลที่มีระดับการศึกษาน้อย

สนิท สัมภกรและคณะ (2530 : 12) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของหนุ่มสาวไทย พบว่า ผู้ที่ติดยาเสพติดส่วนมาก จะมีระดับการศึกษาต่ำ ซึ่งมีจำนวนถึงร้อยละ 85.2 ส่วนผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง จะติดยาเสพติดค่อนข้างน้อย คือมีเพียงร้อยละ 6.5

ดังนั้นผู้ที่มีระดับการศึกษา จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามาก

สมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ที่มีรายได้ต่ำ จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง

ระบบเศรษฐกิจในปัจจุบันมีการแข่งขันกันสูง ผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมีรายได้สูง จะมีโอกาสในการดำรงชีวิต และมีความเป็นอยู่ที่ดีกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ ดังนั้นแต่ละบุคคล โดยเฉพาะบุคคลที่มีรายได้ต่ำ จึงมีความต้องการที่จะมีรายได้มากขึ้นเพื่อที่จะยกระดับฐานะความเป็นอยู่ให้

ดีขึ้น ดังนั้นจึงต้องเร่งรีบที่ทำงาน เพื่อเพิ่มรายได้ ดังนั้นในการประกอบอาชีพขี้อวดเท็จซึ่งจึงต้องมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ เพื่อรีบเร่งทำงานโดยรับผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด

การศึกษาของ Kay (1925: 37-38 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2534: 12) ได้กล่าวไว้ว่า จากทะเบียนประวัติอาชญากรรม พบว่า บุคคลที่มีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าบุคคลฐานะอื่น ๆ

ดังนั้นจึงสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง

สมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมาก

กฎจรรยาบรรณเป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถทุกคนปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจร ทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อย จะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบที่จะต้องปฏิบัติ เมื่อไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณได้

วรพจน์ หาญหะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาญหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่าการขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้ แสดงว่าความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจรรยาบรรณ

ดังนั้นจึงสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมาก

สมมติฐานข้อที่ 5 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง

ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากจะมีความชำนาญ ความเข้าใจในเส้นทางจราจรและเครื่องหมายจราจร จึงสามารถขับขี่รถได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายจราจร รู้จักเส้นทางในการเดินทางว่าเส้นทางใดมีการเดินทางอย่างไร ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย จะขาดความชำนาญ ความเข้าใจในเส้นทางจราจรและเครื่องหมายจราจร จนบางครั้งทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยไม่ตั้งใจ

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสบการณ์ของการขับรถแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถเข้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถเข้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง

สมมติฐานข้อที่ ๘ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก

ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันน้อย จะรีบเร่งขับขี่เพื่อให้ถึงจุดหมายของผู้โดยสารแต่ละคนเพื่อที่จะหารายได้ให้มากขึ้น ความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจร

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก

สมมติฐานข้อที่ 7 ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

จากแนวคิดเรื่องความรู้ (ชม ภูมิภาพ, 2516) ได้กล่าวถึงความรู้ว่า หมายถึงข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์นั่นเอง และได้กล่าวถึงพฤติกรรมของบุคคลว่า บุคคลแต่ละคนจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันเนื่องมาจากมีความรู้แตกต่างกัน ความรู้นั้นเกิดจากประสบการณ์ ดังนั้นการที่บุคคลจะมีความรู้ในเรื่องใดมากก็เกิดจากมีประสบการณ์ในเรื่องนั้นมากด้วย การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ก็จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และทำให้มองเห็นถึงโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า

ดังนั้นจึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 8 ผู้ที่เคยการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

จากแนวคิดเรื่องความรู้ (ชม ภูมิภาพ, 2516) ได้กล่าวถึงความรู้ว่า หมายถึงข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์นั่นเอง และได้กล่าวถึงพฤติกรรมของบุคคลว่า บุคคลแต่ละคนจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันเนื่องมาจากมีความรู้แตกต่างกัน

ความรู้ันั้นเกิดจากประสบการณ์ ดังนั้นการที่บุคคลจะมีความรู้ในเรื่องใดมากก็เกิดจากมีประสบการณ์ในเรื่องนั้นมากด้วย ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อยหรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย จะมองไม่เห็น และไม่มีความรู้ถึงถึงความอันตรายของอุบัติเหตุ ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทางการจราจรทางบก

ดังนั้นจึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่เคยการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ ๑ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน

รถแท็กซี่ที่มีสภาพการใช้งานมานาน สภาพของตัวรถและเครื่องยนต์ก็จะทรุดโทรมราคาของรถคันนั้นก็จะมีน้อยลงตามค่าเสื่อมราคาเมื่อเทียบกับรถใหม่ที่ใช้งานไม่นาน การซ่อมเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุก็ไม่สูงเท่ากับค่าซ่อมรถใหม่ ดังนั้นผู้ใช้รถที่มีสภาพการใช้งานนานจึงไม่ค่อยระมัดระวังมากเท่ากับเมื่อใช้รถใหม่เพราะมีราคาสูงกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่า เพราะไม่เกรงกลัวต่ออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น

บุญสม มาร์ติน และ ส่าอง พ่วงบุตร (2525 : 82 - 88) ที่ได้กล่าวถึงหลักการใช้รถว่า สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

ดังนั้นจึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน