

พฤติกรรมและการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ศตวรรษ สุจิตร์รัตน์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม

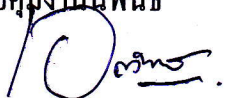
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เมษายน 2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณา  
งานนิพนธ์ของ ศตวรรษ สุจิตร์ตันันท์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม  
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



..... อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า



..... ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร.วิเชียร ต้นศิริกงกล)



..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร)



..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สัมฤทธิ์ ยศสมศักดิ์)

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม  
ของมหาวิทยาลัยบูรพา



..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร)

วันที่..... 24 ..... เดือน..... เมษายน..... พ.ศ. 2563.....

## ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รongศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร รองศาสตราจารย์ ดร.สุพจน์ บุญวิเศษ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.ไวพจน์ กุลาชัย ซึ่งได้สละเวลาอันมีค่าให้คำปรึกษาแนะนำในการทำงานนิพนธ์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนสำเร็จได้ด้วยดีผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์ของคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่านที่ได้ประสาทความรู้อันมีค่าแก่ผู้วิจัย

ท้ายที่สุดนี้ ประโยชน์และคุณค่าของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่คุณพ่อคุณแม่ ซึ่งเป็นที่เคารพรักและให้กำลังใจผู้วิจัยตลอดมา หากงานนิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่อง ด้วยประการใดผู้วิจัยขอน้อมรับไว้เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขในโอกาสต่อไป

ศตวรรษ สุจิตร์ตันันท์

60920290: สาขาวิชา: การบริหารงานยุติธรรมและสังคม; ร.ม. (การบริหารงานยุติธรรมและสังคม)

คำสำคัญ: พฤติกรรม/การละเมิด/กฎจราจร/ประชาชน/ชลบุรี

ศตวรรษ สุจิตร์รัตน์: พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี (BEHAVIOR OF TRAFFIC RULE VIOLATION AMONG PEOPLE IN SAENSUK MUNICIPALITY) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: เอกวิทย์ มณีธร, ร.ด., 77 หน้า. ปี พ.ศ. 2563.

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี 2. เพื่อศึกษาลักษณะการละเมิดกฎการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี รวมทั้งหมด 400 คน ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล และใช้สถิติค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบสมมติฐาน โดยการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 31 - 40 ปี ระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. มีประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะมากกว่า 6 ปี มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎการจราจรของประชาชน พบว่าระดับความคิดเห็นในภาพรวมทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ด้านตัวผู้ขับขี่อยู่ในระดับสูง โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ท่านไม่รู้กฎการจราจรอยู่ในระดับสูง และน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจรอยู่ในระดับปานกลาง โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ป้ายจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการละเมิดกฎการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการละเมิดข้อ ท่านมักขับรถย้อนศร หากทางกลับรถอยู่ไกล สูงที่สุด และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอนขณะขับขี่รถ ท่านจะทนฝืนขับต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว

60920290: MASTER: JUSTICE AND SOCIAL ADMINISTRATION; M.POL.SC. (JUSTICE AND SOCIAL ADMINISTRATION)

KEYWORDS: BEHAVIOR/VIOLATION/TRAFFIC RULE/PEOPLE/CHONBURI

SATAWAT SUJITRATTANANTH: BEHAVIOR OF TRAFFIC RULE VIOLATION AMONG PEOPLE AT SAENSUK MUNICIPALITY, MUANG DISTRICT, CHONBURI PROVINCE. ADVISORY COMMITTEE: EAKAWIT MANEETHORN, Ph.D., 77 P., 2020.

The objective of this research is to 1. study relevant factors for violating traffic rules at Saensuk Municipality, Muang District, Chonburi Province; 2. study the traffic rule violation features among people at Saensuk Municipality, Muang District, Chonburi Province. The population sampling group is the people using vehicles around Saensuk Municipality, Muang District, Chonburi Province with the total of 400 people. The questionnaire is used to collect data with the statistical methods e.g. percentage, means, deviation, and presumption test by Pearson coefficient correlation.

In this research, a finding is that the majority of sampling group is male with the age ranging from 31 to 40 years. These groups have educational background with diploma or high vocational certificate. They use vehicles for more than six years with light sentence of non-helmet wearings. Relevant factors, regarding people violation of traffic rule, are overall in medium level based on people's opinion. When considering each category, vehicle driver factor is in the highest level for not knowing the traffic rule. The lowest level is road conditions for transportation with the medium level. The high causes of traffic rule violation are unclear of traffic signs. People's behavior of traffic rule violation at Saensuk Municipality, Muang District, Chonburi Province are overall in the low level. When looking at each question, wrong-way driving, in particular too long to U-turn, is in the highest level. The lowest level is drowsy driving. Due to sleepiness or fatigue, the driver will speed up to the destination.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามวิจัย.....	8
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	8
สมมติฐานของการวิจัย.....	8
ข้อเสนอแนะแนวทางไม่ให้เกิดการละเมิดกฎจราจร.....	9
ขอบเขตของการวิจัย.....	9
ประโยชน์ของงานวิจัย.....	10
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	10
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร.....	12
แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร.....	16
แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎจราจร.....	30
ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.....	36
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	40
กรอบแนวความคิด.....	44
3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	46
การดำเนินการวิจัย.....	46
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	47
การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	47
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	49

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	51
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	52
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	53
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	53
ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมือง แสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.....	56
ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.....	60
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	65
สรุปผลการวิจัย.....	65
อภิปรายผล.....	67
ข้อเสนอแนะ.....	68
บรรณานุกรม.....	70
ภาคผนวก.....	73
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	77

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1-1 คดีอุบัติเหตุจากรถทางบกและมูลค่าความเสียหาย ที่ว่าราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2541-2561.....	4
1-2 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคลสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และ สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ ที่ว่าราชอาณาจักร พ.ศ. 2549 – 2558.....	5
2-1 สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนน ประจำเดือน มกราคม พ.ศ. 2561 - ธันวาคม พ.ศ. 2561.....	39
2-2 สรุปสถิติ 10 ข้อหาหลัก มีนาคม-พฤษภาคม 2560.....	40
3-1 จำนวนประชากรอายุตั้งแต่ 15 - 60 ปี และ 60 ปีขึ้นไป ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข.....	47
3-2 จำนวนตัวอย่างแยกตามชุมชนใหญ่.....	48
4-1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ.....	53
4-2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ.....	54
4-3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา.....	54
4-4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี).....	55
4-5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการกระทำผิดกฎหมายจราจร.....	55
4-6 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในภาพรวมทั้ง 4 ด้าน.....	56
4-7 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านตัวผู้ขับขี่.....	57
4-8 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพรถ.....	57
4-9 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร.....	58
4-10 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย.....	59
4-11 พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.....	60



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามเพศ.....	61
4-13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามอายุ.....	62
4-14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามระดับการศึกษา.....	62
4-15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ.....	62
4-16 ผลการเปรียบเทียบการละเมิดกฎจราจรของประชาชน โดยการทดสอบค่าคะแนน เฉลี่ยเป็นรายคู่.....	63
4-17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามการกระทำผิดกฎหมายจราจร.....	63
4-18 ผลการเปรียบเทียบการละเมิดกฎจราจรของประชาชน โดยการทดสอบค่าคะแนนเฉลี่ย เป็นรายคู่.....	64
4-19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	64
5-1 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	67

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 กรอบแนวคิดงานวิจัย.....	44

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กฎหมายการจราจรเกิดขึ้นด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันมากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน จึงจำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค คือการออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติตนเองเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน (ปัญญา จันทรสุขโข, 2555)

การฝ่าฝืนกฎหมายหมายจราจรถือเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่เป็นกรกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมและได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนด้วยในประเทศมีกฎหมายจราจรหลัก ๆ ที่บังคับใช้อยู่จำนวนมากแต่ที่จะใช้หลัก ๆ ประกอบด้วย 1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร ตรารขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ 2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย และ 3. พระราชบัญญัติรถยนต์เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน ดังนั้นกฎหมายจึงนับว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่ควบคุมพฤติกรรมของสังคมด้วย ซึ่ง ลักษณะการกระทำ ความผิดกฎหมายจราจรนั้นสามารถสรุปแบ่งได้ 3 กรณี ดังนี้ 1. ความผิดต่อกฎระเบียบ คือ ความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง เป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ ถือว่า “หลักเจตนาร้าย” เป็นปัจจัยในการแสดงความแตกต่างระหว่างความผิดต่อกฎระเบียบและความผิดอาญา 2. ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย มีลักษณะคือ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษผู้กระทำได้แล้ว ทำให้ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย และ 3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท แม้ว่าหลักในเรื่องความรับผิดชอบ

ในทางอาญาตามกฎหมายจราจรต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาที่ตาม จะเห็นว่ามีการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีแม้ผลของการกระทำจะมีอย่างเดียวกัน แต่ผลนั้นอาจเป็นผลมาจากกรกระทำโดยเจตนาและประมาทควบคู่ จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท (เอกรัตน์ โลหะ, 2555)

หากย้อนไปเมื่อปี 2522 เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบัน ปี 2562 ผ่านมา 30 ปี การคมนาคมส่วนใหญ่ในประเทศไทยจะใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก คือ อาศัยรถยนต์และจักรยานยนต์ โดยทางหลวงสายหลักในประเทศไทย นอกจากนี้ระบบขนส่งมวลชนจะมีการบริการตามเมืองใหญ่ต่าง ๆ ได้แก่ระบบรถเมล์ และรถไฟ รวมถึงระบบที่เริ่มมีการใช้งานรถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้ามอเตอร์ และในหลายพื้นที่จะมีการบริการรถสองแถว รวมถึงรถรับจ้างต่าง ๆ ได้แก่ แท็กซี่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก และการรับจ้างขนส่งแบบสมัยใหม่ผ่านแอปพลิเคชันต่าง ๆ ปัจจุบันก็ยังคงมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดจราจร ถึงแม้ว่ากฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเข้มข้นมากขึ้น แต่ผู้ขับขี่ยังคงขาดวินัยและสำนึก ยังคงมีพฤติกรรมทำผิดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย กระทำผิดซ้ำในระยะเวลาอันสั้น ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน ของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้นทั้งด้านปริมาณและความรุนแรง สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุประกอบ 4 ปัจจัย ได้แก่ 1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น รถสภาพเก่า 3 ปัจจัยที่เกิดจากทางและสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะของทาง ปัญหาเครื่องหมายสัญญาณในการจราจร และธรรมชาติ เช่น ฝนตก เป็นต้น และสุดท้าย 4 ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพจราจร แต่ผลของอุบัติเหตุจราจรนั้นเหมือนกันคือก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน (นัชรินทร์ ฐิทธิบุญวัฒน์, 2555)

รายงานของ WHO ระบุว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคอันดับสองรองจากแอฟริกาที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ตามมาด้วยเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก

ทั้งนี้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามการแบ่งในรายงานของ WHO ฉบับนี้ ประกอบด้วย บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย อินโดนีเซีย มัลดีฟส์ เมียนมา เนปาล ศรีลังกา ไทย และติมอร์เลสเต ทั้งนี้ ยุโรป อเมริกา และแปซิฟิกตะวันตก มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดต่ำลง เป็นเพราะการเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัย ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางถึงสูง ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น เช่น เลนจักรยาน การออกกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วที่ "ดีขึ้น" การคาดเข็มขัดนิรภัย และมาตรฐานของยานพาหนะไทยครองแชมป์ในอุษาคเนย์เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเว็บไซต์ของ WHO พบว่า ไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงสุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามการแบ่งของรายงานฉบับนี้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยแบ่งตามภูมิศาสตร์ พบว่าประเทศไทยยังคงมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุด โดยอยู่ที่ 32.7 คน ต่อประชากร 1 แสนคน เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนแบ่งตามประเภทผู้ใช้ยานพาหนะ เท่าที่รายงานฉบับนี้มีข้อมูล พบว่า ไทยมีอัตราการเสียชีวิตของคนใช้รถยนต์, คนใช้จักรยานยนต์ และคนใช้จักรยาน อยู่ที่ 4 คน, 24.3 คน และ 1.1 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ตามลำดับ ส่วนอัตราการเสียชีวิตของคนเดินเท้าในไทยอยู่ที่ 2.5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน (บีบีซี นาวิกชน, 2561) ทั้งนี้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลสถิติที่ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รวบรวมไว้ มาแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างไร ดังตารางที่ 1-1 และ 1-2

ตารางที่ 1-1 คดีอุบัติเหตุจรรยาทางบกและมูลค่าความเสียหาย ที่ราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2541 – 2561

ปี	รับแจ้ง (ราย)	มูลค่า ทรัพย์สิน เสียหาย (บาท)	ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล(คน)		
			ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
2541	73,725	1,378,673,826	12,234	15,011	37,527
2542	67,800	1,345,985,811	12,040	12,054	35,716
2543	73,737	1,242,205,524	11,988	12,502	40,609
2544	77,616	1,240,801,187	11,652	12,034	41,926
2545	91,623	1,494,936,815	13,116	16,806	52,507
2546	107,565	1,750,964,040	14,012	17,066	62,626
2547	124,530	1,623,081,112	13,766	18,207	75,957
2548	122,040	3,238,226,110	12,859	19,111	75,253
2549	110,686	3,643,747,912	12,693	17,852	65,438
2550	101,752	4,620,398,166	12,492	15,989	63,040
2551	88,721	5,420,940,002	11,505	12,888	58,125
2552	84,806	3,815,520,899	10,717	10,113	51,883
2553	83,220	396,220,581	7,661	3,560	14,769
2554	68,296	610,686,128	9,060	4,047	17,123
2555	54,341	503,564,564	7,634	3,551	17,465
2556	61,170	660,314,927	7,312	3,419	17,419
2557	63,490	401,239,348	6,515	2,722	18,166
2558	71,272	266,690,965	6,502	2,554	15,302
2559	73,930	52,967,629	6,993	4,183	33,182
2560	88,218	47,386,876	8,927	5,514	44,953
2561	102,384	41,809,314	8,163	5,281	55,531

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2562)

ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจรก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย ทั้งนี้การกระทำที่เกิดจากปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่นั้น เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ละเมิดกฎจราจรแล้วส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุตามมา โดยคู่ได้จากสถิติระบุว่า ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 จนถึงปี 2560 มีคนไทยกระทำผิดกฎหมายจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งมาก มหาศาลถึง 680,000 ใบพวงായ ๆ ครั้งปีคนไทยทำผิดกฎหมายจราจร 6.8 แสนรายถ้าวรวมสถิติ 1 ปี จะมีผู้ใช้รถใช้ถนนทำผิดกฎหมายจราจรไม่ต่ำกว่า 1.3 ล้านรายยังไม่รวมคนที่ทำผิดกฎหมายจราจร แต่ไม่โดนตำรวจแจกใบสั่งอีกแต่ที่แย่งยิ่งกว่าคือ ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง 6.8 แสนราย มีเพียง 11 เปอร์เซนต์ที่ไปชำระค่าปรับตามหน้าที่พลเมืองดีที่เหลืออีกเกือบ 90 เปอร์เซนต์ คือแผล่งไม่ยอมไปจ่ายค่าปรับตามกติกาสถิตินี้ชี้ว่า คนไทยเคยชินในการทำ พร้อมฝ่าฝืนกฎจราจรซ้ำแล้วซ้ำอีกโดยไม่รู้สึกลึกผิดแต่อย่างใดและคนไทยส่วนใหญ่เห็นใบสั่งตำรวจเป็นเศษกระดาษเท่านั้นเอง (สถิติยืนยัน: คนไทยกระทำผิดกฎหมายจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งมาก มหาศาลถึง 680,000 ใบ, 2560)

ตารางที่ 1-2 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล

สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และ สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ ที่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2549 – 2558

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
สาเหตุจากบุคคล	34,670	39,652	33,477	36,753	39,733	46,244	45,036	43,193	41,580	43,423
เมาสุรา	5,485	7,759	7,719	9,481	7,641	5,460	3,782	2,645	1,501	1,364
เสพสาร ออกฤทธิ์ ต่อจิตและประสาท	24	30	10	37	30	104	18	18	19	38
ใช้โทรศัพท์มือถือ	23	28	22	24	48	19	22	19	22	23
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	29	40	24	24	56	77	72	61	61	42
ไม่สวมหมวกกันน็อก	505	512	359	456	602	871	841	858	753	581
ไม่ให้สัญญาณจอดรถ/เลี้ยว/ชะลอ	685	738	353	450	489	546	519	601	433	665
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	76	115	114	137	96	149	118	110	79	85
ไม่ให้โคมไฟในเวลาค่ำคืน	131	118	95	115	124	156	148	120	144	142
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	984	1,026	1,204	1,602	1,532	1,907	1,852	1,899	2,146	2,155
ไม่ปิดประตูรถผู้โดยสาร	8	18	17	5	8	12	21	13	7	25
ไม่ปิดล็อกกระเบาะท้าย	3	5	3	3	6	11	4	6	5	5

## ตารางที่ 1-2 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ขับรถนอกช่องประจำทาง	100	104	57	88	98	131	119	125	109	98
ขับรถกลับใน	328	324	300	344	445	498	560	550	530	614
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	5,573	6,018	4,550	5,163	6,247	7,402	6,891	7,470	6,971	7,164
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	3,664	4,796	3,555	3,607	4,629	5,387	6,666	6,314	6,597	8,140
ขับรถตามกระชั้นชิด	2,934	3,724	3,443	3,399	4,175	5,220	5,245	4,618	4,888	5,997
ขับรถผิดช่องทาง	859	827	718	703	830	1,040	1,102	952	1,031	1,438
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	763	785	729	639	788	874	828	732	732	850
ขับรถร่อมเส้นแบ่งทาง	539	675	635	637	682	918	753	702	693	814
ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย	1,251	1,318	1,074	974	962	1,468	1,397	1,165	988	1,043
ขับรถไม่ชำนาญ	1,371	1,327	1,402	1,626	1,736	2,614	2,390	3,043	3,300	2,985
บรรทุกเกินอัตรา	45	39	28	27	43	39	30	27	39	40
เจ็บป่วยกระทันหัน	6	6	6	6	3	12	6	17	12	12
หยุดรถโดยสารนอกเขต/ป้าย	6	9	13	9	11	12	14	13	8	7
ชะลอ/หยุดรถกระทันหัน	424	372	344	284	495	965	867	699	542	571
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณ	55	64	39	55	83	91	86	65	65	81
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	36	51	44	32	43	65	56	56	32	91
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม/แยก	200	216	167	200	163	424	463	240	147	134
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	220	157	156	175	227	305	293	240	327	241
อื่น ๆ	8,343	8,451	6,297	6,451	7,441	9,467	9,873	9,815	9,399	7,978
สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม	9,828	9,960	8,679	11,129	12,626	18,440	17,530	18,028	14,946	14,554
ถนนลื่น	715	598	480	614	1,264	2,571	2,275	3,482	1,123	1,137
ถนนชำรุด	412	458	374	366	521	813	638	1,374	650	656
ถนนแคบ	1,274	1,498	1,077	1,206	1,444	2,247	2,597	2,038	2,031	2,404
ถนนมืด	1,404	1,490	1,210	1,646	2,107	2,493	2,613	2,904	2,158	1,939
มีฝนตก	357	376	360	407	475	942	766	736	761	808
มีหมอก/ควันฝุ่นมาก	83	62	60	64	63	81	95	185	125	90
มีสิ่งบังตา	294	303	245	290	474	582	754	934	740	654



## ตารางที่ 1-2 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
มีการขุด/เจาะ/ซ่อม/สร้างทาง	169	111	75	102	174	166	186	228	193	151
มีแสงส่องเข้าตา	232	118	314	281	218	214	247	329	376	228
มีกองวัสดุ/สิ่งของกีดขวาง	61	73	42	101	68	98	80	56	80	120
ไม่มีป้ายสัญญาณจราจรเตือน	318	378	267	265	297	441	447	434	589	438
ระบบไฟฟ้าจราจรขัดข้อง/ไม่มี	215	162	150	151	177	199	178	233	164	113
คนตัดหน้ารถ	211	223	160	154	229	289	240	240	231	290
สัตว์ตัดหน้ารถ	116	133	94	98	86	108	76	108	92	143
อากาศมีดครีမ်	480	359	263	374	534	536	392	274	218	145
อื่น ๆ	3,487	3,618	3,508	5,010	4,495	6,660	5,946	4,473	5,415	5,238
สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่	6,369	6,580	6,711	8,557	9,037	13,610	12,411	10,557	9,885	10,000
ระบบห้ามล้อขัดข้อง	1,170	927	894	906	1,629	2,991	2,868	2,267	1,706	1,418
ระบบบังคับเบรกขัดข้อง	191	317	300	183	194	184	194	337	173	273
ระบบไฟฟ้าขัดข้อง	130	69	70	91	130	197	167	226	259	332
ระบบเครื่องยนต์ขัดข้อง	38	56	36	36	70	127	58	68	56	39
ระบบระบายความร้อนชำรุด	9	7	6	8	17	10	3	8	22	11
ระบบเชื้อเพลิงชำรุด	3	2	6	6	13	3	9	3	11	16
อุปกรณ์นิรภัยชำรุด	19	14	20	21	23	38	23	35	22	35
ที่ปิดน้ำฝนชำรุด	7	2	2	4	6	12	7	4	6	3
ห้ามล้อมือชำรุด	75	42	45	63	110	166	223	227	163	297
ประตู / ฝากระโปงชำรุด	7	4	7	6	14	4	7	5	4	4
กระจกต่องหลังชำรุด	33	85	42	26	43	48	44	45	53	30
กระจกแตก	4	4	5	5	9	14	8	10	12	6
ยางแตก	145	168	133	131	135	121	148	145	173	149
ยางเสื่อมสภาพ	195	185	106	154	201	586	680	403	369	422
ติดฟิล์มผิดกฎหมาย	13	7	2	4	3	15	14	14	30	22
ดัดแปลงสภาพผิดกฎหมาย	76	88	77	63	135	101	193	116	115	191
ล้อ/เพลาลูกุด	42	34	27	27	30	39	30	32	66	54
อื่น ๆ	4,212	4,569	4,933	6,823	6,275	8,954	7,735	6,612	6,645	6,698

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2558)

จากข้อมูลและสถิติที่แสดงข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่าเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี นั้น มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญซึ่งต้องใช้ยานพาหนะในการเดินทางมา และมีสถิติอุบัติเหตุจากรถและการละเมิดกฎจราจรเกิดขึ้นเป็นประจำ ทำให้ผู้วิจัยต้องการศึกษาลักษณะพฤติกรรมจากรถ เพื่อศึกษาลักษณะการละเมิดและดูว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อที่มีผลต่อพฤติกรรมจากรถละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เพื่อจะได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อื่นต่อไป

### คำถามวิจัย

1. ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีมีพฤติกรรมจากรถอย่างไร
2. ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีมีลักษณะการละเมิดกฎจราจรอย่างไร
3. ปัจจัยใดที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดการจากรถของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาลักษณะการละเมิดกฎการจากรถของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### สมมติฐานของการวิจัย

1. เพศที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
2. อายุที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
3. ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
4. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

5. การกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

### ข้อเสนอแนะแนวทางไม่ให้เกิดการละเมิดกฎจราจร

1. ให้นำหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีร่วมกันจัดกิจกรรมรณรงค์การใช้ถนนและการขับขี่ปลอดภัยตามกฎหมายจราจร
2. ให้มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรจากเจ้าหน้าที่ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีอย่างเข้มงวดกวดขัน
3. ให้นำหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านวิศวกรรมจราจรตรวจสอบ และปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร ป้ายเครื่องหมายจราจร เส้นจราจร เป็นต้น ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในการจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้ ศึกษาปัจจัยการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ. 2562 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2562 มีขอบเขตการวิจัยดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา: ผู้วิจัยมุ่งเน้นการศึกษา ดังนี้

ตัวแปรอิสระ

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่
  - 1.1 เพศ
  - 1.2 อายุ
  - 1.3 ระดับการศึกษา
  - 1.4 ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี)
  - 1.5 การกระทำผิดกฎหมายจราจร
2. ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
  - 2.1 ด้านตัวผู้ขับขี่
  - 2.2 ด้านสภาพรถ
  - 2.3 ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร
  - 2.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมือง  
แสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตด้านประชากร: ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอ  
เมือง จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตด้านพื้นที่: พื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### ประโยชน์ของงานวิจัย

1. ทราบถึงลักษณะพฤติกรรมการจราจรและการละเมิดกฎจราจรของประชาชนใน  
เขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
2. ทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขต  
เทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
3. ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำ  
ผลการศึกษาไปใช้และสามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและหาแนวทางการละเมิด  
กฎจราจรได้

### นิยามศัพท์เฉพาะ

การละเมิดกฎจราจร หมายถึง การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร  
ประชาชน หมายถึง ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง  
จังหวัดชลบุรี

พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร หมายถึง การกระทำของผู้ที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาล  
เมืองแสนสุข ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ทั้งในปัจจุบันและ  
ประสบการณ์ที่ผ่านมา ประกอบด้วย การขับรถผิดกฎจราจร การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และการ  
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ปัจจัยของผู้ที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข  
ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และประเภทยานพาหนะ

ปัจจัยส่วนอื่น ๆ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของ  
ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ประกอบด้วย ด้านตัวผู้ขับขี่ ด้านสภาพรถ ด้านสภาพถนนที่  
ใช้สัญจร และด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี) หมายถึง จำนวนปีที่ผู้ใช้ยานพาหนะของผู้ที่ใช้ยาน  
พาหนะ

ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ หมายถึง ทักษะและความชำนาญในการใช้ยานพาหนะ รวมถึงความเชี่ยวชาญการใช้ยานพาหนะในการจราจรด้วย

วิศวกรรมจราจร หมายถึง ลักษณะการออกแบบถนน เครื่องหมายการจราจร สัญญลักษณ์ การจราจร ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
2. แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร
3. แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎจราจร
4. ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวความคิด

#### แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ความหมายของคำว่า จราจร ตามราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 “[จะ]ราจอน] น. หมายถึง การที่ยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปตามทาง, เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องการนั้น.”

ความหมายของคำว่า จราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ข้อ (1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือไล่อ้อนสัตว์ และ คำว่า “ทาง” ในข้อ (2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

ดังนั้นจากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า การจราจร คือ การที่ คน สัตว์ หรือ ยานพาหนะ เคลื่อนที่ไปมาโดยใช้ “ทาง” ตามที่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ เอกรัตน์ โลหะ (2555) กล่าวว่า ในปี พ.ศ. 2477 คำว่า “จราจร” เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พันตำรวจเอก ซี.บี.ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงและได้ออกกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2477 เป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมี

ความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันมากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนน ให้ดียิ่งขึ้นและเมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มเป็นสังคมแล้ว การที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมากความต้องการของแต่ละคนก็ต่างกัน ความประพฤติกฎมหลังการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ความเชื่อทางศาสนา การประกอบอาชีพของแต่ละคนก็แตกต่างกัน หากปล่อยให้แต่ละคนกระทำการตามความต้องการ ตามอำเภอใจแล้ว ก็คงจะเกิดความวุ่นวายยุ่งเหยิงขึ้นในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้สังคมจึงจำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค คือการออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติ นั้นเอง

ซึ่ง ตรงกับ วิลาลินี สิทธิโสภณ (2557) กล่าวว่า เมื่อเกิดการจรรยาบรรณการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้า จำนวนยานพาหนะในท้องถนนขยายตัวมากขึ้นและทางหลวงได้มีจำนวนมากขึ้น จึงมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกหลายฉบับ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร ถึงแม้ว่ากฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเข้มข้นมากขึ้น แต่ผู้ขับขี่ยังคงขาดวินัยและสำนึก มีพฤติกรรมทำผิดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย กระทำผิดซ้ำ ในระยะเวลาอันสั้น ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน ความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ดังนั้นการปฏิบัติตามกฎจราจรจึงเป็นสิ่งที่พึงปฏิบัติเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิตของผู้อื่น (นัชรศม์ ซูหิรัญญ์วัฒน์, 2555) การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญ และเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้สรุปความหมายของ กฎจราจร ว่าเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้ เป็น ไปด้วยความเรียบร้อยและมีความ เป็นระเบียบกฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันคือ คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559

องค์ประกอบของกฎหมายจราจร มี 6 อย่างดังนี้

1. ด้วบทกฎหมาย ซึ่งจะกำหนด สิทธิ และ หน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
  2. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนรถด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน
  3. ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
  4. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ
  5. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์เครื่องตรวจวัดควัน ฯลฯ
  6. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ฯลฯ
- ซึ่งหากทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะเกิดประโยชน์แก่การจราจรบนท้องถนน เช่น สามารถช่วยให้การจราจรไม่ติดขัดไม่เกิดปัญหาการจราจรหรือช่วยเสริมสร้างจิตสำนึกให้คนในสังคมอีกทั้งจะช่วยลดการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน ที่สำคัญคือช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียต่อทรัพย์สินและร่างกายอีกด้วยซึ่ง
- ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- นัชรศม์ ชูทรัพย์วัฒน์ (2555) สามารถสรุปได้ 4 ปัจจัย ได้แก่
1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน ประกอบด้วย
    - 1.1 ผู้ขับขี่ สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสรุป คือ
      - ขาดความรู้ความเข้าใจในการจราจร
      - สุขภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้ทางบกพร่องไม่เหมาะสม ดิดสุรยาเมาหรือยาเสพติด ขาดวินัยขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ดีและปลอดภัยขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบที่ดีที่มีต่อตนเองและสังคม
    - 1.2 ผู้โดยสาร เป็นผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อม เช่น ให้ผู้ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรหรือห้อยโหนรถโดยสารหรือยื่นอวัยวะออกจากตัวรถ
    - 1.3 คนเดินเท้า ไม่ใช่สะพานข้ามหรือทางข้ามเป็นต้น
  2. ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ
 

ในการควบคุมดูแลเกี่ยวกับยานพาหนะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 อย่างคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ สาเหตุคือสภาพชำรุดบกพร่องอันสืบ



เนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพ  
ของระบบห้ามล้อระบบบังคับเลี้ยวระบบพวงมาลัยระบบการทรงตัวระบบไฟสัญญาณเกิดบกพร่อง

### 3. ปัจจัยที่เกิดจากทางและสิ่งแวดล้อม

- ลักษณะของทาง เช่น ทางที่กว้างแต่ไม่มีขอบทางหรือทางที่มีช่องทางเดินรถสวนกัน  
แต่ไม่มีแนวกั้นกลางถนน/พื้นผิวทางชำรุดพื้น/ผิวทางที่ลื่นเป็นต้น/ปัญหาเรื่องแสงสว่าง/การตีเส้น  
บนพื้นถนนไม่ชัดเจน

- ปัญหาเครื่องหมายสัญญาณในการจราจรซึ่งอาจจะติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสมมองไม่  
ชัดเจนในตอนกลางคืน

- ธรรมชาติ เช่น ฝนตก /หมอกลงจัด /แสงสว่างจากดวงอาทิตย์ เป็นต้น

### 4. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพจราจร

สภาพการจราจรที่จะติดขัดเช่นการจราจรที่ติดขัดทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเหน็ดเหนื่อยขาด  
ความรับผิดชอบ/อยากจะไปให้เร็วขึ้นเพื่อให้ทันเวลาที่กำหนดหรือการจราจรที่สะดวกเกินไปก็จะ  
ทำให้ขับขี่เร็วขึ้น

สอดคล้องกับ ดร.ปิวิภา คำพุททะ และคณะ (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการ  
เกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้เป็น 3 ประการ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านบุคคล (Human factor) คือบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่รถ  
ผู้โดยสารและผู้เดินเท้า โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

2. ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle factor) โดยสาเหตุสำคัญจากด้านยานพาหนะที่ก่อให้เกิด  
อุบัติเหตุจราจร เช่น ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องของยาง ระบบห้ามล้อ ระบบสัญญาณไฟ  
และกระจกมองหลัง เนื่องจากขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี ก่อนออกเดินทางหรือก่อนใช้  
งาน โดยเฉพาะยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ที่พบว่า มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ  
จราจรมากที่สุด

3. ปัจจัยด้านถนนและสภาพแวดล้อม (Road and environment factor) โดยสาเหตุที่ทำให้  
เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่

- ปัจจัยด้านถนน เช่น ถนนตรง ถนนลาดยาง ถนนที่มีทางโค้ง หรือ โค้งหักศอกทำให้เกิด  
มุมอับหรือมุมบอดของการไม่สามารถมองเห็นสภาพจราจรข้างหน้า ถนนที่กำลังก่อสร้างหรือชำรุด  
เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือไหล่ถนนไม่เสมอกัน การมีสิ่งกีดขวางตามไหล่ทางโดยเฉพาะไหล่ทางที่เป็น  
ทางโค้ง หรือบริเวณสะพาน ถนนไม่มีเครื่องหมายเตือนและไม่มีการตีเส้นบนพื้นถนนเป็นสี  
สะท้อนแสง ตลอดจนคำเตือนด้วยตัวอักษรตัวใหญ่ที่มองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ระวัง

- ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ทัศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น มีแสงสว่างไม่เพียงพอ มีฝนตกหนัก มีสัตว์เลื้อยคลานกีดขวางการเดินรถ ซึ่งเป็นอันตรายสำหรับรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง มีหมอกลงจัดหรือมีควันที่บดบังที่เกิดจากการเผาหญ้าหรือฟางข้าวข้างทาง เป็นต้น

เอกรัตน์ โลหะ (2555) กล่าวว่า การฝ่าฝืนกฎหมายหมายจราจรถือเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่เป็นกรกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมและได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วยซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป โดยกฎหมายจราจรหลัก ๆ จะประกอบด้วย

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร ตรารำขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกันนอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย และกำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถ และการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วม

## แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรได้มีการให้คำนิยามความหมายไว้หลากหลาย ดังนี้

ตามราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 (กฎ) น. กฎเกณฑ์ที่ผู้มีอำนาจตราขึ้นเพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตามเป็นการทั่วไป ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามย่อมได้รับผลร้าย กฎหมายอาชญากรรมขึ้นเพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือระหว่างบุคคลกับรัฐ หรือเพื่อใช้ในการบริหารประเทศ กฎหมายอาจเกิดจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันก็ได้และ

คำว่า กฎหมาย ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 นั้น หมายถึง กฎที่สถาบันหรือผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐตราขึ้น หรือที่เกิดขึ้นจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือ

เพื่อใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม หรือเพื่อกำหนดระเบียบแห่ง ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือระหว่างบุคคลกับรัฐ

พินัยกรรม (2512) กฎหมาย คือ ข้อบังคับซึ่งรัฐบัญญัติไว้ให้ประชาชนปฏิบัติตาม ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษ

สถาบันพระปกเกล้า (2562) กฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ กติกา หรือ มาตรฐานที่ใช้เป็น แนวทางพื้นฐานในการอยู่ร่วมกันในสังคม เพื่อให้สมาชิกประพฤติปฏิบัติตาม โดยไม่ถูกเอารัดเอา เปรียบจากบุคคลอื่น ด้วยเหตุที่กฎหมายมีสภาพบังคับ ทำให้สมาชิกในสังคมทุกคนจะต้องรู้ กฎหมาย ผู้ใดจะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ และจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ประสิทธิ์ โงะวิไลกุล และคณะ (2540 อ้างถึงใน เอกรัตน์ โลหะ, 2555) กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม ซึ่งเกิดมาจากเหตุผลอันถูกต้องที่มา จากมโนธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณีวัฒนธรรม จิตวิทยา แนวความคิดทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ฯลฯ จนทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตาม เนื่องจากกฎหมายไม่ใช่สิ่งที่คนสร้างขึ้นมาจากใจแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจากจิตใจของ ประชาชาติร่วมกัน (Volksgeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิด ความเชื่อความเห็น ถูกคิดร่วมกัน ทั้งนี้เพราะกฎหมายถูกสร้างขึ้นมาจากเพื่อประโยชน์สุขของคนในสังคม ดังนั้นจึงอาจ กล่าวได้ว่ากฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น

ดังนั้น ผู้วิจัยขอสรุปว่า กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์แบบแผนที่มีอิทธิพลต่อการควบคุมความ ประพฤติของคนในสังคมนั้น กฎหมายจึงนับว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่ควบคุมพฤติกรรมของ สังคมด้วย ซึ่งเกิดมาจากเหตุผลอันถูกต้องที่สอดคล้องกับเศรษฐกิจ การเมือง ศาสนา ประเพณี วัฒนธรรม เป็นต้น จนทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตาม ด้วยเพราะกฎหมายสร้างขึ้น มาเพื่อประโยชน์สุขของคนในสังคมและเมื่อมนุษย์มาอยู่ร่วมกันในสังคมจึงจำเป็นต้องสร้างกฎเกณฑ์ ต่าง ๆ ขึ้นเพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคมให้เป็นไปในทำนองเดียวกัน เพื่อรักษา ความเป็นระเบียบของสังคมให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ลักษณะของกฎหมาย

มหาวิทยาลัยรามคำแหง (2562) อธิบายว่า กฎหมายสามารถจำแนกลักษณะได้ 4 ประการ

1. กฎหมายต้องมีลักษณะเป็น “กฎเกณฑ์” นั้นหมายความว่า ต้องเป็นข้อบังคับที่เป็น มาตรฐานที่ใช้วัดและกำหนดความประพฤติของสมาชิกของสังคมได้ว่าถูกหรือผิด ให้กระทำการได้ หรือห้ามกระทำการ ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ยอมปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ถือว่าผิดและจะถูก ลงโทษ

2. กฎหมายต้องกำหนดความประพฤติบุคคล อันได้แก่ การเคลื่อนไหวหรือไม่ เคลื่อนไหวร่างกายภายใต้การควบคุมของจิตใจ รวมไปถึงการกระทำหรืองดเว้นกระทำอย่างใดที่ต้องอาศัยร่างกายเคลื่อนไหว

3. กฎหมายต้องมีสภาพบังคับ ความจำเป็นต้องมีสภาพบังคับในกรณีที่มีการฝ่าฝืน กฎเกณฑ์ซึ่งสภาพบังคับคือโทษต่าง ๆ ในกฎหมายกฎหมายใดไม่มีสภาพบังคับ ไม่เรียกว่าเป็นกฎหมาย

4. กฎหมายต้องมีกระบวนการบังคับที่เป็นกิจจะลักษณะ คือ ต้องมีกระบวนการบังคับใช้กฎหมายต้องกระทำโดยรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผ่านกระบวนการบังคับใช้กฎหมายองค์กรต่าง ๆ เช่น ตำรวจ ศาล เป็นต้น

#### ความสำคัญของกฎหมาย

ปัจจุบันกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของมนุษย์อย่างมาก ตั้งแต่อยู่ในครรภ์มารดา เช่น กฎหมายรับรองสิทธิในครรภ์มารดา พอคลอดออกมาเป็นทารกกฎหมายก็บังคับต้องไปแจ้งเกิดเพื่อขอรับสูติบัตร เมื่ออายุครบ 7 ปี กฎหมายก็บังคับให้ต้องไปทำบัตรประชาชน จนถึงแต่งงานมีครอบครัว กฎหมายก็ให้ต้องจดทะเบียนสมรส จนถึงการสิ้นชีวิต กฎหมายก็ให้ทำพินัยกรรมได้ พอเกิดการตายกฎหมายก็ให้แจ้งเจ้าหน้าที่รัฐด้วย ในทางธุรกิจและเศรษฐกิจ กฎหมายก็เข้ามากำหนดการจัดตั้งการเป็นนิติบุคคลกำหนดหลักเกณฑ์พิจารณาต่าง ๆ การกำหนดอัตราภาษี กฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นต้น แม้จะไม่มีบัญญัติให้ทุกคนต้องรู้กฎหมาย แต่ก็มีหลักกฎหมายว่า “ความไม่รู้กฎหมายไม่เป็นข้อแก้ตัว” เพราะฉะนั้นเมื่อกฎหมายเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับชีวิตคนเราเช่นนี้ เราจึงจำเป็นต้องศึกษากฎหมายเพื่อให้ทราบถึงสิทธิหน้าที่ของตนเองที่มีตามตามกฎหมาย เพื่อจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง และไม่เป็นการอ้างว่าตนไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความผิดที่กระทำ (มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2562)

เพราะฉะนั้นการจรรยาบรรณที่องถนนจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ที่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รองรับทันต่อเทคโนโลยีต่าง ๆ ในสมัยใหม่ และเป็นกฎเกณฑ์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันต่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของสังคม โดยหลัก ๆ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 ดังนั้น กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร จึงไม่ใช่กฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค อีกทั้งวัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มีใช้เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วยฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำผิดที่มีลักษณะเป็น

การก่อให้เกิดอันตรายด้วย ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกทั้งหลายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดต่อกฎระเบียบ” ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร คือความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย แม้ว่ากรกระทำ นั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าว ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคมเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย” และนอกจากนี้การกระทำความผิดกฎหมายจราจรทางลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทด้วย

เอกรัตน์ โลหะ(2555) กล่าวว่า ความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกนั้นสามารถสรุปแบ่งได้ 3 กรณี ดังนี้

#### 1. ความผิดต่อกฎระเบียบ

ความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎหมายที่แตกต่างกัน ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่า “หลักเจตนาร้าย” เป็นปัจจัยในการแสดงความแตกต่างระหว่างความผิดต่อกฎระเบียบและความผิดอาญา ดังนั้น การบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย มาตรการที่เป็นกฎระเบียบ และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งตามกฎหมายคอมมอนลอว์สามารถอธิบายถึงความผิดต่อกฎระเบียบ ว่าผู้กระทำไม่มีเจตนาร้ายว่ามีความแตกต่างจากความผิดอาญา สรุปได้ดังนี้

1. ความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะยากในการพิสูจน์เจตนาร้าย
2. ความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายคอมมอนลอว์ แต่เป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น
3. ความผิดต่อกฎระเบียบที่ถูกสร้างขึ้นโดย ทำให้เจตนาร้ายไม่ใช่องค์ประกอบที่มีความ

## จำเป็นของความผิด

4. ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นเป็นความผิด เพราะมีกฎหมายห้าม มากกว่าเป็นความผิดในตัวเอง

ดังนั้น ความผิดต่อกฎระเบียบจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ผู้กระทำผิดจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เสริมสร้างมาตรฐานของความปลอดภัย และการระงับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการอยู่ร่วมกัน ดังนั้น บทลงโทษเป็นการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ

## 2. ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย คือ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่น ได้รับความคุ้มครอง แม้ผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษผู้กระทำได้แล้ว ดังนั้น ด้วยเหตุผลข้างต้นและข้อจำกัด 2 ข้อ คือ 1. ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบ กล่าวคือ ความรับผิดชอบในผลนั้น บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้ายแต่ถ้าความเสียหายไม่เกิดขึ้นก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้ แม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยง่าย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ ก็ตาม 2. ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดโดยเจตนา นั้น ผู้กระทำอาจรับผิดชอบพยายามได้หากการกระทำไม่สำเร็จ ปัญหาคือการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย แต่การกระทำนั้น ไม่ก่อความเสียหายแก่ผู้ใด ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบแม้แต่ฐานพยายามทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เพราะกรณีผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบฐานพยายามนั้น ผู้กระทำต้องมีเจตนาในการกระทำความผิดด้วย ที่กล่าวถึงข้างต้น ทำให้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานแนวคิดข้างต้นด้วย โดยการที่กระทำความผิดของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเพียงแต่วินิจฉัยว่า น่าจะมีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริง หรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้ว่าอันตรายอาจเกิดขึ้นได้ก็ต้องรับผิดชอบแล้ว ดังนั้นวัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วยฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ทำให้ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเอง เหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย

ขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่นกฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ที่การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิด ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำ นั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็น การก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติ ขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติ ขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

### 3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

แม้ว่าหลักในเรื่องความรับผิดชอบในทางอาญาตามกฎหมายจราจรต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวแล้วจะเห็นว่ามีการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีแม้ผลของการกระทำจะมีอย่างเดียว แต่ผลนั้นอาจเป็นผลมาจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทควบคู่กัน เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ผู้ขับขี่ไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม ทั้งนี้ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาคด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องมีเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตัวอย่างเช่น ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาหวิดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด”แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

#### การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ชยุตพล รังกาแกม (2544, หน้า 74 – 75 อ้างถึงใน เอกธรัตน์ โลหะ, 2555, หน้า 19)

กล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพราะวินัยจราจร มีความสำคัญและ

มีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไขเพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้าอันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม “การสร้างวินัยจราจร” เป็นเรื่องจำเป็น เช่น ให้เป็นผู้ที่ต้องรักษากฎระเบียบและวินัยอย่างเคร่งครัด ผู้ใดฝ่าฝืนก็ควรจะมีมาตรการที่ลงโทษเฉียบขาดยิ่งขึ้น หมายถึงการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่ มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำ ความผิด กฎหมายจราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นธรรมดาในสังคมที่จะต้องมีการฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคม

สำหรับกฎหมายจราจรในประเทศไทยจะเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจและเจ้าพนักงานขนส่งของกรมขนส่งทางบกที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการบังคับกฎหมายจราจรนั้นจะทำให้ผู้กระทำผิดเรียนรู้และลดพฤติกรรมที่เป็นความประมาทเห็นแก่ตัวลงในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ การบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพนั้นตัวบทกฎหมายต้องมีความชัดเจนแน่นอนด้วย (ปัญญ จันทรสุขใจ, 2555)

พิทยา กิจดิสรานนท์ (2551) กล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นเป็นตัวจักรสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าเป็นการแก้แค้นผู้กระทำผิดซึ่งเป็นธรรมดาที่ในสังคมจะมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สมาชิกในสังคมเคารพกฎหมายมี องค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ 1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม 2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด 3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

ดังนั้น ผู้วิจัยขอสรุปการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้ การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมอันเป็นตัวจักรสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจร คือการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าเป็นการแก้แค้นผู้กระทำผิดซึ่งเป็นธรรมดาที่ในสังคมจะมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย สำหรับกฎหมายจราจรในประเทศไทยจะเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจและเจ้าพนักงานขนส่งของกรมขนส่งทางบก ที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพนั้นต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ 1. ตัวบทกฎหมาย 2. การปฏิบัติตามตัวบทกฎหมาย 3. บทลงโทษที่เป็นธรรมและ

สรุปสาระสำคัญของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

มีผู้ที่ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรไว้จำนวนมากสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (2561) หมายเหตุตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 11/2559) นั้น เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ครั้งแรก คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับ มาว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (2561) หมายเหตุตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 17/2557) นั้น เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ครั้งแรก คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตาม รัศมีของรถบรรทุกยังมีหลายมาตราที่ใช้ยังไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (2561) หมายเหตุตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 13/2557) นั้น เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ครั้งแรก คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

เอกรัตน์ โลหะ (2555) ได้สรุปตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องไว้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจรทางบกขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทางการใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกันนอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม

2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530

(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537 (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2544 (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วม

นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) ได้สรุปตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องไว้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย (สมพร พรหมหิตาธร และคณะ, 2535 อ้างถึงใน นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์, 2555) สรุปสาระสำคัญตามตราต่าง ๆ ของ ดังต่อไปนี้

1. รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่จะต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี (มาตรา 6 วรรคสอง)
2. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)
3. ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21)
4. ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายที่ปรากฏข้างหน้าต่อไปนี้ สัญญาณไปเหลืองให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้ สัญญาณไฟแดงให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ สัญญาณไฟเขียว ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ (มาตรา 22)
5. ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถซ้ายซ้าย ยกเว้น ด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดทางเดินรถ ทางเดินรถนี้เป็นทางเดินรถทางเดียว (มาตรา 33)
6. ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุด (มาตรา 34)

7. รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถซ้ายสุด (มาตรา 35)
  8. ให้ผู้ขับขี่ให้สัญญาณทุกครั้งเมื่อจะเลี้ยวรถ แชนง เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถ หยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 36)
  9. ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่สามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ (มาตรา 40)
  10. ทางเดินใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินทางเดียว ให้ผู้ขับขี่รถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้ (มาตรา 41)
  11. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในขณะที่หย่อนความสามารถ ขณะเมาสุราหรือของมีเมา ขับรถในลักษณะกีดขวาง ขับรถโดยประมาทหรือขับหวาดเสียวอันตราย แก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถแบบธรรมดา ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43)
  12. ห้ามไม่ให้ขับรถแซงรถอื่นทางซ้าย เว้นแต่รถข้างหน้ากำลังจะเลี้ยวขวาหรือทางเดินรถนั้นไปทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป (มาตรา 45)
  13. ห้ามผู้ขับขี่รถขับแซงรถในเขตทางโค้ง สะพาน ทางขึ้น ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเขตข้าม (มาตรา 46)
  14. เมื่อต้องขับรถเลี้ยวซ้ายให้ผู้ขับขี่ชิดซ้าย และให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายไม่น้อยกว่า 30 เมตรถ้าจะเลี้ยวขวาต้องชิดกึ่งกลางถนนทางขวา และให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวาไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 21)
  15. ห้ามไม่ให้เลี้ยวหรือกลับรถในเขตที่มีเครื่องหมายหน้ากลับรถในที่คับขันกลับรถบนสะพานหรือกลับรถในเขตทางแยกร่วมทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายให้กลับรถได้ (มาตรา 53)
  16. ห้ามมิให้หยุดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในทางร่วมทางแยก ในเขตบริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ ปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ ในลักษณะกีดขวางทางจราจร (มาตรา 55)
  17. ห้ามมิให้จอดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในทางร่วมทางแยกหรือระยะสิบล้อซ้อนกัน จอดตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร (มาตรา 57)
  18. ผู้ขับขี่และคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่หรือโดยสารจักรยานยนต์ ยกเว้น พระภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือศาสนาอื่นที่ใส่ผ้าโพกศีรษะ (มาตรา 122) เมตรจากทางร่วมทางแยกในทางข้ามในระยะสามเมตรจากทางในเขตเครื่องหมายห้ามจอดรถ
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (พรสวรรค์ เพชรแดง และคณะ, ม.ป.ป. อ้างถึงใน

นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์, 2555) เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สรุปสาระสำคัญตามตราต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ห้ามไม่ให้ใช้รถที่ยังไม่ได้จดทะเบียน ห้ามใช้รถที่จดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่เสียภาษีประจำปี (มาตรา 6)
2. รถที่จดทะเบียนแล้วต้องมีแผ่นป้ายทะเบียนและเครื่องหมายครบถ้วน (มาตรา 11)
3. รถที่จะทะเบียนแล้วต้องภายหลังหากเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบห้ามนำมาใช้ (มาตรา 12)
4. การเปลี่ยนแปลงสีรถที่ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง (มาตรา 13)
5. รถที่จดทะเบียนแล้วห้ามดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น (มาตรา 14)
6. ให้เจ้าของรถแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบวันนับแต่วันย้ายรถ (มาตรา 16)
7. ผู้ที่สามารถขอมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ แต่ถ้าขับรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ (มาตรา 46)
8. กรณีใบอนุญาตขับขี่สูญหายหรือชำรุด ต้องขอใบแทนต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันทราบเหตุนี้ (มาตรา 55)
9. ห้ามผู้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ (มาตรา 46)
10. ห้ามผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่แต่สิ้นอายุแล้วขับขี่รถ (มาตรา 65)
11. ผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถติดตัวมาด้วยขณะขับรถ (มาตรา 66)
12. ห้ามไม่ให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ตน ห้ามใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่รถหนึ่งกับรถคันหนึ่งห้ามให้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ผู้อื่น ห้ามเปลี่ยนแปลงโดยวิธีใด ๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกประจำรถ (มาตรา 67)

3. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และ

จัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐานนอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การขดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่งและได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วยมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎจราจร

กรมการขนส่งทางบก (2559) สรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งของ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้เป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ซึ่งได้กำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และอื่น ๆ ซึ่งมีข้อสำคัญหลัก ๆ ดังนี้

- ข้อกำหนดด้านการบรรทุก

รถบรรทุกให้บรรทุกสูงไม่เกิน 3.00 เมตร จากพื้นทาง เว้นแต่รถบรรทุกที่มีความกว้างของรถเกิน 2.30 เมตร ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 4.00 เมตร จากพื้นทาง

รถบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของ (Container) ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 4.20 เมตร จากพื้นทาง

- ข้อกำหนดความเร็วในการขับขี่

รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

รถบรรทุกขณะที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

รถบรรทุกซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายที่วิ่งในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร และในทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษอุดรรัถยา ไม่เกิน ชั่วโมงละ 70 กิโลเมตร

ยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางสายกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กำหนดให้ใช้อัตราความเร็ว ดังต่อไปนี้

รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร

รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (ก) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

- ข้อห้ามการเดินรถ

ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรอันเกี่ยวกับข้อห้ามการเดินรถ (การคิดเวลาหรือพื้นที่ห้ามเข้า) ไว้จำนวนหลายฉบับ โดยแยกตามขนาดของรถ เช่น รถบรรทุก 4 ล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป รถบรรทุกที่มีเพลาดั้งแต่ 3 เพลารขึ้นไป และรถพ่วง และยังได้ออกข้อบังคับแยกตามชนิดหรือสินค้าที่บรรทุกด้วย เช่น การบรรทุกน้ำมัน การบรรทุกถังขนส่งก๊าซ การบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ หรือผู้ขับรถ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบเส้นทางและเวลาที่อนุญาตการเดินรถให้ดีเสียก่อน

กรมการขนส่งทางบก (2559) สรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งของ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้ เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถเพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัย ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน และสำหรับตัวรถตลอดจนการใช้งาน และการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งมีข้อสำคัญหลัก ๆ ดังนี้

- ข้อกำหนดด้านผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่ง ที่ประสงค์จะทำการประกอบการขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้รถผิดประเภทตามที่ขออนุญาตไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราวตามหลักและวิธีการที่กำหนด หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อาทิ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เหน้หน้าหน้กับบรรทุก หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นกระทำการหรือมีอาการเมาสุราหรือของมึนเมา

อย่างอื่นเสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องดูแลป้องกันมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถขณะที่มีอาการเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากปรากฏว่าผู้ขับรถได้มีการกระทำความผิดว่า ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 40,000 บาท เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น และได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว

ผู้ประกอบการขนส่ง/เจ้าของรถ ต้องติดแผ่นป้ายทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับรถ หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

- ข้อกำหนดด้านตัวรถ

รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งจะต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงและมีความปลอดภัยในการใช้งานมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้อง และมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมหาก ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

รถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนด เช่น ควันดำ พนักงานเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการหรือเจ้าพนักงานจราจร) มีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้

การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญดังต่อไปนี้ จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนก่อนดำเนินการ โดยสามารถยื่นขอดำเนินการได้ ณ สำนักงานที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

โครงสร้าง ระบบบังคับเลี้ยว จำนวนงล้อและยาง จำนวนเพลาล้อ เครื่องกำเนิดพลังงาน ตัวถัง สีภายนอกตัวรถ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร จำนวนดวงโคมไฟแสงพุ่งไกล แสงพุ่งต่ำ ช่วงล้อ

- ข้อกำหนดด้านผู้ขับรถ

ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถที่ตนเองขับ และต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถอยู่กับตัวขณะปฏิบัติหน้าที่ ไว้แสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องแต่งกายสะอาดเรียบร้อยในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่หรือจิตใจห่อเหี่ยวความสามารถ หากฝ่าฝืนหรือ

ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ขับรถต้องไม่เสพยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม

ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

### แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎจราจร

จากการศึกษาเอกสาร รายงาน สถิติ ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจรแล้ว ผู้วิจัยสามารถสรุปเนื้อหาที่เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎจราจร ดังนี้

ทฤษฎีพฤติกรรมระดับปัจเจกบุคคล

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดกฎจราจรนั้น จำเป็นต้องศึกษาในหลายปัจจัยที่เกิดจากตัวบุคคลที่แตกต่างกัน โดยใช้แนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมระดับปัจเจกบุคคล รายละเอียดดังนี้

เรวัต แสงสุริยงค์ (2548, หน้า 46) กล่าวว่า การอธิบายทฤษฎีพฤติกรรมระดับปัจเจกบุคคล การวิเคราะห์ระดับปัจเจกบุคคลเป็นการวิเคราะห์เชิงจิตวิทยาที่ใช้ในการอธิบายพฤติกรรมของคนเพียงคนเดียวเสมอ อาทิ ทักษะคิด บุคลิกภาพ และความเชื่อ เป็นต้น ซึ่งการวิเคราะห์ระดับปัจเจกบุคคลเป็นการอธิบายปรากฏการณ์ที่จะแสดงภาพของตัวบุคคลได้ชัดเจน เพราะจะมุ่งอธิบายหรือตีความ พฤติกรรมของมนุษย์แต่ละคน ทั้งในแง่ความรู้สึกนึกคิด (ภายใน) และเชิงวัตถุวิสัย (ภายนอก) ซึ่งแนวคิดนี้ในโลกทางสังคมจะสามารถจะศึกษานั้นมีแค่ปัจเจกบุคคลเท่านั้นที่มีอยู่ ซึ่งในการศึกษาวิธีการนี้จะละเลยการพิจารณาที่เหนือกว่าระดับบุคคล

สุรพล พะยอมแย้ม (2545 อ้างถึงใน ไหมไทย ไซพันท์, 2557, หน้า 23) พื้นฐานที่มาของพฤติกรรมบุคคล นักจิตวิทยาใช้คำว่า “พฤติกรรม” เป็นสื่อระบุถึงการกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้น หรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ ซึ่งเมื่อศึกษาให้ละเอียดแล้ว การกระทำหรือพฤติกรรมเป็นส่วนหนึ่งของการกลั่นกรอง ตกแต่งและตั้งใจที่จะทำให้เกิดขึ้น มีพฤติกรรมที่จะทำด้วยสาเหตุหรือ



จุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีกริยาอาจจะแตกต่างกันไป เพราะเมื่อเปลี่ยนบุคคล เปลี่ยนเวลา หรือเปลี่ยนสถานที่และสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้ง (เมื่ออยู่ในสภาพร่างกายที่เป็นปกติ) จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคน และพฤติกรรมแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

สุรางค์ ไคว์ตระกูล (2553 อ้างถึงใน ไหมไทย ไซพันธุ์, 2557, หน้า 23) กล่าวว่า พฤติกรรมส่วนบุคคล (Individual behavior) เกิดขึ้นจากปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

1. เซอาน์ปัญญา ความสามารถพิเศษ ความถนัดและความสนใจ
2. เพศและขนาดของร่างกาย เพศต่างกันทำให้มีพฤติกรรมต่างกัน เช่น หญิง มีกิริยาวาจา อ่อนหวาน นุ่มนวล ส่วนชายจะหยาบกระด้างกว่าขนาดของร่างกาย รูปร่างหน้าตา ผู้มีรูปร่างหน้าตาดี ก็จะชอบออกสังคม ส่วนผู้ที่มีรูปร่างไม่ดี จะเก็บตัวไม่ค่อยกล้าแสดงออก เป็นต้น
3. สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาพสิ่งแวดล้อม บุคคลที่มีฐานะเศรษฐกิจดีมีฐานะร่ำรวย จะอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีและพฤติกรรมจะแตกต่างจากบุคคลที่มีฐานะด้อยกว่า และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่ดี เป็นต้น
4. วัฒนธรรม ประเพณี ศาสนา และการใช้ภาษาของแต่ละท้องถิ่น สิ่งเหล่านี้ ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมแตกต่างกันอย่างหลากหลาย การดำเนินชีวิต การพูด การรับประทานอาหาร การแสดงออกเกือบทุกด้านจะอยู่ภายใต้อิทธิพลของวัฒนธรรมประเพณี ศาสนา และการใช้ภาษาของแต่ละท้องถิ่นแทบทั้งสิ้น
5. สภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละท้องถิ่น สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม โดยเฉพาะนิสัยใจคอความรู้สึกนึกคิดของบุคคล
6. อาชีพ อาชีพที่ต่างกัน มีอิทธิพลให้พฤติกรรมแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับฐานะ บทบาท สถานภาพ และกาลเทศะของบุคคล

สอดคล้องกับ พิทยา บวรวัฒนา (2556, หน้า 24-29) กล่าวว่า ปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมมีดังต่อไปนี้

1. ค่านิยม (Values) หมายถึง ความเชื่อพื้นฐานเกี่ยวกับความถูกต้องหรือความไม่ถูกต้อง ความดีหรือความชั่วร้ายของพฤติกรรมหรือสภาวะการณ์บางอย่าง คนแต่ละคนมีระบบความเชื่อของตัวเองว่า อะไรคือสิ่งที่ถูก อะไรคือสิ่งที่ผิด
2. ทศนคติ (Attitudes) หมายถึง ความรู้สึกที่คนมีต่อสิ่งของ คน หรือ เหตุการณ์ เป็นการแสดงออกถึงความรู้สึกว่าจะชอบหรือไม่ชอบ
3. บุคลิกภาพ (Personality) หมายถึง ลักษณะทางจิตวิทยาต่าง ๆ ที่รวมประกอบกันเป็น

คน ๆ ตัวอย่าง เช่น ฉลาดน้อย - ฉลาดมาก อารมณ์อ่อนไหว - อารมณ์มั่นคง เชื่อใจตนเอง - หวั่นหวาด ขี้กลัว เป็นต้น ซึ่งยังมีลักษณะบุคลิกภาพนอกจากที่กล่าวมาข้างต้นอีก

4. การมอง (Perception) หมายถึง กระบวนการที่ปัจเจกบุคคลตีความรู้สึกต่าง ๆ ที่ตนมี เพื่อสร้างความหมายให้กับสิ่งรอบตัว แต่ละคนอาจมองสิ่ง ๆ เดียวกันไม่เหมือนกัน

5. การเรียนรู้ (Learning) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงอย่างถาวรทางพฤติกรรมของคน ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้จากประสบการณ์

6. การจูงใจ (Motivation) หมายถึง การสร้างความปรารถนาในตัวเองที่จะทําบางสิ่งบางอย่าง เพื่อให้การกระทำนั้นเป็นตัวสนองความต้องการของปัจเจกบุคคล ความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองจะเป็นแรงผลักดันให้บุคคลขยันทำงาน เพื่อตอบสนองความต้องการหรือเป้าหมายของตน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎจราจร

ศึกษาจาก เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถสรุปปัจจัยที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

สุดนิรันดร์ เพชรรัตน์และคณะ (2559) ได้ศึกษาเรื่อง วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร เป็นส่วนที่วิเคราะห์จากข้อมูลของผู้ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรในสถานการณ์ที่แตกต่างกันจำแนกเป็น 4 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3 ตัวแปร ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของถนน 11 ตัวแปร ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร 5 ตัวแปร และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย 4 ตัวแปร

ปัญญา จันทรสุโข (2555, หน้า 25) ได้กำหนดปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎจราจรที่ใช้การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ ประกอบด้วย

1. ปัจจัยด้านบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ และปัจจัยส่วนบุคคลอื่น ๆ

2. ปัจจัยด้านการกระทำผิด ประกอบด้วย ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ปัจจัยด้านพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น วินัยการขับขี่ การรู้กฎหมายที่บังคับใช้ เป็นต้น

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549, หน้า 20) ได้สรุปความหมายของ พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะ ว่า ในแต่ละคนจะมีสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะที่แตกต่างกัน มีความแปรปรวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย สภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัยในขณะขับรถ

ซึ่งการละเมิดกฎจราจรถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุนั้นมีผู้วิจัยศึกษาไว้แล้วซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555, หน้า 17 - 20) จำแนกปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็น 4 ปัจจัย

#### 1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

- 1.1 ผู้ขับขี่ เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงเพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้ที่บังคับควบคุมตนเองและยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างกันซึ่งสาเหตุที่ผู้ขับขี่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- 1.2 ผู้โดยสาร เป็นผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อม เช่น ความลึกลับของให้ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรแข่งกับคนอื่นหรืออาจจะห้อยโหนรถโดยสารหรือยื่นอวัยวะออกจากตัวรถ

#### 2. ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

สาเหตุของยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจจะเป็นดังนี้สภาพชำรุดบกพร่องอันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพยาง ระบบห้ามล้อ ระบบบังคับเลี้ยว ระบบพวงมาลัย ระบบการทรงตัวระบบไฟสัญญาณเกิดบกพร่อง ดังจะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวงที่เกิดจากอุปกรณ์ประจำรถหรือขัดข้อง อยู่เป็นประจำ

#### 3. ปัจจัยที่เกิดจากทางและสิ่งแวดล้อม

ลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

- ทางที่กว้างแต่ไม่มีขอบทางหรือทางที่มีช่องทางเดินรถสวนกันแต่ไม่มีแนวกั้นกลางถนน
  - ถนนที่ไม่มีเครื่องหมายทาง เช่น ทางโค้ง
  - พื้นผิวทาง เช่น พื้นผิวทางชำรุดพื้นผิวทางที่ลื่น เป็นต้น
  - ปัญหาหาเรื่องแสงสว่าง เช่น ไม่มีแสงสว่างในทางแยกปัญหา
  - เครื่องหมายสัญญาณในการจราจรซึ่งอาจจะติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสม มองไม่ชัดเจนในตอนกลางคืน
  - การตีเส้นบนพื้นถนนไม่ชัดเจนส่วนแล้วแต่เป็นผลที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- สำหรับปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ได้แก่ อุปสรรคธรรมชาติ เช่น ฝนตก – หมอกลางจัด น้ำท่วมบนถนนบางส่วน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการกระทำของคน ได้แก่การเผาหญ้าฟางข้าวซึ่งก่อให้เกิดกลุ่มควันหนาทึบ การติดตั้งป้ายโฆษณาข้างทางซึ่งดึงดูดความสนใจของผู้ขับ เป็นต้น

#### 4. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพจราจร

สภาพการจราจรที่ติดขัดหรือการจราจรที่สะดวกเกินไปเป็นส่วนที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นเช่นการจราจรที่ติดขัดทำให้ผู้ขับเกิดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าจิตใจขาดความรับผิดชอบมุ่ง

หมายจะไปให้เร็วเพื่อให้ทันเวลาที่กำหนดหรือบางครั้งจะกลับในกรณีที่สะดวกเกินไปจะทำให้ขับรถเร็วขึ้น

ปีวิณา คำพุกกะและคณะ (2555, หน้า 62 - 63) จำแนกปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร 3 ประการ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านบุคคล (Human factor) คือบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสารและผู้เดินเท้า โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและการไม่ลดความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางโค้ง การดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ เป็นต้น

2. ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle factor) โดยสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องของยาง ระบบห้ามล้อ ระบบสัญญาณไฟและกระจกมองหลัง เนื่องจากขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี ก่อนออกเดินทางหรือก่อนใช้งาน โดยเฉพาะ ยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ที่พบว่า มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด

3. ปัจจัยด้านถนนและสภาพแวดล้อม (Road and environment factor) โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

ปัจจัยด้านถนน เช่น ถนนตรง ถนนลาดยาง ถนนที่มีทางโค้ง หรือโค้งหักศอกทำให้เกิดมุมอับหรือมุมบอดของการไม่สามารถมองเห็นสภาพจราจรข้างหน้า ถนนที่กำลังก่อสร้างหรือชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือไหล่ถนนไม่เสมอกัน การมีสิ่งกีดขวางตามไหล่ทางโดยเฉพาะไหล่ทางที่เป็นทางโค้ง หรือบริเวณสะพาน ถนนไม่มีเครื่องหมายเตือนและไม่มีการตีเส้นบนพื้น ถนนเป็นสี่เหลี่ยมแฉก ตลอดจนกำแพงด้วยตัวอักษรตัวโต ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ระวัง

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ทิศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น มีแสงสว่างไม่เพียงพอ มีฝนตกหนัก มีสัตว์เลื้อยเดินกีดขวางการเดินรถ ซึ่งเป็นอันตรายสำหรับรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูงและ ส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดในทัศนวิสัยที่สว่าง เป็นถนนลาดยางทางตรง ที่มีสภาพการจราจรเบาบางและเกิดในช่วงเวลากลางวัน

ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ (256, หน้า 122)อธิบายว่า วิศวกรรมจราจร (Traffic engineering) คือ สาขาหนึ่งของวิศวกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกันนอกจากนี้ วิศวกรรมจราจรยังรวมถึงการศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทางความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะ

ของถนนและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และปฏิสัมพันธ์ต่อกันระหว่างขบวนแต่ละคันในกระแสจราจร ในความเป็นจริง การเคลื่อนที่ของขบวนเหล่านั้น ล้วนเกิดจากการควบคุมของมนุษย์ซึ่งเป็นคนขับทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ การศึกษาและขอบข่ายงานด้านวิศวกรรมจราจรจึงต้องเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและการตัดสินใจของมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เนื่องจากขบวนแต่ละคันที่เคลื่อนที่ไปบนถนนนั้น เมื่อรวมกันหลาย ๆ คันก็จะมีจำนวนมาก และกลายเป็นกระแสของขบวน หรือกระแสจราจร (Traffic stream) ขบวนที่อยู่ในกระแสจราจรนี้จะมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน เมื่อขบวนที่วิ่งนำหน้าทำการเบรกหรือเปลี่ยนช่องจราจร ขบวนที่วิ่งตามมาก็จะต้องทำการเบรกตามไปด้วย หรือเมื่อขบวนที่วิ่งนำหน้าทำการเร่งความเร็ว ก็อาจทำให้ขบวนที่วิ่งตามมา เพิ่มความเร็วตามไปด้วย เหล่านี้คือตัวอย่างของปฏิสัมพันธ์ต่อกันของขบวนในกระแสจราจร ซึ่งจะเห็นได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่และการตัดสินใจของคนขับในขบวนคันหนึ่ง จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมและการตัดสินใจของขบวนคันอื่น ๆ บนท้องถนนไม่มากนักน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างกันของขบวนในกระแสจราจร

และจากที่ ผู้วิจัย ได้ศึกษาเพิ่มเติมนั้น วิศวกรรมจราจร (Traffic engineering) จะกล่าวถึง

- การวิจัยและการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่โยกย้ายไม่ได้ที่จำเป็นสำหรับการเคลื่อนย้ายเหล่านี้ เช่น ถนน, รางรถไฟ, สะพาน, สัญญาณจราจร และไฟจราจร เป็นต้น

- การศึกษาปริมาณจราจรและอัตราการไหล (Traffic volume and rate of flow) คือ จำนวนขบวนที่เคลื่อนผ่านตำแหน่งอ้างอิงบนถนน ช่องจราจร หรือทิศทางจราจรในช่วงเวลาที่กำหนด

- การศึกษาความเร็วและเวลาในการเดินทาง (Speed and travel time) คือ อัตราการเคลื่อนที่ในหน่วยระยะทางต่อเวลา หรือคือส่วนกลับของเวลาที่ขบวนใช้ในการเคลื่อนที่ในระยะทางที่กำหนด

- การศึกษาความหนาแน่นและการครอบครองผิวจราจร (Density and occupancy) คือ จำนวนขบวนที่ครอบครองพื้นผิวจราจรในช่วงความยาวถนนหรือช่องจราจรที่

- การออกแบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกทางแยก (Intersection) เป็นตำแหน่งบนโครงข่ายถนนที่เกิดจากการตัดกันของถนน ทางแยกจึงมักเป็นบริเวณที่มีการขัดแย้งกันของกระแสจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีปริมาณจราจรจำนวนมากวิ่งเข้าสู่ทางแยก ถ้าการจัดการกระแสจราจรบริเวณทางแยกไม่มีประสิทธิภาพแล้ว ก็อาจก่อให้เกิดการจราจรติดขัดและแถวคอยในปริมาณที่สูงได้

- การสำรวจข้อมูลจราจรการศึกษาสภาพการจราจรมีขั้นตอนหลักที่สำคัญ 3 ขั้นตอน ได้แก่ การสำรวจข้อมูล (Data collection) การจัดเก็บข้อมูล (Data reduction) และการวิเคราะห์

ข้อมูล (Data analysis) ซึ่งโดยทั่วไปก็คือข้อมูลพื้นฐานที่นำไปสู่การอธิบายสภาพการจราจรนั่นเอง ข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการศึกษาสภาพการจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจร ความเร็ว เวลาในการเดินทาง และความล่าช้า เป็นต้น

ปัญญา จันทรสุขโข (2555, หน้า 29) สรุปว่า งานด้านวิศวกรรมแบ่งออกได้ 2 ระดับ คือ

1. งานวิศวกรรมด้านการจราจรทั่วไป เป็นการออกแบบด้านการก่อสร้าง ถนน การติดตั้งสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร และระบบงานจราจรในระดับมหภาค

2. งานวิศวกรรมด้านการจราจรตำรวจ ศึกษาสภาวะความเสี่ยงต่าง ๆ ของารดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับจราจร โดยเริ่มตั้งแต่ความไม่คล่องตัว ความไม่ปลอดภัยที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การควบคุมการจราจร สภาพเส้นทางจราจร เพื่อนำไปวางแผนการจราจรจัดอยู่ในระดับจุลภาค

### ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ประวัติ และพัฒนาการของชุมชนดั้งเดิมในท้องถิ่น

เทศบาลเมืองแสนสุขได้รับการยกฐานะจาก สุขาภิบาลแสนสุข ขึ้นเป็นเทศบาลตำบลแสนสุข เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2531 พร้อมกันนี้ได้ขยาย พื้นที่ความรับผิดชอบจาก 12.5 ตารางกิโลเมตร (15 หมู่บ้าน) เป็น 20.268 ตารางกิโลเมตร (20 หมู่บ้าน) ด้วยศักยภาพของท้องถิ่น และผู้บริหารท้องถิ่น ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ สร้างความเจริญก้าวหน้าได้อย่างรวดเร็ว และในปีพ.ศ. 2536 เทศบาลฯ จึงได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยราชการต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่นการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, องค์การบริหารส่วนจังหวัด, กรมการปกครอง ฯลฯ ซึ่งเทศบาลฯ ได้นำงบประมาณเหล่านั้นมาใช้ในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จวบจนปัจจุบัน เทศบาลฯ ได้รับการยกระดับขึ้นเป็นเทศบาลเมืองแสนสุข เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2544 และยึดหลัก การบริหารที่เด่นชัด คือ เทศบาลเมืองแสนสุข ต้องเป็นเมืองที่น่าอยู่ ควบคู่กับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน มีแหล่งท่องเที่ยวที่สะอาดสวยงามเป็นที่รู้จักระดับสากล พัฒนาเศรษฐกิจสังคมให้เจริญรุ่งเรือง เพื่อให้ประชาชนอยู่ดีกินดีตลอดไป

สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญของเทศบาลเมืองแสนสุข

ลักษณะที่ตั้ง เทศบาลเมืองแสนสุข ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดชลบุรี อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ 74 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับท้องที่ใกล้เคียง ดังนี้

ทิศตะวันออก ติดต่อกับตำบลเหมือง อำเภอเมืองชลบุรี

ทิศตะวันตก จรดอ่าวไทย

ทิศเหนือ ติดต่อกับอ่าวไทย ตำบลบ้านปึก และตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี

ทิศใต้ ติดต่อกับตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา และตำบลเหมือง อำเภอเมืองชลบุรี

เขตการปกครอง มีพื้นที่ครอบคลุม 3 ตำบล คือ ตำบลแสนสุขทั้งตำบล (เดิมครอบคลุม หมู่บ้านจำนวน 15 หมู่บ้าน แต่ปัจจุบันยกเลิกหมู่บ้าน ใช้ระบบ ถนน/ตรอก/ซอย แทน) ตำบลเหมือง (บางส่วนของหมู่ 1 ถึง หมู่ 4) และตำบลห้วยกะปิ (บางส่วนของหมู่ 5) รวมพื้นที่ทั้งสิ้น 20,268 ตารางกิโลเมตร (12,668 ไร่) มีจำนวนประชากร ณ ปี 2561 ชาย 24,692 คน หญิง 21,251 คน รวม 45,943 คน

โครงการคมนาคม สามารถติดต่อกับพื้นที่อื่นภายนอกเขตเทศบาลได้ทั้งทางบกและทางน้ำ แต่การคมนาคมทางบกจะมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า ประชาชนส่วนใหญ่จึงนิยมเดินทางโดยรถยนต์ สภาพพื้นที่ของเทศบาลมีลักษณะคล้ายรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าวางตัวในแนวทิศเหนือ - ใต้ โดยพื้นที่ทางด้านตะวันตกถูกขนาบด้วยอ่าวไทย จึงทำให้แนวถนนสายสำคัญส่วนใหญ่วางแนวในทาง ทิศเหนือ - ใต้

โครงสร้างทางเศรษฐกิจ/รายได้ประชากร เทศบาลเมืองแสนสุข เป็นชุมชนทางการศึกษา การท่องเที่ยว และที่พักอาศัย ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย เศรษฐกิจโดยรวมจึงขึ้นอยู่กับภาวะพาณิชย์กรรม กิจกรรมด้านการค้า ตั้งอยู่หนาแน่นบริเวณตลาดหนองมนและชายหาดบางแสน นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาบางแสน ประมาณปีละ 1,100,000 คน จะใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1,300 บาทต่อคน (ข้อมูลจาก [www2.tat.or.th](http://www2.tat.or.th)) จึงทำให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ยังมีอาชีพอื่น ๆ ที่เสริมสร้างเศรษฐกิจของชุมชน ได้แก่ อาชีพประมง ทำสวนมะพร้าว ฟาร์มกุ้ง ไร่จ้าง และรวมถึงกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการบริการด้านการท่องเที่ยว

การเกษตรกรรม ชุมชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข เดิมเป็นชุมชนเกษตรกรรม มีการเพาะปลูก เพาะเลี้ยงชายฝั่งและทำการประมงเป็นหลัก ปัจจุบันสภาพชุมชนเปลี่ยนไป ทำให้ภาคเกษตรกรรมลดความสำคัญลงไปมาก อาชีพที่ยังมีอยู่ในชุมชน ได้แก่ การประมงและการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง ซึ่งจะอยู่ในบริเวณ หาดบางแสนล่าง แหลมแท่นต่อเนื่องไปจนถึงเขตเทศบาลตำบลอ่างศิลา นอกจากนี้ยังมีอาชีพทำสวนมะพร้าว ฟาร์มกุ้ง และ ปศุสัตว์อื่น ๆ อีกเล็กน้อย ส่วนใหญ่เป็นการเสริมรายได้ในครัวเรือนมากกว่าเป็นอาชีพ

การพาณิชย์กรรมและการบริการ

สถานประกอบการด้านพาณิชย์กรรม

- สถานีบริการน้ำมัน 3 แห่ง
- ห้างสรรพสินค้า 1 แห่ง
- ตลาดสด 1 แห่ง
- ร้านค้าทั่วไป 238 แห่ง

สถานประกอบการ

- ท่าเทียบเรือ 2 แห่ง
- โรงฆ่าสัตว์ 1 แห่ง
- สถานชานาบาล 1 แห่ง
- โรงภาพยนตร์ 4 แห่ง
- ธนาคาร 9 แห่ง

สถานประกอบการร้านอาหารตาม พ.ร.บ.สาธารณสุข

- ร้านอาหาร 88 แห่ง
- ร้านค้าทั่วไป 53 แห่ง
- กิจการค้าที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ 188 ราย

สถานประกอบการด้านการท่องเที่ยว

- โรงแรม/ที่พัก 12 แห่ง จำนวน 916 ห้อง
- เกสต์เฮาส์ 31 แห่ง จำนวน 474 ห้อง

การอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมในเขตเทศบาล มีจำนวน 65 แห่ง (ข้อมูลจาก สنج.อุตสาหกรรม จ.ชลบุรี) ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมอาหาร ขนาดใหญ่จนถึงขนาดเล็ก กระจายอยู่ทั่ว ๆ ไป เช่น โรงงานผลิตซีอิ๊ว โรงงานน้ำตาล โรงงานแป้งมัน โรงงานกึ่งแห้ง ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ตอบสนองอุปสงค์ในด้านการผลิตและบริการโภคของชุมชน เช่น โรงน้ำแข็ง อุโมงค์มรด โรงงานทำของชำร่วย โรงงานผลิตคอนกรีตรวมถึงกิจการที่ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองแสนสุข คือ โรงฆ่าสัตว์ 1 แห่ง และโรงงานปรับปรุงคุณภาพน้ำ 2 แห่ง เป็นต้น

การท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอย่างมาก เนื่องจากทำให้ประชาชนในท้องถิ่นมีรายได้ สร้างงาน สร้างอาชีพ ตลอดจนช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในด้านต่าง ๆ มากมาย เช่น โรงแรม บ้านพักตากอากาศ ร้านอาหาร ฯลฯ

แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของคนทั่วไป

สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล หาดบางแสน แหลมแท่น เขาสามมุก ตลาดหนองมน วัด ได้แก่ วัดตาลล้อม วัดบางเป้ง วัดราษฎร์ศรัทธา (วัดท้ายคอน) วัดแจ้งเจริญคอน (วัดกลางคอน) และวัดไทรมุขชยาราม

ชุมชนในเขตเทศบาล มี 15 ชุมชน ได้แก่

ชุมชนหมู่บ้านโชคดี ชุมชนบ้านเหมือง ชุมชนบ้านแหลมแท่น ชุมชนท้ายตลาด ชุมชนหาดวอนนภา ชุมชนเขาสามมุก ชุมชนร่วมใจพัฒนา ชุมชนมุขแสนเจริญ ชุมชนตาลล้อม ชุมชนบางเป้ง ชุมชนคอนบน ชุมชนสมใจนึก ชุมชนแสนสุข ชุมชนวัดกลางคอน และชุมชนมาบมะยม



สถานีตำรวจภูธรแสนสุข ตั้งอยู่เลขที่ 9 ถนนบางแสนสาย 2 ตำบลแสนสุข อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี พิกัด คิว 0657309 ที่ตั้งสถานีมีพื้นที่ 4 ไร่เศษ อยู่ห่างจากศาลากลางจังหวัดชลบุรี ประมาณ 13 กิโลเมตร มีพื้นที่รับผิดชอบ ประมาณ 48.72 ตารางกิโลเมตร หนึ่งในพื้นที่รับผิดชอบ คือ เทศบาลเมืองแสนสุข รับผิดชอบพื้นที่ตำบลแสนสุขที่เป็นพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาวิจัย และ อีก 2 พื้นที่ คือ เทศบาลเมืองอ่างศิลา รับผิดชอบพื้นที่ตำบลอ่างศิลาและตำบลบ้านปึก และ เทศบาลตำบลเหมือง รับผิดชอบพื้นที่ตำบลเหมือง

โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการละเมิดกฎจราจรในเขตสถานีตำรวจภูธรแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ดังที่แสดงในตารางที่ 2-1 และ ตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนน ประจำเดือน มกราคม พ.ศ. 2561 - ธันวาคม พ.ศ. 2561

สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนน							
ประจำเดือน มกราคม พ.ศ. 2561 - ธันวาคม พ.ศ. 2561							
จำนวนอุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ			ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ		
สถานี	(ครั้ง)	(ราย)			(คน)		
		ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
มกราคม	19	2		2	13	5	20
กุมภาพันธ์	19	1		1	16	2	22
มีนาคม	17				12	5	17
เมษายน	15				11	7	18
พฤษภาคม	16	1		1	12	6	19
มิถุนายน	15				11	7	18
กรกฎาคม	21	1	1	2	14	8	22
สิงหาคม	22				14	8	22
กันยายน	20				14	10	24
ตุลาคม	24	5			20	6	26
พฤศจิกายน	15				11	7	18
ธันวาคม	23				16	8	24
รวม	226	10	1	6	164	79	250

ที่มา: สภ.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี (2562)

ตารางที่ 2-2 สรุปสถิติ 10 ข้อหาหลัก มีนาคม-พฤษภาคม 2560

10 ข้อหาหลัก มีนาคม-พฤษภาคม 2560											
สถานี	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ขับรถเร็วเกินกำหนด	ขับรถย้อนศร	เมาสุรา ขับรถ	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่	อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์	แข่งใน ที่คับขัน	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	โทรศัพท์ขณะขับ	รวม
สภ.แสนสุข	935	-	152	16	243	674	246	113	129	121	2629
สภ.แสนสุข	1257	-	293	55	509	1040	624	194	308	268	4548
สภ.แสนสุข	657	-	152	18	184	498	240	89	91	91	2020

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรแสนสุข (2562)

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัญญ จันทรสุนใจ (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผลการศึกษา พบว่า

1. ด้านปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา จำนวนครั้งที่เคยกระทำผิดกฎจราจรและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ การมีหรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวนปีที่มีใบอนุญาตขับขี่ แหล่งที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และปัจจัยด้านพฤติกรรมกรขับขี่ ได้แก่ การไม่เห็นเจ้าพนักงานตำรวจ จราจร เมาสุรา ไม่เคารพกฎจราจร การไม่ชำนาญเส้นทาง ความรีบร้อน ไม่มีเจตนาหรือเพราะความไม่รู้ เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจรอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. ด้านปัจจัยด้านวิศวกรรม ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของสัญญาณไฟจราจรและความไม่ชัดเจนของเครื่องหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การกระทำผิดกฎจราจรส่วนใหญ่เกิดจาก 1. ข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทางการจราจร 2. สัญญาณไฟ ป้ายแสดงเครื่องหมายจราจร ไม่มีความชัดเจน และสังเกตได้ยาก 3. ความเข้าใจผิดของผู้กระทำผิดกฎจราจร และ 4. ความรีบร้อนของผู้กระทำผิดกฎจราจร สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาคือ 1. ควรมีการ ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้มีความชัดเจนในเรื่องระยะเวลาการให้สัญญาณให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง ของปริมาณรถในแต่ละด้าน พร้อมทั้งมีการติดตั้งป้ายเตือนให้ทราบว่าสัญญาณไฟจราจรข้างหน้าที่สามารถเห็น ได้ง่าย และ 2. ให้หน่วยงานราชการที่

เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมกระตุ้นจิตสำนึกในการขับขี่รถตามกฎจราจรและ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ประดิษฐ์ วงศ์ตา (2560) ศึกษาพฤติกรรมและแนวทางแก้ไขการกระทำผิดกฎหมาย จราจรทางบกในเขตเทศบาลตำบลอำเภอบ้านฝาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ผลการศึกษาพบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 57.60 และเพศหญิงจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 42.40 ส่วนใหญ่ มีอายุ 31-40 ปี จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 31.60 รองลงมา อายุ 21-30 ปี จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 22.20 ส่วนอันดับต่ำสุด คือ มีอายุ 61 ขึ้นไป จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 4.40 มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา ตอนปลาย จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 25.70 รองลงมามีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 24.90 ส่วนอันดับต่ำสุดมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีเท่ากันกับ ไม่ได้เรียนหนังสือ แต่อ่านออกเขียนได้ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.50 มีประสบการณ์ในการ ขับรถสูงกว่า 10 ปี จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 64.60 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับรถ 6-10 ปี จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 23.10 ส่วนอันดับต่ำสุด มีประสบการณ์ในการขับรถต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็น ร้อยละ 1.50 มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 77.50 รองลงมา มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยไม่คาดเข็มขัด นิรภัย จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 28.70 ส่วนอันดับต่ำสุด มีการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดย แต่งรถผิดกฎหมาย จำนวน 1 คน คิดเป็น ร้อยละ 3.20

2. ข้อมูลเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมายจราจรทางบกของประชาชน พบว่า ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมายจราจรทางบกของประชาชน ในเขตเทศบาลตำบลอำเภอบ้านฝาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 4 ด้านในภาพรวมแล้วอยู่ในระดับปาน กลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2,06$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

2.1 ด้านตัวผู้ขับขี่ในภาพรวมแล้ว อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2.47$ ) เมื่อพิจารณา เป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านไม่รู้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ( $\bar{x} = 2.52$ ) รองลงมา ท่านมีความอ่อนเพลียของร่างกายทำให้เกิดอาการหลับในอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2.50$ )

2.2 ด้านสภาพรถในภาพรวมแล้ว อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2.47$ ) เมื่อพิจารณา เป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ รถของท่านมีสภาพรถชำรุดบกพร่อง เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ห้ามล้อไม่ดี อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2.5$ ) รองลงมา คือ รถของท่านเก่าที่ไม่เป็นไปตาม มาตรฐาน ความปลอดภัย อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 2.46$ )

2.3 ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร ในภาพรวมแล้วอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย

( $\bar{x} = 1.78$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ป้ายจราจรไม่ชัดเจน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 1.96$ ) รองลงมา คือ ถนนผิดรูปแบบสร้างไม่ได้มาตรฐาน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 1.90$ )

2.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมายในภาพรวมแล้วอยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 1.90$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดการดำเนินการ ตามกฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 1.94$ ) รองลงมา คือ การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = 1.88$ )

สุดนิรันดร์ เพชรรัตน์และคณะ (2559) ศึกษาเรื่องวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร:กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก ผลการศึกษา พบว่า จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามโดยการสุ่ม จำนวน 424 ตัวอย่างด้วยการทดสอบสมมติฐานทางสถิติด้วยสถิติทีและวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว โดยกำหนดตัวแปรอิสระ คือ เพศ อายุการศึกษา อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่ และยานพาหนะที่ใช้บ่อยที่สุด ส่วนตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร พบว่า กลุ่มที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่ากลุ่มอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ผู้ที่มีเพศชาย ผู้มีอายุไม่เกิน 20 ปี และผู้มีอายุมากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปี ผู้ที่กำลังเรียนในระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา ผู้ที่มีอาชีพพนักงานเรียนหรือนักศึกษา ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ ผลวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของผู้ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำนวน 313 ตัวอย่าง พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุด คือ การบังคับใช้กฎหมาย และพบว่าเมื่อระยะเวลาที่ต้องขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเพิ่มขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรลดลง ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถเพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

นัชรศม์ ซูทธิรัฐวัฒน์ (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถเปรียบเทียบตามปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. แยกตามเพศ พบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าเพศชายในด้านความเร็ว ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ)

2. แยกตามอายุพบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ กลุ่มอายุ 26 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถดีกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ และกลุ่มอายุ 41 ปี ขึ้นไป มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือด้านเมาสุรา ดีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี

3. แยกตามประสบการณ์การขับขี่ พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป ในด้านมอเตอร์ไซค์ ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็วด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ

4. แยกตามการศึกษา พบว่ากลุ่มที่มีการศึกษาค่ากว่า ม.6 มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ด้านการพกใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษา ตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป

5. แยกตามการรับรู้กฎการขับขี่อย่างปลอดภัย พบว่าผู้ที่เคยอบรมกฎการขับขี่อย่าง ปลอดภัยจะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม

ปีวีนาคำพูกกะและคณะ (2555) ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์จำนวน 390 คน พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 61.5 อายุ 20 ปี ร้อยละ 28.2 เป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 ร้อยละ 31.3 กำลังศึกษาอยู่ที่คณะบริหารศาสตร์ ร้อยละ 23.3 มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อเดือนระหว่าง 3,001-6,000 บาท ร้อยละ 64.9 ไม่มีความผิดปกติทางสายตา ร้อยละ 74.1 ส่วน ใหญ่เป็นผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตา ร้อยละ 91.1 ประเภทสายตาสั้น นักศึกษาส่วนใหญ่มี ระยะเวลาในการขับขี่ไม่เกิน 5 ปี ร้อยละ 42.8 มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 77.7 ไม่เคยมีประสบการณ์ การได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 70 เคยมีประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุม ร้อยละ 51.3 และ ไม่เคยมีประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกตัดเตือน ร้อยละ 56.2 ตามลำดับ

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในภาพรวม พบว่า

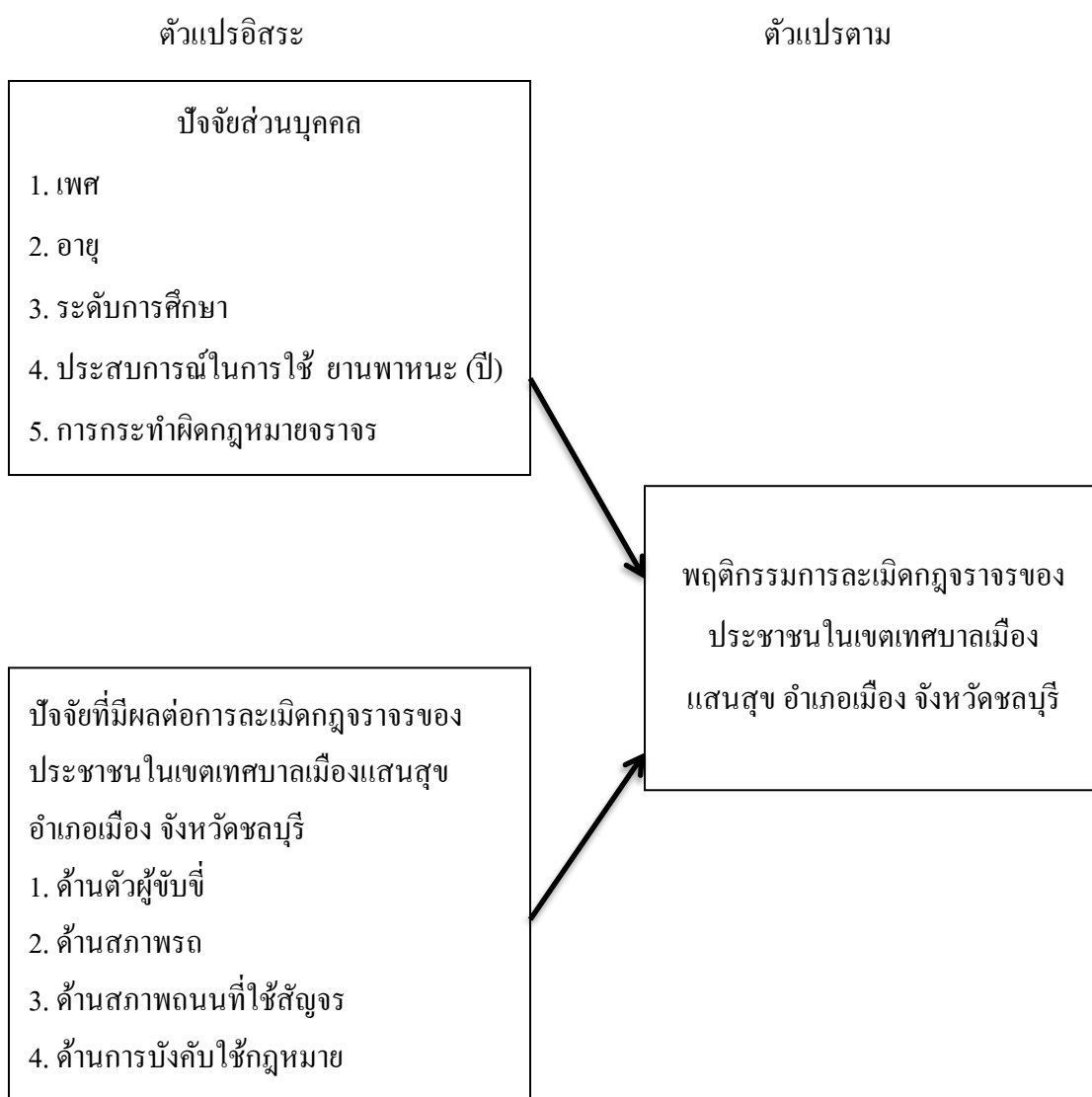
1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อยซึ่งมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 2.55
2. ปัจจัยด้านบุคคล พบว่า เพศ ชั้นปี และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนที่มีผลต่อพฤติกรรมการ ฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีอย่างมีนัยสำคัญที่ ระดับ 0.05 และ
3. ปัจจัยด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูก ตัดเตือนมีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัย อุบลราชธานีอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จากพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีสูงสุด คือ การขับรยย้อนศร เนื่องจากที่กัลัรบรถอยู่ไกล เพื่อการแก้ปัญหา ดังกล่าว ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องควรเพิ่มจุดกัลัรบรถ เพิ่มทางเข้าฝั่งร้านยา ม.อุบลฯ และสร้างเส้นทาง รถจักรยานยนต์ฝั่งขาเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เป็นต้น

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่วัยชรา ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษา พบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-30 ปี ระดับการศึกษา พบว่ามีสัดส่วนที่ใกล้เคียง การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัท/โรงงาน และส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน โดยเป็นผู้มีใบอนุญาตรถจักรยานยนต์มากที่สุด
2. ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์พาหนะ พบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์พาหนะระหว่าง 5-10 ปี ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการขับขี่มากที่สุด ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วในการขับขี่ 61-80 กิโลเมตร/ ชั่วโมง มีผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะไปในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังในช่วงเวลาเช้า และขับขี่รถยนต์พาหนะกลับจากเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ในช่วงเวลาเย็นมากที่สุด ส่วนใหญ่ไม่เคยถูกจับกุมในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์
3. ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรในการขับขี่รถยนต์พาหนะในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง
  - 3.1 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เอง พบว่าอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ มากเป็นลำดับแรก รองลงมาเป็นอุบัติเหตุเกิดจากความรีบเร่ง/ ขับขี่รถด้วยความเร็วสูง และอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ไม่รู้สภาพถนน
  - 3.2 ด้านลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไป พบว่าขับรถในขณะที่ฝนมาสุรา มากเป็นลำดับแรก รองลงมาเป็นเรื่องกะทันหัน โดยไม่ให้สัญญาณไฟ และขับแซง/ ตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด
  - 3.3 ด้านการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเองเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าไม่ยอมเนื่องจากรถคันอื่นเห็นแก่ตัวท่านจึงไม่ยอมให้รถขับผ่านไป มากเป็นลำดับแรก รองลงมาเป็นการคิดว่าตนเองขับรถถูกกฎจราจรแล้วจึงไม่ยอมให้รถคันอื่นขับผ่านไป และไม่รู้ว่าการกระทำดังกล่าวผิดกฎหมายจราจร
  - 3.4 ด้านการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่เอง พบว่าคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็น มากเป็นลำดับแรก รองลงมาเป็นการคิดว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่จำเป็น และคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับกุม (ขอโทษ) คิดว่าสามารถหลีกเลี่ยงการจับกุมได้
  - 3.5 ภาพรวมของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถยนต์พาหนะในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง พบว่าผู้ขับขี่มีลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไป มากเป็นลำดับแรก รองลงมาเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะ และการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเองเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

### กรอบแนวคิดงานวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีตัวแปรที่จะศึกษาปัจจัยการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ แบ่งเป็น ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ 1. เพศ 2. อายุ 3. ระดับการศึกษา 4. อาชีพ 5. ประเภทยานพาหนะ 6. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี) และ ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ 1. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ 2. วิศวกรรมจราจร ในส่วนของตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ได้แก่ 1. การขับรถผิดกฎจราจร 2. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และ 3. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร ดังภาพที่ 2-1



ภาพที่ 2-1 กรอบแนวคิดในงานวิจัย

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research method) และเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยกำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัยโดยมีรายละเอียดขั้นตอนดังนี้

1. การดำเนินการวิจัย
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง
4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
5. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล
6. การวิเคราะห์ข้อมูล

#### การดำเนินการวิจัย

เพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยให้บรรลุวัตถุประสงค์ และเพื่อให้การดำเนินการวิจัยเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการวิจัยออกเป็น 5 ขั้นตอน

ขั้นตอนที่ 1 จัดเตรียมและค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ เอกสาร รายงาน สถิติ ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับและแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและกฎจราจร

ขั้นตอนที่ 2 เขียนโครงการวิจัยเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อ และรับข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการมาปรับปรุงแก้ไข

ขั้นตอนที่ 3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความเที่ยงตรงทางด้านเนื้อหา แล้วนำไปทดสอบ โดยทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป้าหมาย จำนวน 30 คน

ขั้นตอนที่ 4 นำข้อมูลทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้อง วิเคราะห์ผลข้อมูลทางสถิติแล้วสรุปผลการวิจัย

ขั้นตอนที่ 5 รายงานผลทางการวิจัย ซึ่งประกอบด้วย การเขียนรายงานการวิจัยฉบับร่าง เสนออาจารย์ที่ปรึกษา ตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไข และจัดพิมพ์ฉบับสมบูรณ์



## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

### 1. ประชากร

ประชากรในการวิจัย คือ ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 45,943 คน ข้อมูล ณ วันที่ 30 มีนาคม 2561 (ประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ปี 2561 (มีนาคม 2561))

### 2. กลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะ มีอายุตั้งแต่ 15-60 ปี และ 60 ปีขึ้นไป ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 38,349 คน ข้อมูล ณ วันที่ 30 มีนาคม 2561 (ประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ปี 2561 (มีนาคม 2561))

ตารางที่ 3-1 จำนวนประชากรอายุตั้งแต่ 15 - 60 ปี และ 60 ปีขึ้นไป ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ประเภท	ชาย	หญิง	รวม
วัยรุ่น (15 – 19 ปี)	1,364	1,330	2,694
ผู้ใหญ่ (20 – 59 ปี)	13,093	15,437	28,530
ผู้สูงอายุ (60 ปี ขึ้นไป)	2,956	4,169	7,125
รวมทั้งสิ้น	17,413	20,936	38,349

ที่มา: เทศบาลเมืองแสนสุข (2562)

## การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างได้จากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของยามานะ (Yamane, 1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % จะได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ทั้งสิ้น 396 คน และใช้วิธีการเลือกตัวอย่างตามความสะดวก (Convenience sampling) โดยใช้แบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมไว้ไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จนครบตามจำนวน 396 ชุด

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} = \frac{5,846}{1+38,349 (0.05)^2}$$

$$= 396$$

โดย n = จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรในการศึกษา

$e$  = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้หรือระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 396 คน เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของการทำวิจัย จึงเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่าง เท่ากับ 400 ราย

การสุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง กับพื้นที่เขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ขั้นตอนที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วน (Proportional sampling) โดยกำหนดขนาดตัวอย่างตามสัดส่วนของจำนวนประชากร ในพื้นที่ที่เป็นตัวแทนที่สุ่ม โดยใช้เกณฑ์ประชากรทั้งหมดที่จะสุ่มตัวอย่าง คือ 400 คน ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดสัดส่วนของจำนวนตัวอย่างที่จะสุ่มในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ตัวอย่างมีการกระจายตัวตามจำนวนประชากรในแต่ละเขต และเพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีการกระจายและน่าเชื่อถือ โดยการคำนวณ ดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 จำนวนตัวอย่างแยกตามชุมชนใหญ่

ลำดับ	ชุมชน	จำนวนตัวอย่างที่ใช้	คิดเป็นร้อยละ
1	ชุมชนแหลมแท่น	80	20
2	ชุมชนบางแสน	80	20
3	ชุมชนหาดวอนนภา	80	20
4	ชุมชนหนองมน	80	20
5	ชุมชนเมือง	80	20
	รวม	400	100

ขั้นตอนที่ 3 สุ่มตัวอย่างเลือกกลุ่มตัวอย่างของแต่ละชุมชน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental selection) เป็นการเลือกตัวอย่างในลักษณะการบังเอิญพบ ในชุมชนที่ผู้วิจัยกำหนด ซึ่งผู้วิจัยได้มีโอกาสพบในช่วงเวลา ณ ขณะที่แจกแบบสอบถาม ซึ่งไม่เจาะจงว่าเป็นผู้ใดหรือที่เรียกว่าพบโดยบังเอิญนั่นเอง

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

### 1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเรื่อง ปัจจัยการละเมิดกฏจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เป็นแบบสอบถาม มีทั้งคำถามชนิดปลายปิด (Closed-ended questions) แบบสอบถามสร้างขึ้นจากการศึกษาเอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี) และการกระทำผิดกฏหมายจราจร ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ 1. ด้านตัวผู้ขับขี่ 2. ด้านสภาพรถ 3. ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร 4. ด้านการบังคับใช้กฏหมาย

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับ พฤติกรรมการละเมิดกฏจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ซึ่งในส่วนที่ 2 และ 3 เป็นแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่าตอบ (Multiple scale question) โดยแบ่งเกณฑ์การวัดแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale)

### 2. เกณฑ์การให้คะแนน

2.1 ส่วนที่ 2 ลักษณะแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่า Rating Scale 3 ระดับ ชนิดแบบให้เลือกตอบ มากที่สุด ปานกลาง และน้อย ผู้วิจัยได้กำหนดระดับคะแนนดังนี้

2.1.1 ระดับความคิดเห็น มากที่สุด หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฏจราจรของประชาชนมากที่สุด

2.1.2 ระดับความคิดเห็นปานกลาง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฏจราจรของประชาชนปานกลาง

2.1.3 ระดับความคิดเห็น น้อย หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฏจราจรของประชาชนน้อย

		ข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามเชิงลบ
มีความคิดเห็นมากที่สุด	ให้	3 คะแนน	1 คะแนน
มีความคิดเห็นปานกลาง	ให้	2 คะแนน	2 คะแนน
มีความคิดเห็นน้อย	ให้	1 คะแนน	3 คะแนน

สำหรับค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฏจราจรของประชาชน โดยใช้สูตรการคำนวณช่วงกว้างของชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ค่าสูงสุด} - \text{ค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{3 - 1}{3} = 0.66\end{aligned}$$

ดังนั้น จึงแบ่งการแปลความหมายได้ดังนี้

ระดับ 3 ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดสูง

ระดับ 2 ค่าเฉลี่ย 1.67 – 2.33 หมายถึง ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดปานกลาง

ระดับ 1 ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.66 หมายถึง ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดต่ำ

2.2 ส่วนที่ 2 ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า Rating scale 5 ระดับ ตามมาตราวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละระดับมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

เป็นประจำ	=	5	คะแนน
บ่อยครั้ง	=	4	คะแนน
บางครั้ง	=	3	คะแนน
นาน ๆ ครั้ง	=	2	คะแนน
ไม่เคยทำ	=	1	คะแนน

เมื่อรวบรวมข้อมูลและแจกแจงความถี่แล้วใช้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง โดยแบ่งเกณฑ์เป็น 5 ระดับ คือ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยใช้อันตรภาคชั้นจากเกณฑ์แปลความหมาย โดยมีการแบ่งระดับของคะแนนด้วยการใช้สูตรของ บุญชม ศรีสะอาด (2538) มาคำนวณและคำอธิบายสำหรับแต่ละช่วงชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ค่าสูงสุด} - \text{ค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} = 0.80\end{aligned}$$

ดังนั้น จึงแบ่งการแปลความหมายได้ดังนี้

ระดับ 5 ค่าเฉลี่ย 4.24 – 5.00 หมายถึง มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยมาก

ระดับ 4 ค่าเฉลี่ย 3.43 – 4.23 หมายถึง มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย

ระดับ 3 ค่าเฉลี่ย 2.62 – 3.42 หมายถึง มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบางครั้ง  
 ระดับ 2 ค่าเฉลี่ย 1.81 – 2.61 หมายถึง มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยน้อย  
 ระดับ 1 ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.80 หมายถึง ไม่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

### 3. การหาคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ความตรง (Validity) โดยนำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ เพื่อพิจารณาความสอดคล้องกันระหว่างข้อคำถามกับเนื้อหาของงานวิจัย คุณภาพของเครื่องมือวัดที่ได้ ถูกต้องตรงตามเนื้อเรื่องที่ต้องการความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์การวิจัย และการใช้เครื่องมือวิจัยสามารถวัดได้ครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมด จากนั้นให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาความสอดคล้อง แล้วนำมาหาค่า Item-Objective Congruence Index (IOC)

ค่า IOC มีค่าระหว่าง -1 ถึง 1 ข้อคำถามที่ดีจะต้องมีค่า IOC ใกล้เคียงกับ 1 ถ้ามีค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 จะต้องปรับปรุงเครื่องมือใหม่ จากนั้นพิจารณาปรับข้อคำถามตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ และพัฒนารูปแบบของเครื่องมือเพื่อให้เหมาะสมในการใช้ต่อไป

โดยผู้วิจัยได้ส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ ดังรายนามต่อไปนี้

1. รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร
2. รองศาสตราจารย์ ดร.สุพจน์ บุญวิเศษ
3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.ไวพจน์ กุลาชัย

โดยมีค่า IOC เฉลี่ยรวม 1 ถือว่าเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้

3.2 ความเที่ยง (Reliability) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาและปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญไปลองใช้ (Try-out) จำนวน 30 ชุดกับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ ในการหาความเชื่อมั่นโดยหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's alpha โดยใช้เกณฑ์สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) มากกว่าและเท่ากับ 0.7 (Nunnally, 1978) โดยมีค่า Cronbach's alpha = .7017

### วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลดังนี้

1. ผู้วิจัยจัดทำสำเนาแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด นำไปขอความร่วมมือกับกลุ่มตัวอย่าง โดยดำเนินการแจกและเก็บคืนแบบสอบถามด้วยตัวเอง ทั้งนี้หากผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อสงสัย ผู้วิจัยจะชี้แจงหรือแนะนำทันที

2. เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยขอรับแบบสอบถาม และตรวจสอบความครบถ้วนของข้อคำถาม - คำตอบ หากมีบางข้อตอบไม่ครบจะขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลให้สมบูรณ์ ทั้งนี้ได้ดำเนินการจนกระทั่งครบตามจำนวนที่กำหนดไว้

3. ตรวจสอบข้อมูล (Editing) และบันทึกข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์ เพื่อประมวลผลและหาค่าทางสถิติต่อไป

### การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลแล้วนำแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์มาประมวลผลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ดังนี้

1. การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) เพื่อใช้อธิบายลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล ด้วยสถิติค่าร้อยละ (Percentage) และการแจกแจงความถี่ (Frequency)

2. การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential analysis) ใช้สถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) เพื่อใช้ในการทดสอบค่าความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่า 2 กลุ่ม ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลในด้านเพศ ใช้สถิติ T-test เพื่อใช้ในการทดสอบค่าความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน จากนั้นทดสอบค่าความแตกต่างรายคู่ ด้วยสถิติ Least Significant Difference (LSD)

3. การวิเคราะห์สถิติในการหาความสัมพันธ์ โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นเชิงเดี่ยว (Simple Linear Regression Analysis) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ 1 ตัว กับ ตัวแปรตาม 1 ตัว คล้ายกับการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ แตกต่างกันที่การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ไม่ได้ระบุว่าตัวแปรใดเป็นตัวแปรต้น ตัวแปรใดเป็นตัวแปรตาม ส่วนการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นเชิงเดี่ยวเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เป็นต้นเหตุ (ตัวแปรอิสระ) กับตัวแปรที่เป็นผล (ตัวแปรตาม)

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล จากประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 400 คน โดยแจกแบบสอบถามด้วยตนเองและได้รับกลับคืน จำนวน 400 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 นำเสนอผลการวิเคราะห์ แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (n=400)	ร้อยละ
ชาย	230	57.60
หญิง	170	42.40
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.60 และเพศหญิง จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.40

ตารางที่ 4-2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
15 – 20 ปี	22	5.60
21 – 30 ปี	89	22.20
31 - 40 ปี	126	31.60
41 – 50 ปี	82	20.50
51 - 60 ปี	63	15.80
61 ปีขึ้นไป	18	4.40
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.60 รองลงมา อายุ 21 – 30 ปี จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.20 อายุ 41 – 50 ปี จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 อายุ 51 – 60 ปี จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.80 อายุ 15 – 20 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.60 และอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.40 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	87	21.90
มัธยมศึกษา / ปวช.	90	22.45
อนุปริญญา / ปวส.	114	28.40
ปริญญาตรีขึ้นไป	109	27.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษานุปริญญา / ปวส. จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.40 รองลงมา มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.50 มัธยมศึกษา / ปวช. จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.45 และประถมศึกษาหรือต่ำกว่า จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.90 ตามลำดับ



ตารางที่ 4-4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี)

ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	4	0.90
1 - 3 ปี	46	11.40
4 - 6 ปี	92	23.10
มากกว่า 6 ปี	258	64.60
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะมากกว่า 6 ปี จำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 64.60 รองลงมา มีประสบการณ์ 4 – 6 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.10 มีประสบการณ์ 1 – 3 ปี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.40 และน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 0.90 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการกระทำผิดกฎหมายจราจร

การกระทำผิดกฎหมายจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด	23	5.83
จอดรถในที่ห้ามจอด	68	16.96
ดื่มแอลกอฮอล์เกินกำหนด	21	5.12
ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง	24	6.01
ไม่สวมหมวกนิรภัย	187	46.82
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	69	17.31
แต่งรถผิดกฎหมาย	8	1.95
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการกระทำผิดกฎหมายจราจรโดยไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.82 รองลงมา มีการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจำนวน 69 คิดเป็นร้อยละ 17.31 จอดรถในที่ห้ามจอดจำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 16.96 ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.01 ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด

จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.83 คืมแอลกอฮอล์เกินกำหนด จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.12 และแต่งรถผิดกฎหมาย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.95 ตามลำดับ

## ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 4-6 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในภาพรวมทั้ง 4 ด้าน

ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชน	$\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	2.47	0.49	สูง
2. ด้านสภาพรถ	2.47	0.61	สูง
3. ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร	1.78	0.53	ปานกลาง
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	1.90	0.55	ปานกลาง
รวม	2.06	0.40	ปานกลาง

จากตารางที่ 6 พบว่า ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ทั้ง 4 ด้านในภาพรวมแล้วอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 2.06) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดได้แก่ด้านตัวผู้ขับขี่อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 2.47) รองลงมาคือ ด้านสภาพรถอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 2.47) ด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.90) และน้อยที่สุดได้แก่ ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจรอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.78) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-7 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านตัวผู้ขับขี่

ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนด้านตัวผู้ขับขี่	$\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น
1. ท่านละเลยวินัยในการใช้รถใช้ถนน	2.39	0.64	สูง
2. ท่านไม่รู้กฎจราจร	2.52	0.60	สูง
3. ท่านมีความอ่อนเพลียของร่างกายทำให้เกิดอาการหลับใหล	2.50	0.68	สูง
รวม	2.47	0.49	สูง

จากตารางที่ 7 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านตัวผู้ขับขี่ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ท่านไม่รู้กฎจราจรอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.52) รองลงมา ท่านมีความอ่อนเพลียของร่างกายทำให้เกิดอาการหลับใหลอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.50) และท่านละเลยวินัยในการใช้รถใช้ถนนอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.39) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-8 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพรถ

ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนด้านสภาพรถ	$\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น
1. รถของท่านเก่าที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย	2.46	0.69	สูง
2. รถของท่านมีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น ไฟหน้า ไฟท้ายไม่ดี	2.52	0.69	สูง
3. ท่านไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถ	2.44	0.71	สูง
รวม	2.47	0.61	สูง

จากตารางที่ 8 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพรถในภาพรวมอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ รถของท่านมีสภาพ

ชำรุดบกพร่อง เช่น ไฟหน้า ไฟท้ายไม่ได้อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.52) รองลงมา รถของท่านเก่าที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.46) และท่านไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.44) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-9 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร

ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชน ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร	$\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น
1. สภาพแวดล้อมของแต่ละจุด หรือแต่ละสถานที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชน เช่น ถนนขรุขระ	1.79	0.74	ปานกลาง
2. การตั้งวางสิ่งของหรือสินค้าริมถนน	1.70	0.76	ปานกลาง
3. ป้ายจราจรไม่ชัดเจน	1.96	0.70	ปานกลาง
4. ถนนแคบเกิดอุบัติเหตุ	1.71	1.29	ปานกลาง
5. การชำรุดของพื้นผิวถนน	1.67	0.67	ปานกลาง
6. จำนวนช่องทางเดินรถน้อย	1.72	0.70	ปานกลาง
7. ถนนผิดรูปแบบสร้างไม่ได้มาตรฐาน	1.90	0.69	ปานกลาง
รวม	1.78	0.53	ปานกลาง

จากตารางที่ 9 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจรในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.78) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ป้ายจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.96) รองลงมา ถนนผิดรูปแบบสร้างไม่ได้มาตรฐานอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.90) สภาพแวดล้อมของแต่ละจุด หรือแต่ละสถานที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชน เช่น ถนนขรุขระอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.79) จำนวนช่องทางเดินรถน้อยอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.72) ถนนแคบเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.71) การตั้งวางสิ่งของหรือสินค้าริมถนนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.70) และการชำรุดของพื้นผิวถนนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.67) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-10 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	$\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ	1.88	0.65	ปานกลาง
2. การวางแผนการจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพ	1.88	0.63	ปานกลาง
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดการดำเนินการตามกฎหมาย	1.94	0.64	ปานกลาง
รวม	1.90	0.55	ปานกลาง

จากตารางที่ 10 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมายในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดการดำเนินการตามกฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.94) รองลงมา การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.88) และการวางแผนการจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  = 1.88) ตามลำดับ

### ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 4-11 พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร	$\bar{x}$	SD	พฤติกรรม
1. เมื่อท่านขับรถพบสัญญาณไฟเหลืองจะเร่งความเร็วให้รถผ่านไปโดยเร็ว	2.93	1.20	บางครั้ง
2. ท่านจะขับซี้รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงถ้าเห็นถนนว่าง	2.71	1.17	บางครั้ง
3. ท่านมักขับรถย้อนศร หากทางกลับรถอยู่ไกล	3.10	1.13	บางครั้ง
4. ท่านมักจะละเลยต่อกฎจราจรเพื่อที่จะได้ไปให้พ้นสภาพจราจร	2.40	1.10	น้อย
5. ท่านมักจะให้คนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน (ซ้อน 3)	2.52	1.16	น้อย
6. ท่านมักจะขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (ก.ม.กำหนดพื้นถนนแห้งไม่เกิน 80 กม./ชม.)	2.57	1.30	น้อย
7. เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอนขณะขับซี้รถ ท่านจะทนฝืนขับซี้ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว	2.13	1.13	น้อย
8. ท่านมักจะไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ	2.32	1.09	น้อย
9. ท่านมักใช้โทรศัพท์ขณะขับซี้รถเป็นประจำ	2.29	1.05	น้อย
รวม	2.55	0.74	น้อย

จากตารางที่ 11 เห็นพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.55$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการละเมิดข้อ ท่านมักขับรถย้อนศร หากทางกลับรถอยู่ไกล สูงที่สุดอยู่ในระดับบางครั้ง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=3.10$ ) รองลงมาข้อ เมื่อท่านขับรถพบสัญญาณไฟเหลือง

จะเร่งความเร็วให้รถผ่านไปโดยเร็ว อยู่ในระดับบางครั้ง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.93$ ) ข้อ ท่านจะขับจี้รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงถ้าเห็นถนนว่าง อยู่ในระดับบางครั้ง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.71$ ) ข้อ ท่านมักจะขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (ก.ม.กำหนดพื้นถนนแห้งไม่เกิน 80 กม./ชม.) อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.57$ ) ข้อ ท่านมักจะให้คนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน (ซ้อน 3) อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.52$ ) ข้อ ท่านมักจะละเลยต่อกฎจราจรเพื่อที่จะได้ไปให้พ้นสภาพจราจร อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.40$ ) ข้อ ท่านมักจะไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.32$ ) ข้อ ท่านมักใช้โทรศัพท์ขณะขับจี้รถเป็นประจำ อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.29$ ) และข้อ เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอนขณะขับจี้รถ ท่านจะทนฝืนขับจี้ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}=2.13$ ) ตามลำดับ

#### ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

สถิติที่ใช้วิเคราะห์ คือ การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน โดยกำหนดระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานที่ 1 เพศที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกันไป

ตารางที่ 4-12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{x}$	SD	t-Test	d.f.	Sig.
ชาย	230	2.72	0.73	3.52**	388	.000
หญิง	170	2.45	0.73			

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง

สมมติฐานที่ 2 อายุที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกันไป

ตารางที่ 4-13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามอายุ

พฤติกรรม		df	MS	F-test	Sig.
อายุ	ระหว่างกลุ่ม	9	.22	.41	.803
	ภายในกลุ่ม	390	.55		

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม		df	MS	F-test	Sig.
ระดับการศึกษา	ระหว่างกลุ่ม	12	.18	.32	.943
	ภายในกลุ่ม	387	.55		

จากตารางที่ 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 4 ประสิทธิภาพในการใช้ยานพาหนะที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามประสิทธิภาพในการใช้ยานพาหนะ

พฤติกรรม		df	MS	F-test	Sig.
ประสิทธิภาพในการใช้ยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	7	4.52	8.69	.000
	ภายในกลุ่ม	392	.52		



จากตารางที่ 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังนั้น จึงเปรียบเทียบโดยทดสอบค่าคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD ดังแสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 4-16 ผลการเปรียบเทียบการละเมิดกฎจราจรของประชาชน โดยการทดสอบค่าคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ	$\bar{X}$	น้อยกว่า 1 ปี	1 - 3 ปี	4 - 6 ปี	มากกว่า 6 ปี
น้อยกว่า 1 ปี	3.5397	-	0.11	0.5130*	0.6714*
1 - 3 ปี	3.7469		-	0.5015*	0.6600*
4 - 6 ปี	4.0326			-	0.1584*
มากกว่า 6 ปี	3.5565				-

สมมติฐานที่ 5 การกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจำแนกตามการกระทำผิดกฎหมายจราจร

พฤติกรรม		df	MS	F-test	Sig.
การกระทำผิด	ระหว่างกลุ่ม	8	2.53	4.79**	.003
กฎหมายจราจร	ภายในกลุ่ม	391	.53		

จากตารางที่ 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังนั้น จึงเปรียบเทียบโดยทดสอบค่าคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD ดังแสดงในตารางที่ 18

ตารางที่ 4-18 ผลการเปรียบเทียบการละเมิดกฎจราจรของประชาชน โดยการทดสอบค่า  
คะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่

การกระทำผิดกฎหมาย จราจร	$\bar{X}$	ขับรถ เร็ว	จอดรอ ห้าม จอด	ดื่ม แอลกอฮอล์	ฝ่า สัญญาณ ไฟแดง	ไม่สวม หมวก	ไม่คาด เข็มขัด	แตงรถ
		3.8123	3.0920	2.8365	3.2169	3.7233	3.8345	3.7233
ขับรถเร็ว	3.8123	-	0.1749	0.0176	0.0673	0.0215	0.0888	0.5693
จอดรอห้ามจอด	3.0920		-	0.2555	0.1995	0.6313*	0.7425*	0.6214
ดื่มแอลกอฮอล์	2.8365			-	0.3804*	0.8868*	0.9980*	0.8848
ฝ่าสัญญาณไฟแดง	3.2169				-	0.5064*	0.6176*	0.5693
ไม่สวมหมวก	3.7233					-	0.1112	0.0520
ไม่คาดเข็มขัด	3.8345						-	0.3155
แตงรถ	3.7233							-

ตารางที่ 4-19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน	
	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1. เพศที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	
2. อายุที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน		✓
3. ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน		✓
4. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	
5. การกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาลักษณะการละเมิดกฎการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี รวมทั้งหมด 400 คน ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล และใช้สถิติ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบสมมติฐาน โดยการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

#### สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.60 และเพศหญิง จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.40 ส่วนใหญ่มีอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.60 รองลงมา อายุ 21 – 30 ปี จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.20 ส่วนลำดับต่ำสุดอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.40 มีระดับการศึกษาอนุปริญญา / ปวส. จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.40 รองลงมามีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.50 ส่วนลำดับต่ำสุดประถมศึกษาหรือต่ำกว่า จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.90 มีประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะมากกว่า 6 ปี จำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 64.60 รองลงมามีประสบการณ์ 4 – 6 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.10 ส่วนลำดับต่ำสุดน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 0.90 มีการกระทำผิดกฎหมายจราจรโดยไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.82 รองลงมา มีการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจำนวน 69 คิดเป็นร้อยละ 17.31 ส่วนลำดับต่ำสุดแต่งรถผิดกฎหมาย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.95

2. ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชน พบว่า ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอ

เมือง จังหวัดชลบุรี ทั้ง 4 ด้านในภาพรวมแล้วอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.06) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ด้านตัวผู้ขับขี้อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) รองลงมาคือ ด้านสภาพรถอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) ด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.90) และน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจรอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.78) ตามลำดับ

2.1 ด้านตัวผู้ขับขี่ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ท่านไม่รู้กฎจราจรอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.52) รองลงมา ท่านมีความอ่อนเพลียของร่างกายทำให้เกิดอาการหลับในอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.50) และท่านละเลยวินัยในการใช้รถใช้ถนนอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.39) ตามลำดับ

2.2 ด้านสภาพรถในภาพรวมอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.47) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ รถของท่านมีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น ไฟหน้า ไฟท้ายไม่ติดอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.52) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ ท่านไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.44)

2.3 ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจรในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.78) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ป้ายจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.96) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ การชำรุดของพื้นผิวถนนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.67)

2.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมายในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดการดำเนินการตามกฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.94) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ การวางแผนการจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =1.88)

3. พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.55) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการละเมิดข้อ ท่านมักขับรถยนต์ย้อนศร หากทางกลับรถอยู่ไกล สูงที่สุดอยู่ในระดับบางครั้ง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =3.10) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอนขณะขับขี่รถ ท่านจะทนฝืนขับขี้อต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$  =2.13)

#### 4. สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 5-1 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน	
	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1. เพศที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	
2. อายุที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน		✓
3. ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน		✓
4. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	
5. การกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	✓	

#### อภิปรายผล

จากผลการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี สามารถอภิปรายตามวัตถุประสงค์ ได้ดังนี้

อายุ และระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชน ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากธรรมชาติของจิตสำนึกของบุคคล บุคคลมีจิตสำนึกที่รู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังทำสิ่งใดอยู่ มีความรู้สึกผิด ชอบ ชั่วดี และมีความระอายที่จะทำในสิ่งที่ไม่ดี ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของปรีดี เกษมทรัพย์ (2553) ว่าบุคคลทั่วไปซึ่งผิดซึ้งได้ มนุษย์มีเหตุผลสามารถแยกความรู้สึกผิดชอบชั่วดีได้ ตามหลักการบางประการของความคิดสำนักกฎหมายธรรมเนียมหรือกฎหมายธรรมชาติ และจากสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายจราจรจากสถิติของกรมทางหลวง โดยหลักแล้วการที่บุคคลกระทำความผิดที่เกิดขึ้นอาจมีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือหลับ

ใน สุขภาพไม่ดี มีโรคประจำตัว มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกลัวกลุ่มใจ วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์ ขาดความรู้ความชำนาญ และ ประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ คาดคะเนความเร็ว หรือกะ ระยะทางไม่ถูกต้อง ไม่มีความรู้ความชำนาญในเรื่องลักษณะของขยวดยานที่ใช้ขับ ไม่รู้กฎหมาย เป็นต้น

เพศ ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ และการกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ต่างกันมีผล ต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน ผลการศึกษาสอดคล้องกับผลการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2553) ว่าเพศชาย เกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงเกือบ 3 เท่า และสอดคล้องกับงานวิจัยของอรอนงค์ นิลพัฒน์ (2550) ที่พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรและประติษฐ์ วงศ์ตา (2559) ศึกษา เรื่องพฤติกรรมและแนวทางการแก้ไขการกระทำผิดกฎหมายจราจรทางบกในเขตเทศบาลตำบลปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า เพศมีผลต่อพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ผู้วิจัยมีความเห็นว่า เนื่องจากเพศชายมีความกล้าเสี่ยงมากกว่าเพศหญิงและเพศชายมักมีอารมณ์หุนหันพลัน แล่น ใจร้อนวู่วาม ชอบกิจกรรมที่ทำหาย ตื่นเต้น ชอบขับซิ่งด้วยความเร็ว และมีความเชื่อมั่นในการขับซิ่งสูงกว่าเพศหญิงจึงทำให้พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรมีมากกว่าเพศหญิง อีกทั้ง ประสบการณ์การกระทำผิดกฎหมายจราจร สอดคล้องกับงานวิจัยของกุลวดี เข่งวา (2553) ที่ได้ ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏ เพชรบุรี พบว่าประสบการณ์การทำผิดกฎจราจรมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จากข้อค้นพบว่า ผู้วิจัยมีความเห็นว่า เนื่องจากผู้ที่เคยมีประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกตักเตือน จะมีความรู้ดีกว่าการถูกตักเตือนเป็นเรื่องไม่น่ากลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งต่างจากผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การทำผิดกฎจราจรที่จะมีความกลัวและไม่กล้าฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการเคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกตักเตือน แต่ไม่ใส่ใจการถูกจับกุม เพราะความไม่ เข้มงวดของเจ้าหน้าที่ทำให้ประชาชนมีการกระทำผิดซ้ำ ๆ จนเกิดเป็นความเคยชินได้

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. จากงานวิจัยพบว่าในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย โดยมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับบางครั้ง ได้แก่ การขับรถเมื่อพบสัญญาณไฟ เหลือจะเร่งความเร็วให้รถผ่านไปโดยเร็ว การขับซิ่งฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงถ้าเห็นถนนว่าง และการขับรย่อนศร ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเพิ่มมาตรการให้เข้มงวดหรืออรณรงค์การให้ความ

ตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายด้านจราจรในชีวิตประจำวันให้ประชาชน

2. จากงานวิจัยพบว่าค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงสุดคือ พฤติกรรมการขับรถย้อนศรเนื่องจากทางกลับรถอยู่ไกล ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเพิ่มจุดกลับรถ หรือกรมทางหลวงควรจัดสรรงบประมาณมาสร้างสะพานกลับรถเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

3. หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ควรมีนโยบายและแผนงานในการให้ความรู้กฎหมายจราจรเป็นประจำทุกปี

ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมผู้กระทำการละเมิดกฎจราจรกับพื้นที่อื่น ๆ ว่า ผลการวิจัยมีพฤติกรรมสอดคล้องกันหรือไม่

2. ควรศึกษาแบบเจาะประเด็นถึงปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเชิงลึก

3. ควรวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่มีรายละเอียด สามารถอธิบายพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร เพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาการละเมิดกฎจราจรของประชาชนได้อย่างแท้จริง

## บรรณานุกรม

- กฤตพงศ์ โจรนุ่งศรีศิธร. (2549). *สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่วัยชราในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กุลวดี เข่งวา. (2553). *การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ณัฐกริช เปาอินทร์. (2558). *สถิติสำหรับนักรัฐประศาสนศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 2). นนทบุรี: รัตนไทร.
- เทศบาลเมืองแสนสุข. (2562). *แนะนำเทศบาลเมืองแสนสุข ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี*. เข้าถึงได้จาก <https://saensukcity.go.th/about/introduce-saensuk.html>
- เทศบาลเมืองแสนสุข. (2562). *สถิติจำนวนประชากร เทศบาลเมืองแสนสุข*. เข้าถึงได้จาก <https://www.saensukcity.go.th/news/population-statistics.html>
- ธานีพันธ์ ศิลป์จารุ. (2557). *การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS* (พิมพ์ครั้งที่ 15). นนทบุรี: เอส. อาร์. พรินติ้ง แมสโปรดักส์.
- นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- บีบีซี นาวิกชน. (2561). *WHO: อุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้คนหนุ่มสาวเสียชีวิตมากที่สุด ส่วนไทยครองแชมป์อัตราการตายบนถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้*. เข้าถึงได้จาก <https://www.bbc.com/thai/international-46545106>
- บุญชม ศรีสะอาด. (2538). *วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ประดิษฐ์ วงศ์ตา. (2560). *พฤติกรรมและแนวทางแก้ไขการกระทำผิดกฎหมายจราจรทางบกในเขตเทศบาลตำบลอำเภอบางยี่รงค์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- ปัญญา จันทร์สุขโข. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์*. *วารสารวิทยบริการ*, 24(1), 110-120.
- ปรีดี เกษมทรัพย์. (2553). *นิติปรัชญา* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.



- ปวีณา คำพุทกะและคณะ. (2555) พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของ  
นักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. *วารสารบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี*, 2,  
59 -75.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 29 มกราคม). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 1.
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 21 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 1.
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. (2522, 12 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 22.
- พิชญ์ รพินทร์. (2512). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*. ม.ป.ท.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2556). *ปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรม: ทฤษฎีองค์การสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: ศักดิ์  
โสภากการพิมพ์.
- เรวัต แสงสุริยงค์. (2548). *ทฤษฎีพฤติกรรมองค์การ: มุมมองเชิงปรัชญาสังคมศาสตร์*.  
*วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 13(19), 32-50.
- มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (2562). *กฎหมาย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วิลาสินี สิทธิโสภณ. (2557). *กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองคนไร้ที่พึ่ง*. กรุงเทพฯ: สถาบันนิติบัญญัติ  
แห่งชาติ.
- สถานีตำรวจภูธรแสนสุข. (2562). *สรุปสถิติอุบัติเหตุ*. ชลบุรี: สถานีตำรวจภูธรแสนสุข.
- สถาบันพระปกเกล้า. (2562). *กฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง*. กรุงเทพฯ: สถาบัน  
พระปกเกล้า.
- สถิติยืนยัน: คนไทยกระทำผิดกฎหมายจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งมาก มหาศาลถึง  
680,000 ใบ. (2560). เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content/894395>
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). *หมายเหตุตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522  
(แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 11/2559)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). *หมายเหตุตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522  
(แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 17/2557)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). *หมายเหตุตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก  
พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 13/2557)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). *หมายเหตุตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก  
พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด ฉบับที่ 13/2557)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). *ระบบฐานข้อมูลด้านสังคมและคุณภาพชีวิต: คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหาย ทั่วราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2541 – 2561*. เข้าถึงได้จาก [http://social.nesdb.go.th/SocialStat/StatReport\\_Final.aspx?reportid=161&template=1R2C&yeartype=M&subcatid=45](http://social.nesdb.go.th/SocialStat/StatReport_Final.aspx?reportid=161&template=1R2C&yeartype=M&subcatid=45)
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2562). *คดีอุบัติเหตุจราจรทางบก*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2553). *สรุปผลที่สำคัญการสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน พ.ศ. 2553*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สุดนิรันดร์ เพชรรัตน์และคณะ. (2559) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก. *วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ*, 11(2), 141-151.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2561). *วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)*. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ไหมไทย ไชยพันธุ์. (2557). จิตวิทยา: แนวคิดทฤษฎีการศึกษาการปรับพฤติกรรมในชั้นเรียน. *วารสารมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 1(1), 21-33.
- อรอนงค์ นิลพัฒน์. (2550). *ผลของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย*. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เอกรัตน์ โลหะ. (2555). *ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory*. New York: McGraw-Hill.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis* (3<sup>rd</sup> ed.). New York: Harper & Row.

ภาคผนวก

## แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง  
จังหวัดชลบุรี

## ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง  ที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

## 1. เพศ

ชาย หญิง

## 2. อายุ

15 – 20 ปี 21 – 30 ปี  
31 - 40 ปี 41 – 50 ปี  
51 - 60 ปี 61 ปีขึ้นไป

## 3. ระดับการศึกษา

ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า มัธยมศึกษา / ปวช.  
อนุปริญญา / ปวส. ปริญญาตรีขึ้นไป

## 4. ประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ (ปี)

น้อยกว่า 1 ปี 1 - 3 ปี  
4 - 6 ปี มากกว่า 6 ปี

## 5. การกระทำผิดกฎหมายจราจร (ที่กระทำบ่อยที่สุดเพียง 1 ข้อ)

ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด จอดรถในที่ห้ามจอด  
ดื่มแอลกอฮอล์เกินกำหนด ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง  
ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย  
แต่งรถผิดกฎหมาย อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง □ ที่ตรงกับการมีส่วนร่วมของท่าน (กรุณาตอบทุกข้อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย
<p>ด้านตัวผู้ขับขี่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ท่านละเลยวินัยในการใช้รถใช้ถนน</li> <li>2. ท่านไม่รู้กฎจราจร</li> <li>3. ท่านมีความอ่อนเพลียของร่างกายทำให้เกิดอาการหลับใน</li> </ol> <p>ด้านสภาพรถ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. รถของท่านเก่าที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย</li> <li>5. รถของท่านมีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น ไฟหน้า ไฟท้ายไม่ดี</li> <li>6. ท่านไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถ</li> </ol> <p>ด้านสภาพถนนที่ใช้สัญจร</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. สภาพแวดล้อมของแต่ละจุด หรือแต่ละสถานที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชน เช่น ถนนขรุขระ</li> <li>8. การตั้งวางสิ่งของหรือสินค้าริมถนน</li> <li>9. ป้ายจราจรไม่ชัดเจน</li> <li>10. ถนนแคบเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>11. การชำรุดของพื้นผิวถนน</li> <li>12. จำนวนช่องทางเดินรถน้อย</li> <li>13. ถนนผิดรูปแบบสร้างไม่ได้มาตรฐาน</li> </ol> <p>ด้านการบังคับใช้กฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>14. การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ</li> <li>15. การวางแผนการจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพ</li> <li>16. เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดการดำเนินการตามกฎหมาย</li> </ol>			

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามข้อมูลพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมือง  
แสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย  ลงในช่องว่าง  ที่ตรงกับการมีส่วนร่วมของท่าน (กรุณาตอบทุกข้อ)

ข้อความ	พฤติกรรม				
	บ่อย มาก	บ่อย	บาง ครั้ง	น้อย	ไม่ ปฏิบัติ
1. เมื่อท่านขับรถพบสัญญาณไฟเหลืองจะเร่งความเร็วให้รถผ่านไปโดยเร็ว					
2. ท่านจะขับซี้รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงถ้าเห็นถนนว่าง					
3. ท่านมักขับรถย้อนศร หากทางกลับรถอยู่ไกล					
4. ท่านมักจะละเลยต่อกฎจราจรเพื่อที่จะได้ไปให้พ้นสภาพจราจร					
5. ท่านมักจะให้คนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน (ซ้อน 3)					
6. ท่านมักจะขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (ก.ม. กำหนดพื้นถนนแห้งไม่เกิน 80 กม./ชม.)					
7. เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอนขณะขับซี้รถ ท่านจะทนฝืนขับซี้ต่อไปเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว					
8. ท่านมักจะไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ					
9. ท่านมักใช้โทรศัพท์ขณะขับซี้รถเป็นประจำ					

ขอขอบพระคุณที่เสียสละเวลาในการทำแบบสอบถาม