

ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ร้อยตำรวจเอก วัชรพล อิมจรรย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา

ปีการศึกษา 2546

ISBN : 974 -373 -406-6

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

**Factors Affecting Behaviors of Taxi Drivers in
Bangkok Metropolitan Area**

Police Captain Watcharapol Imjaroon

**A thesis Submitted in Partial fulfillment of the Requirements
for the Master of Arts (Social Sciences for Development)
at Bansomdejchaopraya Rajabhat University**

Academic Year 2004

ISBN : 974-373-406-6

ร้อยตำรวจเอก วัชรพล อิมจรรณ. (2547) ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา. คณะกรรมการควบคุม: รศ. ดร. นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์ ผศ.ดร.จันทร์วิภา ดิลกสัมพันธ์ ผศ.บุปผา แซ่มประเสริฐ.

การศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ใน กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

การศึกษานี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ โดยประชากรที่นำมาศึกษาเป็นผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 291 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ F-test, t-test, One Way ANOVA และสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ใช้ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ 0.005

ผลการศึกษาพบว่า

1. ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีอายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
2. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับรถยนต์, จิตสำนึกในการขับที่มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.129$, $r = 0.376$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ และปัจจัยด้านการแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.672$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ แต่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.059$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

Police Captain Watcharapol Imjaroon. (2004) Factors Affecting Behaviors of Taxi Drivers in Bangkok Metropolitan Area. Graduate school, Bansomdejchaopraya Rajabhat University.

Advisor Committee:

Associate Professor Dr.Nongluksana Thepsawasdi

Assistant Professor Dr.Chanvipa Diloksamandh

Assistant Professor Boobpha Champrasert.

The present study on “Factors Affecting Behaviors of Taxi drivers in Bangkok Metropolitan Area” was conducted to explore the factors which affect the behavior of taxi drivers. With the assistance of set questionnaire and its responses from 291 cases ,the subject of present research made a very significant finding. The responses were analyzed through statistical methods including Percentage, Mean, Standard Deviation, t-test, F-test, One Way ANOVA, Pearson Correlation and SPSS for Windows.

It was found that the taxi drivers’behavior varied from one to another depending upon the background of their age,marital status,family life,the educational qualification etc. However,the obedience of traffic law was at a very low level. Same was true with the case of Safety Consciousness as well as the Car Knowledge. Out of competition in their occupation,the taxi drivers often neglect the traffic law.

ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี เพราะได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก
รองศาสตราจารย์ ดร. นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จันทรีวิภา ดิลกสัมพันธ์ และผู้ช่วย
ศาสตราจารย์ อนุภา แหม่มประเสริฐ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้เอาใจใส่ให้คำแนะนำ
และตรวจสอบแก้ไข เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ใน
โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัย
ราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยาทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้แก่ผู้วิจัย

ขอขอบคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่ได้กรุณาตรวจสอบ แก้ไข ให้คำแนะนำในการสร้าง
เครื่องมือในการวิจัย และขอขอบคุณชมรมแท็กชีสนามบินดอนเมือง ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการให้
ข้อมูล และตอบแบบสอบถาม

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ไพราภรณ์ อิ่มจรรยา, คุณเฉลิมพล อิ่มจรรยา และคุณวิยะดา
เรืองฤทธิ์ ที่เป็นกำลังใจและช่วยเหลือในการทำวิจัยในครั้งนี้ด้วยดีเสมอมา

ประโยชน์คุณค่าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบให้บุพการี และคณาจารย์

ร้อยตำรวจเอก วัชรพล อิ่มจรรยา

สารบัญ

	หน้า
ประกาศนุญการ.....	ง
บทคัดย่อภาษาไทย.....	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญเรื่อง.....	ฉ
สารบัญแผนภาพ.....	ฎ
สารบัญตาราง.....	ฏ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ขอบเขตการวิจัย.....	4
สมมติฐานการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
กรอบแนวคิด.....	6
ประโยชน์ที่จะได้รับ.....	8
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม.....	10
ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน.....	13
ทฤษฎีความขัดแย้งทางความคิด.....	17
ทฤษฎีลำดับชั้นความต้องการ.....	18
กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับรถควรทราบ.....	19
ความรู้เกี่ยวกับรถแท็กซี่.....	28
ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์.....	34
แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึกด้านความปลอดภัย.....	39
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	43

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	45
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	45
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	46
การเก็บรวบรวมข้อมูล	49
การวิเคราะห์ข้อมูล	49
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	52
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป.....	52
ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	67
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล.....	73
สรุปผลการวิจัย.....	73
สรุปและอภิปรายผลการศึกษาวิจัย.....	74
ข้อเสนอแนะ	81
ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป	82
บรรณานุกรม.....	82
ภาคผนวก.....	85
แบบสอบถาม	86
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ.....	94
ประวัติผู้วิจัย.....	98

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ 1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	8
-------------	---------------------------	---

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	การปรับตัวของบุคคล.....	14
ตารางที่ 2	แสดงการเลือกขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	46
ตารางที่ 3	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	52
ตารางที่ 4	แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	59
ตารางที่ 5	แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับรถยนต์.....	60
ตารางที่ 6	แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแบบสอบถามเกี่ยวกับจิตสำนึกในการขับขี่.....	62
ตารางที่ 7	แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแบบสอบถามเกี่ยวกับการแข่งขันในอาชีพ.....	63
ตารางที่ 8	แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับปัญหาจราจร.....	64
ตารางที่ 9	ค่าระดับของปัจจัยด้านต่างๆ	66
ตารางที่ 10	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปรอายุ.....	67
ตารางที่ 11	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ จำแนกตามตัวแปรสถานภาพสมรส	68
ตารางที่ 12	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ จำแนกตามตัวแปรฐานะทางเศรษฐกิจ.....	68

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 13 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ จำแนกตามตัวแปรระดับการศึกษา	69
ตารางที่ 14 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	69
ตารางที่ 15 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์	70
ตารางที่ 16 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปร การแข่งขันในอาชีพ	70
ตารางที่ 17 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปร จิตสำนึกในการขับขี่	71
ตารางที่ 18 แสดงการเรียงลำดับความคิดเห็นวิธีการแก้ไขปัญหาจราจร	72

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำให้กรุงเทพมหานครเมืองหลวงของประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางความเจริญทุกๆ ด้าน ซึ่งในปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งด้านประชากรและพื้นที่ การเพิ่มขึ้นของประชากรอยู่ในอัตราที่สูง ทั้งนี้เป็นการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นจากชนบท จนปัจจุบันกรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองหลวงที่มีความทันสมัยในทุกๆ ด้านทัดเทียมหรือใกล้เคียงกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เป็นสถานที่ที่มีคนอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่จำนวนหนึ่ง กรุงเทพมหานครจึงเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมและเศรษฐกิจสำคัญต่างๆ ของประเทศ แต่ในขณะที่ในส่วนชนบทนั้นมีแต่ความล้าหลัง ยากจน และขาดแคลนในทุกสิ่งทุกอย่าง ทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นแหล่งศูนย์กลางของการเจริญเติบโต แต่เป็นการเจริญเติบโตที่ไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างไร้ระเบียบ ในเรื่องนี้ศาสตราจารย์อัน นิมมานเหมินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า กรุงเทพมหานครนั้น ก้าวหน้าตามยถากรรม หรือ Haphazard Growth การเจริญเติบโตในลักษณะตามยถากรรมนี้ ทำให้กรุงเทพมหานครต้องขยายตัวด้านอาคารและพื้นที่อย่างรวดเร็ว แต่ขาดการวางระบบแบบแผนที่ดี ขาดการวางแผนการใช้ที่ดิน ไม่มีมาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน ดังนั้นสิ่งก่อสร้างจึงดูคลั่งพื้นที่ว่างในเมืองมากขึ้นทุกขณะ เพิ่มความแออัดให้เกิดขึ้นกับเมือง จากสภาพการข้างต้นจึงนำไปสู่ปัญหานานัปการ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ รวมทั้งปัญหาจราจร ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการเมืองและสังคมของประเทศ และนับเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก มีประชากรมากถึงร้อยละ 12 ของประชากรทั้งหมด โดยในปี พ.ศ.2543 ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5,680,380 คน ปี พ.ศ.2544 ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5,726,203 คน เป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในประเทศไทย ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยคือประมาณ 3,650 คนต่อตารางกิโลเมตร (สำนักนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร 2544:13) และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยคาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคน (สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2535:113) ทำให้เกิดปัญหาด้านมามากมาย รวมทั้งปัญหาในเรื่องคมนาคมอีกด้วย

ศราวุฒิ พนัสขาว (2527: 15) ได้กล่าวไว้ในหนังสือเรื่องการจราจรในมหานครว่า การจราจรเป็นปัญหาสังคมที่ควบคู่ไปกับการเป็นเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะเป็นเอกนคร หรือ Primate city การจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานคร

นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น จนบางครั้งถ้าจะใช้คำบรรยายสภาพการจราจรว่า “เป็นอัมพาตกันไปทั้งเมือง” ก็คงไม่ผิดจากความเป็นจริงมากนัก และทำให้สร้างมโนภาพให้เห็นถึงการที่รถไม่สามารถขยับเขยื้อนไปไหนได้เลย การเดินทางแต่ละครั้ง ผู้คนจึงจำต้องใช้ทั้งเวลาและความอดทนเป็นอย่างมาก

คำว่า “รถแท็กซี่” เพิ่งจะมาได้ยินเมื่อ 20 - 30 ปี ที่ผ่านมานี้เอง แต่ก่อน ชาวพระนครเรียกรถแท็กซี่ว่า “รถไมล์” เมื่อราว พ.ศ. 2467 - 2468 พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา (ผาด) เป็นผู้เริ่มกำหนดแท็กซี่ ครั้งแรกในเมืองไทย โดยนำเอารถยี่ห้อออสตินขนาดเล็ก ออกวิ่งรับจ้าง โดยคิดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้า ข้างหลังของตัวรถซึ่งคนขับรถในสมัยนั้น ส่วนใหญ่เป็นพวกทหารอาสา หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สำหรับค่าโดยสารคิดเป็นไมล์ โดยตกไมล์ละ 15 สตางค์ ซึ่งนับว่าแพงมากเมื่อเทียบราคากับค่าโดยสารในปัจจุบัน รถแท็กซี่ในสมัยบุกเบิกใหม่ๆ นั้น มีอยู่เพียง 14 คัน ในปี 2469 แต่ถึงมีจำนวนน้อย ก็ประสบปัญหาการขาดทุน จนต้องเลิกกิจการ ซึ่งก็อาจเป็นไปได้ว่า ค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการยังไม่คุ้นเคยจึงไม่ยอมนั่ง ประกอบกับกรุงเทพฯ ยังมีขนาดเล็ก และมีรถรับจ้างอื่นๆ เช่น รถเจ๊กอยู่มาก และราคาถูก หลังจากเลิกกิจการไปแล้ว กรุงเทพฯ ก็ไม่มีรถแท็กซี่อีกเลย จนหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2490 มีผู้นำรถยนต์นั่งมาให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่ ซึ่งได้รับความนิยม จนมีการจัดตั้งเป็นบริษัทเดินรถแท็กซี่ขึ้นมา ใน 3 - 4 ปี ต่อมา โดยคิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 2 บาท รถที่นำมาบริการในช่วงนั้น เป็นรถยนต์ยี่ห้อเรโนลต์เครื่องท้ายคันเล็กๆ คนกรุงเทพฯ สมัยนั้นเรียกว่าแท็กซี่ว่า “เรโนลต์” ซึ่งเป็นจุดเริ่มความสำเร็จของการเดินรถแท็กซี่ เพราะเป็นที่นิยมของคนทั่วไป เนื่องจากยังมีรถจำนวนน้อย คนนิยมนั่ง สะดวก รวดเร็วกว่ารถจักรยานสามล้อถีบ ซึ่งมีชุกชุมในยุคนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นที่สนใจจนมีผู้นำรถเก๋งไปทำเป็นรถแท็กซี่กันมาก จนความนิยมแพร่หลายไปยังต่างจังหวัด จนต้องมีการควบคุมกำหนดจำนวนรถมาจนถึงปัจจุบัน สำหรับรถที่นำมาเป็นรถแท็กซี่นั้น หลังจากเรโนลต์เริ่มเสื่อมสภาพไปตามอายุการใช้งานแล้ว ได้มีการนำรถออสติน แวนสองประตูสีเทามาใช้แทน ต่อมาเปลี่ยนมาเป็นรถดัดสันบดเปิด หรือรถเก๋งสีโน้เครื่องท้ายตามกำลังทรัพย์ของแต่ละบริษัทจนกระทั่งเป็นรถโตโยต้า รถแลนด์เชอร์แคมป์

เนื่องจากรถแท็กซี่นั้น บุคคลธรรมดาอาจเป็นเจ้าของได้ บางครั้งจึงอาจพบเห็นรถแท็กซี่ที่ใช้รถฮอนด้าหรือรถเปอร์โยต์นำมาเป็นรถแท็กซี่ด้วย สำหรับรถแท็กซี่ในเมืองไทย ในปัจจุบันเป็นรถปรับอากาศ ติดมิเตอร์ และมีวิทยุสื่อสาร รถแท็กซี่นั้นเป็นรถมวลชนที่ประชาชนนิยมใช้บริการและมีบทบาทในการขนส่งสาธารณะเป็นอย่างสูง รถแท็กซี่ เป็นรถรับจ้างสาธารณะ ที่ให้บริการได้อย่างรวดเร็ว สำหรับอัตราค่าบริการของรถแท็กซี่เมื่อเทียบกับอัตราค่าบริการของบริการขนส่งสาธารณะรับจ้างอื่นๆ แล้วจะมีราคาแพงที่สุด แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการกันมากถึงกว่า 2 ล้านคน ต่อวัน (ศักดิ์ชัย เพ็ญบุญมี 2539:5)

ตั้งแต่กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ,กฎกระทรวงฉบับที่ 18: 2537) เรื่อง การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า มีผู้มาขึ้นขอจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 64,321 คัน ซึ่งพบว่ามีจำนวนมากกว่ารถโดยสารประจำทางที่มีจำนวน 15,379 คัน เสียอีก (กรุงเทพมหานคร :2544) โดยรถแท็กซี่เหล่านี้จะวิ่งอยู่บนท้องถนนตลอดแม้จะไม่มีผู้โดยสารก็ตาม

สถิติการจดทะเบียนรถใหม่ประจำปี พ.ศ.2546 ซึ่งในตลอดปีพบว่าอัตราการจดทะเบียนของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน รย.6 (รถแท็กซี่) มีจำนวนรวมแล้วถึง 6,982 คัน มีปริมาณมากกว่ารถโดยสารประจำทางที่ตลอดปีมีการจดทะเบียนรถใหม่เพียงแค่ 2,432 คัน เสียอีก (กรมขนส่งทางบก : 2546)

สถิติการจดทะเบียนรถแท็กซี่มีเตอร์ ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2547 ในกรุงเทพมหานครพบว่า มีการจดทะเบียนรถแท็กซี่แบบรถบุคคลธรรมดาจำนวนถึง 39,879 คัน และแบบรถนิติบุคคลมีจำนวน 41,141 คัน ซึ่งมียอดรวมแล้วเป็นจำนวนถึง 81,020 คัน

จากการศึกษาพบว่า อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพอิสระ มีเวลาขับไม่แน่นอน ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่จะใช้เวลาในการขับวันหนึ่งประมาณ 1 กะ หรือประมาณ 8 ชั่วโมง ในบางครั้งมีการควง หรือการขับควงถึง 2 กะ เพื่อหารายได้ เนื่องจากปัจจุบันอาชีพขับรถแท็กซี่มีการแข่งขันกันสูงมาก ต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสาร การที่ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องใช้เวลาในการขับบนถนนหลายชั่วโมง ในแต่ละวัน ต้องเจอกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่เหล่านี้ต้องฝ่าฝืนกฎจราจร การที่คนขับรถแท็กซี่จำนวนมากมีพฤติกรรมการขับซัดผิดกฎจราจร ผู้ขับรถแท็กซี่ยังขาดจิตสำนึกในการใช้ทาง ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ขาดความรู้ทางด้านกฎหมายจราจร อันก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมา จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2546 พบว่า ตลอดปีมีรถแท็กซี่ที่เกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดปัญหาจราจรเฉพาะที่ปรากฏในสถิติมีรวมแล้ว 4,446 คัน

การเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเมือง ที่มีการจราจรคับคั่งย่อมก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามอย่างมาก กล่าวคือเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นย่อมก่อให้เกิดความล่าช้า จึงกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่รถยนต์ของเราซึ่งขาดวัฒนธรรมหรือวินัยในการใช้ทาง ลักษณะนิสัย ที่ได้รับการฝึกอบรม หล่อหลอมกันมาเมื่อผนวกกับอิทธิพลของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ในปัจจุบันผู้ขับขี่จึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่นโดยเฉพาะ ในสังคมที่เรียกร้องให้ ทุกคนต้องแข่งขันกันทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับรถเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นความสำคัญในการศึกษาเรื่อง **“ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร”** โดย

ทำการศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ซึ่งควบคุมโดยชมรมแท็กซี่สนามบินดอนเมือง ที่ ประกอบด้วย กลุ่มสมาชิกที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล ที่มีจำนวนสมาชิกที่มากที่สุดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้มีความหลากหลายในกลุ่มตัวอย่างอาจเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการการควบคุมรถแท็กซี่ เพื่อใช้ผสมผสานการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัจจัยเรื่อง อายุ สถานภาพการสมรส ฐานะทางเศรษฐกิจ ระดับการศึกษา ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ การแข่งขันในอาชีพ และจิตสำนึกในการขับขี่ ของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษานี้ทำการศึกษาเฉพาะชมรมแท็กซี่สนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นกลุ่มแท็กซี่ส่วนบุคคลที่มีจำนวนสมาชิกจริงมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

คนขับแท็กซี่ชมรมแท็กซี่สนามบินดอนเมือง ซึ่งมีสมาชิกจำนวน 1,200 คน โดยใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยใช้สูตรของ Robert V. Krejcie and Daryle W. Mogan ซึ่งนำมาเทียบกับตารางตามวิธีการตามสูตร จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำนวน 291 คน

สมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานเพื่อตอบปัญหาตามวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 คนขับรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 คนขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 คนขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 คนขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 7 การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 8 จิตสำนึกในการขับขีมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

นิยามศัพท์เฉพาะ

รถแท็กซี่ หมายถึง รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน โดยใช้มาตรวัด หรือเรียกกันว่า แท็กซี่มิเตอร์

ผู้ขับรถแท็กซี่ หมายถึง ผู้ขับรถรับจ้างแท็กซี่ส่วนบุคคลที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถรับจ้างสาธารณะ

พฤติกรรม หมายถึง การแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เช่น การขับรถ การปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

อายุ หมายถึง อายุของผู้ขับรถแท็กซี่ในการศึกษารั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ระดับคือ

1. อายุตั้งแต่ 18-38 ปี เป็นระดับอายุน้อย
2. อายุตั้งแต่ 39 ปีขึ้นไป เป็นระดับอายุมาก

สถานภาพการสมรส หมายความว่า คนขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพ โสด สมรส แยกกันอยู่เป็นหม้าย หรือหย่าร้าง

ระดับการศึกษา หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาขึ้นไปและให้หมายความรวมถึงไม่ได้รับการศึกษด้วย

ฐานะทางเศรษฐกิจ หมายถึง รายได้หลักที่ได้รับจากการประกอบอาชีพขับแท็กซี่

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือไล่ต้อนสัตว์

ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ หมายถึง ความเข้าใจในคุณลักษณะของรถยนต์ เครื่องยนต์สามารถที่จะแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์ในเบื้องต้น ตลอดจนถึงการบำรุงรักษาต่างๆ

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร หมายถึง มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรและระเบียบที่ออกมาบังคับใช้ได้

กฎหมายจราจร หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หมายถึง การละเมิด การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัญหาการจราจร หมายถึง สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจรซึ่งในที่นี้จะครอบคลุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาการจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัยและจิตใจ

การแข่งขันในอาชีพ หมายถึง การปฏิบัติงานที่ทำให้มีความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่หรืออาชีพ คนขับรถแท็กซี่ รวมถึงการมีรายได้เพิ่มขึ้น

จิตสำนึกในการขับขี่ หมายถึง พฤติกรรมที่ดีในการขับรถที่ดี เคารพต่อกฎจราจร

กรอบแนวคิด

ในการศึกษาครั้งนี้ศึกษาภายใต้แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับรถของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

1. ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม ตามแนวคิดของทัลคอตต์ พาร์สันส์ และ โรเบิร์ต เมอร์ตัน (สุพัตรา สุภาพ 2546: 133-137 อ้างถึง Talcott Parsons and Robert Merton) อธิบายให้เห็นว่ากลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนักสังคมก็จะต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นใหม่ ค่านิยมหรือการปฏิบัติ ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

2. ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบนตามแนวคิดของเมอร์ตันและนิสเบท (Merton and Nisbet 1976: 7) ที่ชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมายของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม

3. ทฤษฎีความขัดแย้งทางความคิดของ ลีออน เฟสติงเจอร์ (Leon Festinger 1965) ที่ชี้ให้เห็นถึงพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

4. ทฤษฎีลำดับชั้นความต้องการ แนวคิดของมาสโลว์ (Maslow อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) ซึ่งให้เห็นว่ามนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอด เหมือนกับสัตว์โลกประเภทอื่น ซึ่งมักจะจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป และมนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการก่อนหลังได้ดังนี้ ความต้องการทางกายภาพ ความต้องการทางด้านความปลอดภัย ความต้องการที่จะผูกพันในสังคม ความต้องการที่จะมีฐานะเด่นและได้รับการยกย่องในสังคม และความต้องการที่จะประจักษ์ในตนเองหรือตระหนักถึงความจริงใจของตนเอง

5. กฎหมายและระเบียบจรรยาที่ผู้ขับรถควรทราบ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ที่ผู้ขับรถควรทราบโดยเฉพาะผู้ขับรถแท็กซี่ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุที่มีผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น

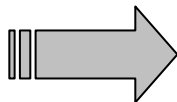
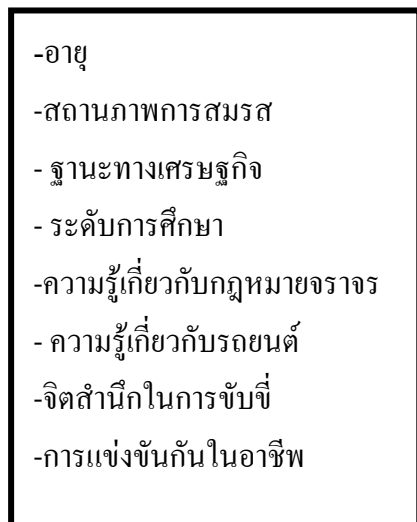
6. ความรู้เกี่ยวกับรถแท็กซี่ตามแนวคิดของ สมโชค วณิชพันธุ์ (2547 : 51) ที่อธิบายถึงความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ใช้รถ เพื่อเป็นการลดอัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายต่อรถโดยไม่จำเป็น สามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้ การรู้จักดูแลรักษารถอย่างถูกวิธี ทำให้รถมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น

7. แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก ของสมชาย พรชัยวัฒน์ (2533: 26) ได้กล่าวว่า สาเหตุของอุบัติเหตุมีปัญหามาจากด้านจิตใจของบุคลากรซึ่งมีความละเอียดอ่อนมาก เป็นปัญหาเกี่ยวกับธรรมชาติและความต้องการของมนุษย์ อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่มีผลต่ออุบัติเหตุ และกลไกความคิดของบุคลากร อีกทั้งเป็นแนวทางจูงใจ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในโรงงานอีกด้วย เพราะความต้องการความปลอดภัยในการทำงาน และการมีสุขภาพอนามัยที่ดีเป็นความต้องการของมนุษย์ที่รองมาจากปัจจัยพื้นฐาน ซึ่งได้แก่อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย

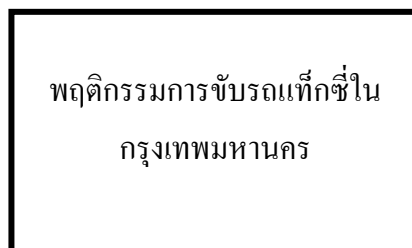
ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีดังกล่าวมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ร่วมกับหลักฐานเชิงประจักษ์และนำมาสร้างเป็นกรอบแนวความคิดตามแผนภาพที่ 1

แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิด

ตัวแปรต้น



ตัวแปรตาม



ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถแท็กซี่
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่
3. เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันแก้ไขและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ ปัจจัยที่สัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครนี้ ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลที่เป็นเอกสารและ ผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาดังจะนำเสนอตามลำดับต่อไปนี้

1. ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Strutural-Function Theory)
2. ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)
3. ทฤษฎีความขัดแย้งทางความคิด (Cognitive Dissonance Theory)
4. ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการ (Hierarchy of needs Theory)
5. กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ (Traffic Law)
6. ความรู้เกี่ยวกับรถแท็กซี่
7. ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์
8. แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึกด้านความปลอดภัย
9. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Strutural-Function Theory)

ทฤษฎีนี้มีสมมติฐานว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่งสิ่งมีชีวิตนี้ จะมีส่วนประกอบ หลายอย่าง แต่ละอย่างมีหน้าที่เฉพาะจะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของส่วนรวมคือตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นอย่างนั้นทุกส่วนของสังคมมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติ ส่วนต่างๆ เหล่านั้นของสังคม รวมกันเข้าก็เป็นโครงสร้างของสังคมจึงได้ชื่อว่าเป็นทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่

วิวัฒนาการของทฤษฎีต่อมารวมเอาสภาวะกับระบบเข้าไปด้วย โดยบอกว่าโครงสร้างของ สังคมอาจจัดเป็นได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่างๆ กันแล้วก็รวมเอาสภาวะกับสมดุล (equilibrium) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่าระบบต่างๆ ของสังคมจะปฏิบัติหน้าที่อย่างสอดคล้องกัน ทำให้เกิดดุลยภาพ หรือสังคมเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็ไม่ได้อยู่นิ่งหรือคงอยู่กับที่ เติบโต เจริญก้าวหน้าหรือยุบหดเสื่อมโทรมลงได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพ เคลื่อนที่ (moving equilibrium)

ความเจริญหรือความเสื่อมของสังคมก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้างนี้เอง ถ้าโครงสร้าง เพิ่มส่วนประกอบมากขึ้นส่วนประกอบเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่แตกต่างหรือเฉพาะเรื่อง เฉพาะด้าน

ไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่าสังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่างๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็น สังคมนั้นเสื่อมลง

นักสังคมวิทยาในหมู่นัก โครงสร้าง-หน้าที่ นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะดังต่อไปนี้คือ

1. สังคมในฐานะที่เป็นระบบ ที่มีอาณาเขตแน่นอนเป็นสังคมที่วางระเบียบตนเองควบคุมตนเอง (self-regulating) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่างๆ พึ่งพาอาศัยกันและรักษาคุณภาพไว้ได้

2. ในฐานะที่เป็นระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ทำนองเดียวกันกับอินทรีย์ทั้งหลายสังคมมีความต้องการจำนวนหนึ่ง (need or requisites) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้วจะทำให้สังคมดำรงชีวิตอยู่ได้ ส่วนต่างๆ สามารถพึ่งพากันได้ (homeostasis) และสามารถรักษาคุณภาพไว้ได้

3. เมื่อเป็นดังนั้น การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง (สังคม) เชิงสังคมวิทยาจึงควรต้องมุ่งสนองความต้องการจำเป็นของส่วนประกอบต่างๆ ของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้นจะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากันและคุณภาพแล้ว

4. ในระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้ สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมาเพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา (homeostasis) คุณภาพ (equilibrium) และการมีชีวิต (survival) อาจกล่าวได้ว่าโครงสร้างหลายโครงสร้างสามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวกันได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใดๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง-หน้าที่มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแหที่มีระเบียบกระทำการในหน้าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่าแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่กระทำการได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งเดียวกัน

สุพัตรา สุภาพ (2546: 133-137) ได้กล่าวถึง แนวทางของกลุ่มทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญ ได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์ (Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ตัน (Robert Merton) ซึ่งสอนเน้นว่ากลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป เพราะว่าเป็นหน้าที่ (Function) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ให้การศึกษา แก่เด็กๆ เตรียมฝึกอบรมคนงาน ช่วยดูแลเด็กๆ แทนบิดามารดาในช่วงที่อยู่โรงเรียนและทำหน้าที่ฝึกฝนอบรมเด็กของชุมชนในกิจการอื่นๆ อีกมาก

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนักสังคมก็ต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ เป็นสิ่งที่เราต้องการตลอดชั่วแห่งประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ก็ยิ่งช่วยให้ประกันได้ว่าสังคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีเนื้อที่เหลือน้อยอีกมากประชาชนใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบการทำมาหากินครอบครัวขนาดใหญ่ถือว่ายังมีประโยชน์ ในแง่ของการกระทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับสังคมด้วย แต่ในสภาพปัจจุบัน โลกเต็มไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียด เนื่องมาจากการเกิดมากและการตายที่น้อยกว่าเมื่ออดีต ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมากๆ เหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นที่ดีแน่ กล่าวอีกนัยหนึ่งครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ ได้กลายเป็นการกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะทำการคุกคามข่มขู่สวัสดิภาพของสังคม ดังนั้นความสมดุลแบบใหม่จะต้องเข้ามาแทน กล่าวคือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมากเราก็ต้องการให้เป็นว่ามีเกิดน้อย และมีการตายน้อยด้วย ดังนั้นค่านิยมหรือการปฏิบัติซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้นสนับสนุนให้เกิดความสมดุลจนกลายเป็นเนื้อหนึ่งเดียวกันในระบบสังคมนี้ เรียกว่าการกระทำหน้าที่ที่ดี (Function) ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้นไม่บังเกิดผลใดๆ ก็เรียกว่าไม่มีการกระทำหน้าที่ (Nonfunctional) ดังเช่นในระบบประชาธิปไตยการมีกลุ่มทางการเมือง หรือพรรคการเมืองถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบิดก็คือการลบมาตรฐาน การคุกคามข่มขู่ทางการเมืองก็ดี จัดว่าเป็นการกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของระบบของระบอบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญลักษณ์ของพรรคการเมืองไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่กลุ่มนักสังคมวิทยาโครงสร้าง-หน้าที่ มักถามเสมอ อาทิเช่น ค่านิยมนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถาบันนี้เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับการปฏิบัติหรือสถาบันอื่นของสังคมอย่างไร การเปลี่ยนแปลงถูกนำเสนอเข้ามา จะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสังคมเปรียบเสมือนตัวโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก รวมกันซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตัวเองเพื่อธำรงไว้ซึ่งสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่างๆ ไม่ทำหน้าที่ของตนเองก็จะทำให้เกิดความผิดปกติในสังคมได้

จากแนวคิดของทัลคอตต์ พาร์สันส์ (Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ตัน (Robert Merton) อธิบายให้เห็นว่ากลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนัก สังคมก็ต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นใหม่ ค่านิยมหรือการปฏิบัติซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป ผู้วิจัยได้นำแนวคิดนี้มาศึกษาพฤติกรรมของคนขับแท็กซี่ซึ่งอยู่ในสังคมขนาดใหญ่ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาในการจราจร

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

เมอร์ตัน และนิสเบท (อ้างถึงใน สุพัตรา สุภาพ 2546) ได้กล่าวถึง โครงสร้างของสังคม บางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมายของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรต้น (Variables) 2 ประการ คือ

1. จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกันซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพแวดล้อมและถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่า เป็นสิ่งถูกต้องเช่น สมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบหาสมาคมคนจะได้ดีจะต้องเข้าวัดอยู่กับพระให้พระอโศก ฯลฯ แต่ในสังคมปัจจุบันเราเข้าเรื่องเงิน เรื่องวัดดูมากกว่าเรื่องอื่น ๆ ตลอดจนเชื่อว่าทุกคนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการหาความสำเร็จ ฉะนั้น บุคคลจึงพยายามดิ้นรนต่อสู้เพื่อเสริมสร้างฐานะของตนให้มั่นคงโดยอาศัยวัตถุเป็นเครื่องวัดเช่น ใครมีเงินมากกว่า บ้านใหญ่กว่า แหวนเพชรใครเม็ดใหญ่กว่า ใครสามารถส่งลูกไปเรียนเมืองนอกมากกว่า ฯลฯ บุคคลจึงถูกบีบให้พยายามไขว่คว้าในสิ่งที่ตนมุ่งหวังเพื่อเลื่อนฐานะ หรือเพื่อการยอมรับของสังคม บางคนทำดีไม่ได้ก็จะทำชั่ว เพราะเงินจะทำให้ได้มาซึ่งอำนาจและตำแหน่ง ค่านิยมแบบนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

2. วิธีการต่าง ๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (institutionalized) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติคุณธรรมต่าง ๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง อดทน อดกลั้น ฯลฯ เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบไม่

ยุ่งเหยิงสับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวังไว้ เช่น ขยันเรียนสูง ๆ ก็จะได้งานตำแหน่งดีมีเกียรติ หรือขยันทำงานอย่างสม่ำเสมอด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จะได้เลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง หรือทำดีสังคมยกย่องสรรเสริญ มีทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งสังคมจะส่งเสริม โดยการเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วยการศึกษาและการทำงาน ซึ่งในสังคมปัจจุบัน มีปัญหา เรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนดเพราะทั้งสองอย่างเป็นเรื่องที่มีมนุษย์กำหนดขึ้นมา เช่น ถ้าตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะชนะการแข่งขันฟุตบอลให้ได้(มิใช่เป็นการชนะตามเกมกีฬา) วิธีการอาจจะเป็นไปโดยมิชอบ เช่น กระแทกคู่แข่ง ชก ใช้ศอกเข้า ฯลฯ หรือถ้าเป็นมวยปล้ำก็ใช้วิธีสกปรกให้คู่แข่งหมดแรงจากสภาพดังกล่าว ความตึงเครียดเกิดจากความต้องการจะชนะให้ได้ ทั้ง ๆ ที่ผู้เล่นรู้ว่ามิมีเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ทำเพราะอยากที่จะชนะ (ตามเป้าหมายที่วางไว้) การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจจะทำให้เกิดการเสื่อมเสียทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกันปัจจุบันที่เน้นเป้าหมาย (cultural goals) ความสำเร็จในรูปของเงิน โดยไม่เน้นวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ซึ่งเงินนี้ นอกจากจะใช้ซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค และยังเป็นเครื่องส่งเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมี และชั้นสังคมที่สูงขึ้น เป็นต้น

จากความสับสนของตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ช่วยให้เราเข้าใจการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้ เป็นการแสดงว่าเมื่อใดบุคคลจะยอมรับหรือไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางที่สังคมกำหนด (cultural goals) และเมื่อใดที่บุคคลยอมรับปฏิบัติตามหรือไม่ยอมรับปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means)

+ = ยอมรับ

- = ไม่ยอมรับ

± = ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

ตารางที่ 1 การปรับตัวของบุคคล

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

ที่มา : สุพัตรา สุภาพ 2546 : 133-137

1.ปฏิบัติตาม (coformity) เป็นกลุ่มคนที่ยอมรับ และยึดถือเป้าหมายและวิธีการที่สังคมเห็นว่าดีงาม เหมาะสม เป็นกลุ่มคนที่มีค่านิยมและการปฏิบัติอยู่ในกรอบของกฎหมายและศีลธรรม ประเพณี เช่น อยากมีบ้านก็พยายามทำงานเก็บเงินทองจนพอที่จะซื้อหรือปลูกบ้านได้ กลุ่มพวกนี้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม แต่ทำให้สังคมมีความเป็นระเบียบ

2.พวกนอกคอกหรือพวกแหวกแนว (innovation) เป็นพวกที่มีค่านิยมหรือเป้าหมายในชีวิตแบบเดียวกับพวกแรก แต่ไม่ยอมรับและไม่ทำตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่หันไปหาวิธีการใหม่มาใช้ เป็นพวกเบี่ยงเบนที่ทำผิดกฎหมายและศีลธรรมต่างๆ เช่น พวกที่อยากร่ำรวยแต่ไม่ทำงานที่สุจริต กลับใช้วิธีปล้น จี้ คอรัปชั่น หรือค้ายาเสพติด เป็นต้น นิสิตนักศึกษาบางคนที่ยากสอบได้แต่ไม่ยอมดูหนังสือใช้วิธีลอกเพื่อน หรือแอบเอาตำราเข้าไปลอกในห้องสอบก็จัดว่าเป็นพวกแหวกแนวเช่นกัน

3.พวกเจ้าระเบียบพิธี (ritualism) เป็นบุคคลที่ปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนดไม่ยอมทำอะไรที่ฝ่าฝืนไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้ โดยอาจจะเป็นคนที่ไม่มีความทะเยอทะยานหรือกลัวจนไม่กล้าจะทำอะไร หรือไม่ก็เป็นคนดีที่ไม่อยากจะทำพร้อยหรือมีความผิด เป็นบุคคลที่คล้ายๆ กับพอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ปรัชญาของบุคคลพวกนี้มักจะออกมาในคำพูดที่ว่า “ไม่อยากจะเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับ” หรือ “ขอปลอดภัยไว้ก่อนดีกว่า” หรือ “อย่าตั้งความหวังไว้สูงจะได้ไม่ผิดหวัง” ความคิดแบบนี้ทำให้มีความเชื่อมั่นว่า ความทะเยอทะยานมีแต่ความทุกข์ และในขณะที่มีความคิดว่าการไม่หวังอะไรจะเป็นสุขและปลอดภัย ปรากฏการณ์เช่นนี้มีเสมอในสังคมซึ่งอาจจะเป็นไปได้ว่าบุคคลนั้นต้องการความมั่นคงในตำแหน่ง กลัวว่าถ้าทำอะไรผิดจะถูกไล่ออกหรือถูกสอบสวนลงโทษ หรือไม่ก็เป็นบุคคลที่ไม่มีพรพรกไม่มีพวก ไม่มีความคิดริเริ่ม ขราภาพ ฯลฯ เป็นการเอาตัวรอดด้วยวิธีทำตามกฎหรือกระทำความดี ซึ่งจะพบเห็นมากในชนชั้นต่ำที่กำลังเปลี่ยนเป็นชนชั้นกลาง (low middle class) โดยชนชั้นนี้จะสอนเด็กให้ยึดมั่นในระเบียบกฎเกณฑ์หรือกระทำในสิ่งที่ถูกที่ควร เพื่อจะได้มีโอกาสเลื่อนชั้นขึ้นไปไม่ตกต่ำไปกว่าเดิม ซึ่งการอบรมอย่างจริงจังเกินไปอาจจะทำให้เกิดความตึงเครียดทางด้านจิตใจได้ หรือยังเกิดความกลัวตลอดเวลา จนกลายเป็นคนไม่กล้าแสดงความคิดเห็นอะไร หรือคิดแต่ระเบียบมากไปจนไม่กล้าทำอะไร นอกเหนือจากที่ถูกสั่งให้ทำได้

4.หนีโลก (retreatism) เป็นพวกที่ไม่ยอมรับจุดหมายปลายทาง และวิธีการที่สังคมกำหนด เป็นการปรับตัวที่ผิดไปจากค่านิยมทั่วไป และมีบางคนปรับตัวในทางที่ผิดธรรมดาไม่ได้เป็นไปตามบรรทัดฐานที่กำหนด เช่น พวกที่สังคมรังเกียจ บุคคลอันธพาล ขอทาน ดินยาเสพติด พืชสุรา เรื้อรัง การปรับตัวแบบนี้ จะปรากฏเสมอในพวกที่มีความหวังสูงหรือต้องการประสบความสำเร็จในชีวิตแต่วิธีการที่สังคมกำหนดเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จดังกล่าว หรืออาจจะเป็นผู้ที่พยายามทำดีแต่ไม่ได้ดี เช่น อยากมีการศึกษาแต่โอกาสไม่ให้ อยากมีความสุขในชีวิตแต่ครอบครัวแตกแยก

อยากร่ำรวยแต่ฐานะต่ำต้อย ฯลฯ จึงทำให้ผิดหวัง เบื่อโลก เบื่อความหลอกลวง เบื่อสังคมที่มีแต่การเห็นแก่ตัว ซึ่งดีซึ่งเด่นกัน หรือเห็นแก่พวกพ้อง ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกขัดแย้งในด้านจิตใจ 2 ประการ คือ ความรู้สึกในด้านศีลธรรม อยากปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนดแต่กระทำไปในทางที่ขัดต่อระเบียบกฎเกณฑ์เพื่อให้ได้มาซึ่งความสำเร็จ และมาถึงจุดๆ หนึ่งที่ตัดตัวเองออกไปจากสังคม ไม่สนใจใยดีในชีวิต ขอมแพ้ (defeatism) หนีต่ออุปสรรคของชีวิต หนีจากสังคม ซึ่งอาจจะออกมาในรูปสนใจหมกมุ่นจนผิดปกติธรรมดา เช่น สะสมแสตมป์ ถู้อะไหล่เครื่องใช้เก่าๆ เชื่อถือโหราศาสตร์ ไสยศาสตร์ ผีसाง เทวดา สะสมพระเครื่อง ฯลฯ บางคนอาจจะแก้ปัญหาด้วยการดื่มของมึนเมา เสพเฮโรอีน กินยาระงับประสาท หรือกระตุ้นประสาทจนเกินขนาดเป็นอันตรายแก่ชีวิต หรือบางคนถึงใจฆ่าตัวตายด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อหนีโลกที่เขาเห็นว่าให้ความสุขความหวังแก่เขาไม่ได้

5. ทำทลาย (rebellion) เป็นพวกที่ ชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิมที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอไม่มีความเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการหรืออุดมการณ์ใหม่ เช่น ลัทธิเสรีประชาธิปไตยกับคอมมิวนิสต์ ซึ่งผู้ยึดมั่นในลัทธิดังกล่าวจะกระทำในรูปฝืนระเบียบ ถ้าวัดที่เขายึดมั่นไม่มีใช้ในสังคมที่เขาเป็นสมาชิกอยู่เขา ก็จะพยายามให้ทุกคนกระทำตามสิ่งที่เขาเห็นว่าดี เช่น คอมมิวนิสต์พยายามล้มล้างนายทุน ผู้ก่อการร้ายพยายามทำลายความเชื่อ และศรัทธาของประชาชนต่อรัฐบาลด้วยการแทรกซึมบ่อนทำลายสงครามนอกแบบ สงครามกองโจร ปฏิวัติ ก่อการจลาจล เป็นต้น การทำทลายบางอย่างก็เป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี้ที่ชอบแต่งกายสกปรกรูปร่าง มีเสรีภาพในเรื่องเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผน ชอบสูบบุหรี่ เสพยาเสพติด ฯลฯ เป็นการสร้างวัฒนธรรมรอง (subculture) ในกลุ่มตน ซึ่งวัฒนธรรมรองของพวกนี้ขัดกับวัฒนธรรมใหญ่ในหลายเรื่อง

เมอร์ตัน (Merton อ้างถึงใน สุพัตรา สุภาพ 2546:133-137) ได้กล่าวไว้ว่า การทำทลายบางอย่างก็เป็นการไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม เช่น พวกปัญญาชนหรือในพวกนักเขียนที่ละเหินไม่สนใจบางอย่างและให้ความเห็นบางอย่าง เช่น ไม่ใส่ใจความยิ่งใหญ่ของคนบางคน ไม่สนใจจะเอาอกเอาใจเจ้านาย ไม่สนใจจะทำตามระเบียบกฎเกณฑ์บางอย่างที่เห็นว่าไม่ถูกต้อง และไม่จำเป็นต้องทำตามหรือพยายามละเหินโดยใช้วิธีการนุ่มนวล เช่น นิสิตนักศึกษาชายไว้ผมยาว เป็นการท้าทายว่าสังคมมีระเบียบวินัยมากเกินไป เขาจะทำตามที่เขาพอใจเลยปล่อยผมให้ยาวตามความพอใจของเขา หรือพวกศิลปิน เช่น นักเขียนภาพสมัยใหม่ที่ระยะแรกๆ ถูกวิพากษ์วิจารณ์มากกว่าเป็นการแหวกแนวเกินไปไม่รู้เรื่อง แต่ต่อมาคนจึงยอมรับเพราะอะไรใหม่หรือแหวกแนวไปกว่าเดิมๆ ในระยะแรกอาจจะได้รับการต่อต้านเพราะมนุษย์มักจะเคยชินกับสิ่งที่ตนคุ้นเคย จึงยากที่จะให้ยอมรับในทันทีทันใดได้

จากแนวคิดของเมอร์ตัน (อ้างถึงในสุพัตรา สุภาพ 2546) ซึ่งให้เห็นถึงโครงสร้างของสังคม บางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมายของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นกรอบในการศึกษาพฤติกรรมของคนขับแท็กซี่ในการศึกษาครั้งนี้

ทฤษฎีความขัดแย้งทางความคิด (Cognitive Dissonance Theory)

ลีออน เฟสติงเจอร์ (เฟสติงเจอร์ อ้างถึงใน สุรพล กาญจนจิตรรา 2534) แนวคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

เฟสติงเจอร์ กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของตน อันได้แก่ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ
2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์ หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม
4. การบังคับให้ยอมตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

1. หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน
2. ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล
3. เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน
4. เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

จากแนวคิดของลีออน เฟสติงเจอร์ แนวคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้ ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีขัดแย้งตามแนวคิดของลีออนมาศึกษา

พฤติกรรมเพื่อให้ทราบถึงการแสดงออกในลักษณะการขับขีรถของผู้ขับรถแท็กซี่ โดยนำมาเป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

ทฤษฎีลำดับชั้นความต้องการ (Hierarchy of needs)

มนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอด (Struggle for survival) เหมือนกับสัตว์โลกประเภทอื่น ซึ่งมักจะจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป มาสโลว์ (มาสโลว์ อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) นักทฤษฎีมนุษยสัมพันธ์ ได้เสนอ "ทฤษฎีลำดับชั้นความต้องการ" ว่ามนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการก่อนหลังได้ ดังนี้

1. ความต้องการทางกายภาพ (Basic physiological needs) เช่น ความต้องการอาหาร การนอน การหายใจ และสิ่งอื่น ๆ ที่เป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงชีวิตมนุษย์ ถือว่าเป็นความต้องการขั้นต่ำสุดและขั้นแรกของมนุษย์
2. ความต้องการทางด้านความปลอดภัย (Safety and security needs) เมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการด้านร่างกายแล้ว ก็จะมีความต้องการลำดับถัดไปคือ ความปลอดภัยและมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น การได้รับความคุ้มครองให้ปลอดภัยจากภัยอันตรายต่าง ๆ
3. ความต้องการที่จะผูกพันในสังคม (Love affection and social activities) คือ ความต้องการที่จะมีความผูกพันในสังคม เพื่อให้มีความอบอุ่นทางใจโดยการเข้าไปมีส่วนร่วมในสังคมต่าง ๆ เช่น ครอบครัว เพื่อนฝูง เพื่อให้เกิดความรู้สึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคมนั้น
4. ความต้องการที่จะมีฐานะเด่นและได้รับการยกย่องในสังคม (Esteem and self respect needs) หมายถึงความต้องการที่จะประสบความสำเร็จ มีความรู้ความสามารถ และความเชื่อมั่นในตัวเองสูง และการได้รับการยกย่องจากสังคมในสถานภาพที่สูง
5. ความต้องการที่จะประจักษ์ในตนเองหรือตระหนักถึงความจริงใจของตนเอง (Self actualization) เป็นลำดับชั้นความต้องการของมนุษย์สูงสุด หมายถึง การที่มนุษย์ได้ใช้ความสามารถของตนที่มีอยู่อย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้มนุษย์สามารถสนองความต้องการของตนเองได้เท่าที่ความสามารถจะทำได้การกระทำใดของมนุษย์เพื่อตอบสนองความต้องการของตน เพื่อต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอดในสังคมและสิ่งแวดล้อม หากการกระทำนั้น ๆ ไม่ถูกต้อง ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคม และเป็นการขัดต่อกฎระเบียบที่สังคมได้กำหนดไว้ การกระทำนั้นก็จะเป็นอาชญากรรม

แนวคิดของมาสโลว์ (Maslow อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) ซึ่งให้เห็นว่ามนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอด เหมือนกับสัตว์โลกประเภทอื่น ซึ่งมักจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป และมนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการก่อนหลังได้ดังนี้ ความต้องการทางกายภาพ ความต้องการทางด้านความปลอดภัย ความต้องการที่จะผูกพันในสังคม ความต้องการที่จะมีฐานะเด่นและได้รับการยกย่องในสังคม และความต้องการที่จะประจักษ์ในตนเองหรือตระหนักถึงความจริงใจของตนเอง จากแนวคิดนี้ผู้วิจัยนำมาศึกษาถึงความต้องการพื้นฐานของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมได้

กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ (Traffic Law)

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับการขับรถ มีดังต่อไปนี้

1.การใช้รถ

1.1 รถทุกคันที่นำมาวิ่งบนทางถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือเสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วนและต้องใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถได้แก่ โคมไฟท้ายและโคมไฟหยุด และไฟส่องสว่างเมื่อใช้ห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยนต์เท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณ วับบางเสียง สัญญาณไฟวอน เสียงสัญญาณนกหวีด เสียงที่แตกพลา เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกัน ไม่ให้ร่วงไหล สกปรกหรือส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับรถต้องใช้ทาง ดังต่อไปนี้คือ

3.1 ผู้ขับรถต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้ชนคนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถขับรถขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังผ่าน

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1 ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือเครื่องหมายกำหนด หรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

4.2 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้ายให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถหยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นทางหยุด วงเวียนบนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ค้างคาว ผุ่น

5. การขับรถทางผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้น ผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับซึ่งต้องให้รถทางซ้ายไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางออกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางขวาไปก่อน

5.3 ผู้ขับรถออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถ ในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือกำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถ ผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วขับรถต่อไปได้

6. การขับแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1 ผู้ขับซึ่งจะแซงหน้ารถอื่น

6.1.1 ต้องใช้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์

6.1.2 ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกันขอทาง

6.1.3 ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าแซง

6.1.4 ดูในกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

6.1.5 ดูข้างหลังว่ามีรถสวนมาหรือไม่

6.1.6 เมื่อผู้ขับซึ่งรถคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

6.2 ห้ามมิให้ผู้ขับซึ่งรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านหน้าซ้ายเว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

6.2.1 รถที่จะแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

6.2.2 ทางเดินรอนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตาม 6.2.1 หรือ 6.2.2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นมาตามในระยะ กระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

6.3 ห้ามขับรถแซงซ้ายขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีดังนี้

6.3.1 เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มี เครื่องหมายจราจรให้แซงได้

6.3.2 ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

6.3.4 เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือ คว้น จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าใน ระยะ 60 เมตร

6.3.5 เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

6.3.6 ห้ามขับแซงล้ำเข้าไปในทางเดินรถประจำทาง

6.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่ข้างหลัง

ผู้ขับขี่ซึ่งขับด้วยความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของ รถอื่นที่ขึ้นไปในทางทิศเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

ผู้ขับขี่ขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้า ปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับชิด ด้านซ้ายของทางเดินรถที่จะแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

7. การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

7.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

7.1.1 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา

7.1.2 มองกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวาง การจราจรของรถอื่นจึงเลี้ยวรถออกจากที่จอดรถ

7.2 การเลี้ยวซ้าย

7.2.1 ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถ ด้านซ้าย

7.2.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.2.3 ในกรณีที่ช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ ขับขี่รถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไป ในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่เครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3 การเลี้ยวขวา

7.3.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถให้ผู้ขับรถชิดทางด้านขวาเนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.2 สำหรับการเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องทาง ขึ้นไปให้ผู้ขับชิดชิดทางขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่เครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.3 ในกรณีที่ที่ช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุดให้ผู้ขับชิดชิดชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่เครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวผ่านได้เท่านั้น

7.3.4 สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับเลี้ยวขวากลับไปได้โดยไม่ต้องอ้อม เจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่

7.3.5 ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการเลี้ยวขวา ก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลัง เพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่เล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้าทางกลางทางด้านซ้ายของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ทางแยกระวังให้ทางรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรออยู่จนกระทั่งรถที่เล่นสวนทางตรงว่างแล้วจึงเลี้ยวขวาดิคมุมโดยไม่อยู่กลางทางแยก

7.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับชิดอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

7.5 ในทางเดินรถที่สวนทางกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับจี้กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

7.6 ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจร ห้ามมิให้ผู้ขับจี้กลับรถในทางเดินรถนั้น

7.7 ห้ามมิให้ผู้ขับ

(1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

(3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

ในกรณี (1) หรือ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถที่กำลังแล่นผ่านทางร่วมทางแยกจากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลีย่วซ้ายและเลีย่วขวาพร้อมกัน ให้รถเลีย่วซ้ายและเลีย่วขวาพร้อมกัน ให้เลีย่วซ้ายให้ทางรถเลีย่วขวา ก่อน

8.ความรู้เกี่ยวกับการหยุดรถ และจอดรถ

8.1 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

8.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนาน ชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

8.3 แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทาง อยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องทางเดินรถประจำทางนั้น

8.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(1) ในช่องทางเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่ใช่ช่องทางเดินรถประจำทาง

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

8.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร ละต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.6 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(1) บนทางเท้า

(2) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(3) ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(7) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

- (9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (10) ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถหรือระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปากทางเดินรถ
- (12) ในที่คับขัน
- (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลขเครื่องหมายไปอีกรสามเมตร
- (14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

8.7 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

8.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

8.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

8.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งได้ตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

8.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

8.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.13 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- (1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ แสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน
- (2) มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- (3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามา ใกล้เคียงเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไป แล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

8.14 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมียานพาหนะวิ่งรถไฟหรือไม่ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระหว่างรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไปได้

8.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้ (กรมตำรวจ 2537)

ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร (2525) แนะนำถึงหลักการขับรถเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้คือ

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการคือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ผู้ขับขี่และผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่นสายตาดี ได้ยินเสียงต่างๆ ชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถดังนี้คือ

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออกเลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชะลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการขับรถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าหน้าที่กำหนดไว้หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องรถยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวยโอกาส การแซงรถที่คับขัน ขับรถฉวยโอกาสปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางการจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ นับว่าไม่เป็นมารยาทดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือช่องทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็คควรเปิดทางไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีความระมัดระวังในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ คือ การขับรถที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับเร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีความระมัดระวัง และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรจะคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตรายข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกะชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกันโดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่นต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุดหากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระงะกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิมทันที

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนนวางแผนหรือออกแบบทางแยกทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2. การจัดการความบกพร่องจากผู้ขับรถ ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่างๆ เช่นชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้ชนกับรถอื่น ชนผู้เดินเท้ารถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาทอุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่างๆ ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกะชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย รถคันอื่นแซงในที่คับขัน กระชกแซงผิด เป็นต้น

2.3 ฝ่ายนักจราจร ทั้งความรู้และระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้ายไม่หรีโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบรกโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อ่อนนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3 การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นควรสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ติดขัด หรือเสื่อมสภาพ ขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือลื่น บังคับรถยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูงและไฟต่ำ ไฟหรี ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจเกิดอุบัติเหตุได้

3.5 เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา

3.6 เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหลังรถหนัก และมากจนบังสายตากระจกมองหลัง

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

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

ความรู้เกี่ยวกับรถแท็กซี่

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 12 ได้กำหนดเกี่ยวกับรถแท็กซี่ไว้ดังนี้

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารเว้นแต่การบรรทุกคนนั้นน่าจะก่อให้เกิด อันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสารในกรณี que ผู้ขับขีรถแท็กซี่มีความประสงค์จะ ไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดง ป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารวิธีการแสดงป้ายและ ลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปี จำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญ ให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(2) ดื้อน ดิ่ง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 98 บทบัญญัติมาตรา 96 และมาตรา 97 จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างใด ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาในท้องที่ใดที่มีได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้นั้นบทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มีได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา 99 ในขณะที่ขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำความด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญ ให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับกันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

- (4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา
- (5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น
- (6) แชนหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวยเฉียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย
- (7) ขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น
- (8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร
- (9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดั่งกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่อ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

มาตรา 101 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกายลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้บังคับ

มาตรา 102 เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจัดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

การจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์

การจดทะเบียนของแท็กซี่ต้องดำเนินการดังนี้

1. หนังสือที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้จดทะเบียนรถแท็กซี่
2. ชุดจดทะเบียนที่บริษัทผู้จำหน่ายรถออกให้ หรือกรณีเป็นรถที่เคยใช้งานมาแล้วให้ใช้ใบคู่มือจดทะเบียนรถแทนได้
3. หนังสือรับรองการติดตั้งวิทยุสื่อสารที่กรมไปรษณีย์โทรเลขออกให้
4. หนังสือรับรองมิเตอร์

5. กรมธรรม์ประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกันภัยชั้นที่ 3
6. หลักฐานประจำตัวผู้ขอจดทะเบียน เช่นสำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประชาชน หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล

รถแท็กซี่ส่วนบุคคล การจดทะเบียนประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่

1. การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน
2. การนำรถมาจดทะเบียน

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ขออนุญาตจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน กรณีที่เคยมีรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ในชื่อของตนเองมาก่อน จะต้องโอนเป็นชื่อของบุคคลอื่นแล้ว หรือแจ้งเลิกใช้ตลอดไป หรือเปลี่ยนประเภทการจดทะเบียน หรือเป็นรถที่ครบกำหนดสิบสองปีแล้ว

1.การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน โดยยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐาน ดังนี้

1. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประชาชน
2. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะที่ยังไม่สิ้นอายุ ในกรณีที่ เป็นใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่ง ต้องเป็นใบอนุญาตทุกประเภท ชนิดที่ 2 ขึ้นไป

เมื่อตรวจสอบหลักฐานแล้ว เห็นว่าผู้ขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติ และหลักฐานถูกต้อง ครบถ้วน ให้นายทะเบียนนำเสนอผู้มีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบการจดทะเบียน ผู้ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนต้องนำรถมาตรวจสภาพและจดทะเบียนภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับความเห็นชอบ กรณีไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ได้รับความเห็นชอบ ให้ถือว่าผู้นั้นไม่ประสงค์จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป แต่ถ้ายังมีความประสงค์อยู่ก็ต้องเริ่มต้นยื่นคำขอใหม่

2. การนำรถมาจดทะเบียน

การนำรถมาจดทะเบียน จะต้องมียกยัดดังนี้

1. ลักษณะรถ รถที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถยนต์นั่งสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ ประตู ขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุกระบอกสูบรวมกัน

ตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร

2. สีสัน จัดให้ตัวรถมีสีเขียวและสีเหลือง โดยสีเขียวให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างของตัวถังจนถึงที่ปิด - เปิดประตูเป็นแนวนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ และสีเหลืองให้เริ่มถัดจากสีเขียวขึ้นไปจนถึงด้านบนหลังการถ

3. ติดตั้งมาตรค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ

4. โป๊ะไฟบนหลังคา จัดให้มีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมันว่า "TAXI - METER" อยู่ในกรอบขนาดไม่น้อยกว่า 60*15 เซนติเมตร ติดตั้งไว้บนหลังคาให้เห็นชัดเจนจากด้านหน้ารถ โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เซนติเมตร และให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับแสงให้เห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

5. จัดให้มีเครื่องหมาย อักษร "แท็กซี่ส่วนบุคคล" อักษร "กทม" หมายเลขทะเบียนรถ ให้ปรากฏที่ประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดไม่น้อยกว่า 7.30 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.30 เซนติเมตร โดยใช้สีขาวเป็นสีเครื่องหมาย

6. จัดให้มีเครื่องหมายอักษรว่า "ว่าง" เมื่อไม่มีผู้โดยสาร โดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับรถ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอกทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

7. จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์ รับจ้างแต่ละคัน กรณีความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดเชยค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดเชยค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

8. จัดให้มีที่หรือกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถ ในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

9. จัดให้มีเครื่องหมาย "งัดรับจ้าง" ที่มีพื้นสีขาวกรอบสีแดง ขนาดไม่น้อยกว่า 10*22 เซนติเมตร เส้นกรอบหนา 0.5 เซนติเมตร ตัวอักษรคำว่า "งัดรับจ้าง" ให้มีสีแดง ขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร เส้นตัวอักษรหนาไม่น้อยกว่า 0.5 เซนติเมตร

10. จัดให้มีเครื่องหมายเป็น "เลขทะเบียนรถ" พื้นเป็นสีเหลือง หมายเลขทะเบียนและกรอบเป็นสีดำ มีลักษณะและขนาดตามที่กำหนด ไว้ที่แผงหน้าปัทม์ และที่แนวกึ่งกลางประตูรถ ด้านในได้ขอบกระจกประตูรถทั้งสองบาน ให้ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

11. ติดตั้งวิทยุสื่อสารที่ได้รับอนุญาตจากกรมไปรษณีย์โทรเลขในระบบ SIMPLEX-2-FREQUENCIES

การขอความเห็นชอบการจดทะเบียนนิติบุคคล

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) นิติบุคคล ต้องยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐานตามที่ระเบียบกำหนด เมื่อตรวจสอบหลักฐานแล้วเห็นว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักฐานถูกต้องครบถ้วน ให้นายทะเบียนนำเสนอผู้มีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบการจดทะเบียน จำนวนรถ และสีรถ เมื่อนายทะเบียนเห็นชอบจะมีหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบ ผู้ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนต้องนำรถมาตรวจสภาพและจดทะเบียนภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ กรณีไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ได้รับความเห็นชอบ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบจำนวนรถเพียงเท่าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วเท่านั้น

คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 49 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะไว้ดังนี้

1. ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้
 1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์
 2. มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
 3. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
 4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
 5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบอาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
 6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
 7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
 8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
3. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

3.1 ฝ่าฝืนสัญญาอนุญาตหรือเครื่องหมายจราจร

3.2 ในขณะเมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น

3.3 ในลักษณะกีดขวางการจราจร

3.4 ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

3.5 โดยประมาท หรือนำพาคนเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

3.6 โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น

4. มีสัญชาติไทย

5. รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

6. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

7. ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือสารเสพติดให้โทษ

8. ไม่เคย เป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตาม

พระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานข่มขืน ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุกไว้แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี เว้นแต่พ้นโทษจำคุกไม่น้อยกว่า

1. หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน

2. หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน แต่คดีนั้นเกี่ยวกับ

การใช้รถกระทำความผิด หรือ

3. หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือน แต่ไม่เกิน 3 ปี

การแต่งกายของผู้ขับขีรถแท็กซี่

เครื่องแต่งกายผู้ขับขีรถแท็กซี่ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ในขณะขับรถ ต้องแต่งกายให้สะอาดสุภาพ เรียบร้อย และรัดกุมด้วยเครื่องแต่งกาย ดังนี้

1. เสื้อเชิ้ตคอพับ แขนยาว หรือแขนสั้น ไม่มีลวดลาย การสวมเสื้อให้สอดชายล่างของเสื้อให้อยู่ภายในกางเกง
2. กางเกงขาขาวสีเดียวกับเสื้อ และไม่มีลวดลาย โดยสีกางเกงอาจจะเข้มกว่าสีเสื้อก็ได้
3. รองเท้าหุ้มส้น หรือหุ้มข้อ (เว้นแต่เท้าเจ็บจนไม่สามารถสวมได้)
4. หมวก ถ้าจะสวมต้องเป็นหมวกทรงหม้อตาล สีเดียวกับเสื้อ
5. ที่อกเสื้อด้านซ้าย ให้ติดชื่อและชื่อสกุล ของผู้ขับขี่เป็นอักษรไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ตัวอักษรต้องเป็นตัวพิมพ์อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ สีของตัวอักษรต้องให้ตัดกับสีเสื้อ เห็นได้ชัด และต้องมองเห็นได้ชัดเจนโดยตลอด มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้เลยแม้เพียงบางส่วน (ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดลักษณะเครื่องแต่งกาย และเครื่องหมายของผู้ขับขีรถแท็กซี่ ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤษภาคม 2545)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับรถควรทราบ เป็นพระราชบัญญัติ ที่ผู้ขับขีรถควรทราบ โดยเฉพาะผู้ขับขีรถแท็กซี่ ซึ่งทำงานอยู่บนท้องถนนที่มีกฎหมายจราจรบังคับ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุที่มีผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นกรอบในการศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่แท็กซี่ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้

ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์

สมโชค วณิชพันธุ์ (2547 : 51) ได้อธิบายถึง ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ขับรถ เพื่อเป็นการลดอัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายต่อรถ โดยไม่จำเป็น สามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้ การรู้จักดูแลรักษารถอย่างถูกต้องวิธีทำให้รถมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น ความรู้ที่จำเป็นในการขับรถขั้นพื้นฐานหลักๆที่สำคัญประกอบด้วย

1. เทคนิคการขับขีรถยนต์
2. เทคนิคเกี่ยวกับรถยนต์

1. เทคนิคการขับรถ ประกอบด้วย การขับรถในลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. การขับขึ้นรถเข้าสู่ทางแยก ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ กรณีเป็นทางแยกที่มีทางเลี้ยวขวา หากต้องการจะตรงไป ให้เลี้ยวซ้าย เพราะหากเปลี่ยนไปอยู่เลนขวา อาจพบกับรถที่กำลังจอดเพื่อเลี้ยวเข้าทางแยกขวามือ ซึ่งหากไม่เจอบัณฑิตเนื่องจากเบรกไม่ทัน ก็อาจทำให้เสียเวลากรณีต้องจอดต่อท้ายรถที่กำลังจะเลี้ยวขวาค้นนั้น
2. การออกตัวเมื่อรถติดอยู่บนทางชัน ผู้ขับขี่มักกลัวในการขับรถขึ้นเนิน รถจะมีแนวโน้มเคลื่อนที่ถอยหลังเมื่อรถออกตัวเมื่อขึ้นทางชัน ต้องอาศัยความสามารถในการใช้คันเร่ง คลัตช์ และเบรกมือพร้อมกัน โดยใช้เท้าซ้ายกดเป็นคลัตช์ลง โยกคันเกียร์จากเกียร์ว่างไปเกียร์หนึ่ง ขณะเดียวกันก็ใช้เท้าขวากดเป็นคันเร่ง ซึ่งต้องกดให้มึนน้ำหนักรมากกว่าทางราบปกติ จากนั้นจึงถอนคลัตช์ให้รถมีกำลังมากขึ้น
3. การออกจากซอยมุมอับ ในเวลากลางวันผู้ขับขี่ที่ออกจากในซอยสู่ถนนหลัก(ถนนรถเดินทางเดียว) ให้เปิดไฟเลี้ยวซ้ายให้รถหลังเห็นชัดเจน กรณีเป็นเวลากลางคืนรถยนต์ที่ออกจากซอย เพื่อความปลอดภัย แม้จะเลี้ยวซ้ายก็ควรเปิดไฟเลี้ยวขวาเพื่อให้รถที่วิ่งตรงจากถนนหลักเบี่ยงหลบเข้าเลนอื่น ในระยะทางไกลๆ เมื่อเลี้ยวออกสู่ถนนหลักได้แล้ว ไม่ควรเปลี่ยนเลนกะทันหัน รอให้รถเคลื่อนที่ไประยะหนึ่งจึงค่อยเปลี่ยนเข้าเลนอื่นจะปลอดภัยกว่า
4. การแซงบนถนนที่มีเลนคู่ ต้องดูให้ปลอดภัยที่สุดก่อนที่จะแซง โดยมองกระจกหลังแล้วให้สัญญาณไฟแตรยนต์คันหน้า สัญญาณไฟในเวลากลางวันอาจใช้วิธีเปิดไฟสูงต่ำสลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันที่กำลังจะแซงหันหัวออกมา เมื่อแซงพ้นแล้วต้องตรวจสอบครั้งสุดท้ายทั้งข้างหน้าข้างหลัง เมื่อปลอดภัยจึงค่อยๆ เปลี่ยนช่องจราจรที่ละน้อย ตรวจสอบอีกครั้งทางกระจกหลัง ก่อนกลับเข้าสู่ช่องจราจรเดิมอย่างค่อยเป็นค่อยไป
5. การถอยหลังเข้าจอด เป็นการเข้าจอดในสถานที่แคบๆ ก่อนอื่นต้องดูว่ารถยนต์นั้นไม่กีดขวางการจราจรของคันอื่น ก่อนเริ่มถอยหลังเข้าจอด ให้จอดรถใกล้และขนานกับรถยนต์คันที่จอดอยู่ข้างหน้าช่องว่าง โดยจอดห่างกันไม่เกินระยะ 1 เมตร และมีระดับเท่ากันหรือเอียงไปข้างหน้าเล็กน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของช่องว่างและความยาวของรถที่จะถอยเข้าจอด จากนั้นจึงเริ่มถอยโดยปล่อยคลัตช์ ปลดเบรกมือ และเริ่มเคลื่อนที่ถอยหลังเข้าจอดอย่างช้าๆ โดยเลี้ยงคลัตช์แล้วหมุนพวงมาลัยไปเกือบถึงตำแหน่งซ้ายสุด ระวังจะกระทบกับมุมรถ
6. การจอดรถบนทางลาด กรณีหันหน้าขึ้นเนิน จอดรถยนต์ให้ชิดขอบทางซ้ายมากที่สุด หมุนพวงมาลัยให้ล้อหันไปทางขวาป้องกันรถไม่ให้เคลื่อนที่ถอยหลัง ถ้าถนนไม่มีขอบทางเท้าควรหมุนพวงมาลัยให้ล้อหันไปทางซ้าย หากรถเคลื่อนที่ถอยหลังจะได้ไม่ไปกีดขวางการจราจรกลางถนน กรณีหันหน้าลงเนิน หมุนพวงมาลัยไปทางซ้ายให้ล้อหันเข้าหาขอบทางเท้า ใส่เกียร์ถอยหลังและดึงเบรกมือให้มั่นคงในขณะจอด

7. การขับรถทางโค้ง หากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญจะเป็นอันตรายยิ่ง ต้องมองไปข้างหน้าให้ไกลและประเมินดูว่าโค้งนั้นเป็นโค้งชนิดใด มากน้อยแค่ไหน ใช้ความเร็วเท่าใดจึงจะเหมาะสม ทางโค้งบางแห่งเช่น โค้งหักศอก จะมองเห็นถนนไม่ไกล ไม่อาจรู้ว่ามีสิ่งกีดขวางหรือมีรถสวนทางหรือไม่ ต้องใช้เบรกเท้าควบคุมความเร็วในการเข้าสู่โค้ง เลือกเกียร์ให้เหมาะสม บังคับรถให้ชิดเส้นแบ่งถนนทางขวาไว้จนตลอดเส้นโค้ง เปลี่ยนใช้เกียร์ต่ำลงในกรณีถนนมีลักษณะเนินสูง-ต่ำ

8. การแข่งรถที่จอดนิ่งอยู่หรือสิ่งกีดขวางที่จอดนิ่งอยู่ ควรเบนออกตั้งแต่เนิ่นๆ อย่าขับเข้าไปใกล้รถยนต์ที่จอดเกินไป จะทำให้แข่งออกลำบาก หากจำเป็นต้องหยุดก่อนแข่งให้ดูความปลอดภัยจากกระจกหลัง หยุดให้ห่างและเว้นช่องให้พอมองเห็นข้างหน้าได้ดี แต่อย่าให้กีดขวางรถสวน ปรับอัตราความเร็วตามเหมาะสม

9. การขับขึ้นรถเข้าทางด่วน การเข้าร่วมเส้นทางด่วนมักจะมีช่องจราจรสำหรับการเร่งรถยนต์ให้มีอัตราเร็วสัมพันธ์กับรถยนต์คันอื่นก่อนเข้าร่วม เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตามต้องยอมให้รถยนต์ทางตรงใช้เส้นทางไปก่อน แล้วจึงเข้าช่องจราจรได้ ข้อควรระวังในการขับขึ้นรถด่วนบนทางด่วน ต้องขับให้ความเร็วไม่ต่ำกว่าความเร็วกำหนด ไม่เปลี่ยนช่องจราจรไปมาโดยไม่จำเป็นรักษาแนวรถยนต์ให้อยู่กลางช่องจราจร

10. การผ่านจุดตัดเส้นทางรถไฟผ่าน อาจเกิดอันตรายอย่างยิ่งหากบริเวณที่ต้องการให้รถหยุดพ้นจากการหยุดรอขบวนรถไฟที่ผ่านเพียงไม่กี่นาที หากเห็นสัญญาณไฟเตือนว่ารถไฟกำลังจะผ่านเส้นทางนี้ พร้อมกับไม้กั้นกำลังจะเคลื่อนที่ลงมา ควรหยุดรถยนต์ของคุณไม่ให้เกินเส้นที่ขีดเอาไว้ อย่าล้ำเส้นไปเป็นเด็ดขาด รอจนกว่ารถไฟผ่านไป และไม้กั้นขึ้นไปอยู่ตำแหน่งเดิมเรียบร้อย จึงค่อยเคลื่อนรถยนต์ออกไป

11. การแก้ปัญหาสถานการณ์รถยนต์ลื่นไถล ในวินาทีนั้นพยายามควบคุมสติให้อยู่แล้วยกเท้าออกจากเบรก ห้ามเหยียบเบรกทันทีทันใด หมุนพวงมาลัยไปในทิศทางเดียวกับทิศทางของการลื่นไถล ยกเท้าออกจากคันเร่ง วิธีนี้จะช่วยให้ล้อกลับมาทางเดิมอีกครั้ง

12. การขับขึ้นรถยนต์ขณะฝนตก ฝนตกเป็นสาเหตุหนึ่งที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ควรหลีกเลี่ยง แต่หากจำเป็นต้องเดินทางควรระมัดระวังให้มาก ต้องรักษาสภาพให้กระจกสะอาดอยู่เสมอ ที่ปัดน้ำฝนใช้งานได้ไม่ติดขัด อย่าใช้ความเร็วสูงเด็ดขาด เพราะน้ำบนพื้นผิวถนนจะทำให้คนข้างถนนเดือดร้อน บางครั้งอาจต้องเปิดไฟหน้าแม้เป็นเวลากลางวัน เพื่อให้รถคันอื่นมองเห็น

13. การขับขึ้นรถยนต์ผ่านถนนที่มีน้ำหรือน้ำมันขัง บางครั้งจะเป็นเหตุให้รถยนต์ลื่นไถล แม้ดอกยางจะยังคงอยู่สภาพดีก็ตาม มักจะเกิดขึ้นเมื่อใช้ความเร็วสูง เมื่อประสบเหตุการณ์เช่นนี้ต้องลดความเร็ว โดยยกเท้าออกจากคันเร่ง อย่าเบรกทันที มือจับพวงมาลัยให้แน่น และอย่าเปลี่ยนทิศทางอย่างกะทันหันเพราะจะทำให้รถเสียการทรงตัวได้

14. การขับขึ้นรถยนต์ขณะมีหมอกลงหนา หมอกลงหนาถือเป็นอันตรายอย่างยิ่งต่อการ

ใช้ถนน เมื่อจับจี้รถยนต์เข้าไปอยู่ในสภาพอากาศที่มีหมอกหนาที่บดบังต้องเปิดไฟหน้ารถทันที เพื่อให้รถคันหน้าและคันหลังเห็นรถยนต์คันของเรา หลีกเลี่ยงการใช้ความเร็วสูงโดยเด็ดขาด หากเห็นไฟท้ายของรถยนต์คันหน้าต้องชะลอความเร็วลง เพราะรถยนต์ของท่านอาจเข้าใกล้รถยนต์คันหน้า ต้องชะลอความเร็วลง เพราะอาจจะเข้าใกล้รถยนต์คันหน้าเกินไปจนเบรกไม่ทัน

15. การจับจี้รถยนต์ขณะมีความเร็วลดด้าน กระแสลมบางครั้งทำให้รถยนต์ที่กำลังวิ่งด้วยความเร็วเสียหลักการทรงตัวได้ ยิ่งเมื่อรถถูกลมพัดเข้าด้านข้างในบริเวณที่เปิดโล่ง เช่น ทางด่วน สะพานสูง จะทำให้เกิดแรงคังกระทำบนพวงมาลัย ทำให้รถยนต์เอียงวูบหรือเปลี่ยนทิศทาง ซึ่งอาจวิ่งกินช่องจราจรไปถูกรถยนต์ข้างเคียงได้ หากเกิดลมแรงมารถยนต์อาจเคลื่อนที่ออกนอกถนนได้

2. เทคนิคเกี่ยวกับรถยนต์ ในการจับจี้รถยนต์การเตรียมพร้อมขามฉุกเฉินเป็นเทคนิคที่ช่วยเบาแรง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งมีเทคนิคที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ยางแตกขณะขับจี้ มีโอกาสเป็นไปได้สูงที่รถยนต์ จะประสบอุบัติเหตุยางแตกกะทันหัน ควบคุมสติให้ดี มองกระจกหลังเมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงหาบริเวณไหล่ทางที่ปลอดภัย จอดรถเปลี่ยนยางอะไหล่ การจอดรถห้ามจอดทางโค้งเด็ดขาด ให้จอดในที่ที่มีรถคันอื่นเห็นได้ง่าย โดยมีอุปกรณ์อย่างใดอย่างหนึ่งที่เห็นชัดเจนได้ไกลวางกันไม่ให้รถคันอื่นเข้าใกล้รถยนต์เรา

2. การแก้ปัญหาเฉพาะหน้า กรณีรถยนต์เกิดความร้อนจัด เข้มฮีทเตอร์ขึ้นถึงตัว H ให้หาที่จอดข้างทาง อาจจะเป็นได้ร่มไม้ต้นใดต้นหนึ่งก็ได้สำรวจเครื่องโดยเปิดกระจังหน้าไว้ หากสายพานขาด ใช้ผ้าจากกางเกงอาจจะช่วยได้ชั่วคราว หากน้ำในหม้อน้ำหมดหาน้ำดื่มไม่ได้จริงๆ น้ำอัดลมก็สามารถใช้เติมแทนได้ ส่วนกรณีหม้อน้ำรั่ว หาอะไหล่ไม่ได้ หากมีถังหรือกาน้ำจืดก็ช่วยได้อย่างดี

3. รถสตาร์ทไม่ติด มีหลายสาเหตุเช่น

3.1 แบตเตอรี่เสียหรือหมด ต้องชาร์จไฟใหม่ โดยอาศัยจากรถยนต์อีกคันหนึ่ง

3.2 น้ำมันหมด ดูได้จากเข็มบอกปริมาณน้ำมันในถัง ต้องหาปั๊มใกล้เคียงเติมน้ำมัน

3.3 หัวเทียนเสื่อม ทำงานไม่มีประสิทธิภาพ

3.4 เชื้อค้ำแหน่งเกียร์ให้ว่างเสมอ ในการสตาร์ทเครื่องยนต์

3.5 ความร้อนสูงเกินปกติ เกิดได้หลายกรณี เช่น การใช้รถลากจูงรถคันอื่น การขับรถไต่ขึ้นเขาที่ชันเป็นเวลานานๆ หรือระบบระบายความร้อนของเครื่องยนต์ไม่ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าเข็มชี้ระดับความร้อนของเครื่องยนต์ไม่ได้สูงเกินปกติ ถ้าพบว่ารถมีความร้อนสูงมาก อย่าขับต่อไป เพราะจะทำให้เครื่องยนต์ได้รับความเสียหายได้

3.6 รถติดเลน อย่าพยายามเหยียบคันเร่งเพื่อให้ล้อเดินหน้า เพราะจะทำให้ล้อของรถยนต์จมดิ่งลงไปอีก ต้องหาเศษหินแฉ่งรองให้เต็มล้อหน้าและล้อหลัง จากนั้นจึงเหยียบคันเร่งด้วยเกียร์ต่ำ ก็จะหลุดพ้นไปได้

3.7 รถหล่นไหล่ทางที่เป็นร่องถนน การนำรถขึ้นจากร่องถนน ทำได้โดยใช้แม่แรงที่ติดมากับรถยนต์ล้อด้านที่ตกถนนให้ลอยสูงถึงระดับถนน ใช้แม่แรงอีกตัวโดยอาจยืมจากรถอื่น ขึ้นอีกด้านของล้อที่ตกให้ลอยพ้นพื้นถนนเล็กน้อย ออกแรงดันรถด้านที่ตก ให้ล้อพ้นร่องถนน นำแม่แรงออกก็สามารถนำรถวิ่งต่อไปได้

3.8 รถติดเลนทั้งคัน ใช้ผ้าห่มห่มคนใต้ท้องรถ หนักรถ หลังรถ บริเวณล้อออกจนเกือบหมด เรียงหินใส่แทนที่ดินเลนจนทั่วบริเวณที่ล้อจะวิ่ง จากนั้นจึงเหยียบคันเร่งหรืออาจใช้กำลังจากรถอีกคันลากขึ้นมา ก็จะทำให้รถยนต์ที่ติดเลนขึ้นมาได้ง่าย

3.9 รถติด(เสีย)กลางทางรถไฟ ควรปฏิบัติดังนี้

3.9.1 ใส่เกียร์ถอยหลังกรณีไม่มีรถยนต์ตาม

3.9.2 ใส่เกียร์ต่ำเดินหน้าอย่างรวดเร็ว

3.9.3 กรณีรถเสียสตาร์ทไม่ได้ ให้ขอความช่วยเหลือคนบริเวณนั้น ปลดเกียร์ว่างแล้วช่วยกันเข็น

3.9.4 กรณีฉุกเฉินจริงๆ ให้หาพลูสัญญาณหรืออุปกรณ์ผ้าแดงโบกให้รถไฟที่กำลังเคลื่อนที่เข้ามาเห็นเด่นชัด เพื่อคนขับรถไฟจะได้เบรกทัน

3.10 ตั้งระดับไฟหน้า ไฟหน้าคือไฟสูงและไฟต่ำ ไฟสูง จะใช้เมื่อต้องการดูทัศนวิสัยด้านหน้าและด้านข้างในระยะทางไกลๆ ในที่เปลี่ยว ไม่ค่อยมีรถสวน ควรลดไฟต่ำทันทีเมื่อมีรถสวนทางมาตั้งแต่ระยะไกล เพราะแสงจากไฟสูงจะส่องตาผู้ขับขีรถยนต์คันสวนทางให้มองเห็นทางไม่ถนัดอาจเกิดอันตรายได้ ส่วนไฟต่ำใช้ในสภาพปกติทั่วไปเวลากลางคืน หรือกลางวันที่มองทัศนวิสัยรอบข้างไม่ชัด ทั้งไฟสูง และไฟต่ำสามารถปรับได้ ไม่ควรปรับให้ระดับไฟสูงสูงขึ้นมากเกินไปหรือต่ำเกินไป

3.11 การลากรถ ควรเตรียมเชือกที่มีความเหนียว หรืออุปกรณ์อื่น ที่มีลักษณะคล้ายกันสามารถใช้ลากได้ โดยไม่ควรผูกเชือกไว้บริเวณคันส่ง ระบบกันสะเทือน เพลาหลัง หรือกันชน เว้นระยะห่างระหว่างรถทั้งสองประมาณ 5 เมตร เพื่อป้องกันรถที่ถูกลากเบรกไม่ทันชนท้าย และควรจัดทำสัญญาณหรือเครื่องหมายให้รถคันอื่นทราบว่าเป็นรถลาก

จากแนวคิดของ สมโภช วนิชพันธุ์ (2547 : 51) อธิบายให้เห็นถึงความสำคัญของความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ใช้รถ เพื่อเป็นการลดอัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายต่อรถโดยไม่จำเป็น สามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะ

หน้าได้ การรู้จักดูแลรักษาอย่างถูกวิธี ทำให้เรามีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นกรอบในการศึกษาถึงพฤติกรรมในการดูแลรักษาสภาพรถของผู้ขับรถแท็กซี่ในการศึกษาครั้งนี้

แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

นพ.เกษม ตันติผลาชีวะ (2540) ได้อธิบายถึง จิตสำนึกว่าส่วนของจิตใจที่เราได้รับรู้ได้ เรียกว่าจิตสำนึก (Conscious) ส่วนของจิตใจที่เราไม่ได้รับรู้ เรียกว่า จิตไร้สำนึก (Unconscious) และส่วนของจิตไร้สำนึก ที่เกือบจะมาอยู่ในจิตสำนึกแล้ว เรียกว่า จิตกึ่งสำนึก (Preconscious) คำว่าจิตสำนึก เมื่อนำมาใช้ในภาษาทั่วไปหมายถึง ภาวะที่ตื่นและมีความรู้สึก สามารถตอบสนองต่อสิ่งเร้าได้ มีการกล่าวกันมานานแล้วว่า ประเทศชาติของเราจะเจริญกว่านี้หลายเท่า หากประชาชนชาวไทยมีจิตสำนึกในหลายอย่าง และการที่มีปัญหามากมายในบ้านเมืองเรา เกี่ยวข้องกับการที่คนไทยขาดจิตสำนึกในหลายๆ เรื่อง อุบัติเหตุ เป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนว่า สามารถป้องกันได้หากคนที่เกี่ยวข้อง มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย คนที่ใช้รถใช้ถนนทุกคน ควรมีจิตสำนึกอยู่เสมอว่า ต้องไม่ขับรถในขณะที่มึนเมาหรือง่วงนอน ต้องมีสติ มีการตัดสินใจดี และมีสมาธิตลอดเวลา ที่ขับรถ ไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร และไม่ขับรถด้วยความประมาท เพียงเท่านี้อุบัติเหตุ และความสูญเสียต่างๆ จะลดลง อย่างชนิดที่เรียกว่า ต่ำกว่าราคาราคาหุ้นแน่นอน ประเทศชาติจะมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีการพัฒนาได้ ก็เพราะประชาชนในชาติมีจิตสำนึกของความรับผิดชอบ การที่บ้านเมืองสกปรก ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ก็เพราะคนส่วนใหญ่ชอบทิ้งขยะอย่างมั่งง่าย ไม่ชอบทิ้งให้เป็นที่เป็นทาง กินอะไรตรงไหนก็ทิ้งตรงนั้น ถึงจะมีกฎหมายลงโทษและมีการจับและปรับกันในบางจุด ก็ไม่สามารถทำได้ทั่วถึง และคนส่วนใหญ่จะเหลียวหน้าแลหลังเพียงคำว่า ไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่แถวนั้น แล้วก็ทิ้งเหมือนอย่างที่เคยปฏิบัติ หากคนส่วนใหญ่มีจิตสำนึกรักความเป็นระเบียบ และรักสะอาดก็就不用มีการจับการปรับแบบไฟไหม้ฟางอย่างที่เป็นอยู่

ฟรอยด์ (อัครเดช เอี่ยมละออ 2547 อ้างถึง Sigmund Freud) นักจิตวิทยาพวกจิตวิเคราะห์ได้อธิบาย ลักษณะทางจิตไว้ 3 ส่วนคือ

1. จิตสำนึก (Conscious) แสดงความรู้ตัวตลอดเวลา
2. จิตใต้สำนึก (Subconscious) รู้ตัวตลอดเวลาแต่ไม่แสดงออกในขณะนั้น
3. จิตไร้สำนึก (Unconscious)

ฟรอยด์ เน้นความสำคัญเรื่องจิตใต้สำนึกว่า มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมตามแนวคิดของฟรอยด์ เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง และเป็นจุดเริ่มต้นของการศึกษาเกี่ยวกับแรงจูงใจต่างๆ และการศึกษาเรื่องการพัฒนาบุคลิกภาพกับโครงสร้างบุคลิกภาพ จิตของมนุษย์แยกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. Id ส่วนที่ยังไม่ได้ขัดเกลา แสวงหาความสุขความพอใจ โดยถือตัวเองเป็นหลัก

2. Super Ego ส่วนที่ได้มาจากการเรียนรู้ เป็นส่วนที่คิดถึงผิดชอบชั่วดี คิดถึงคนอื่นก่อน ตัดสินใจอะไรลงไป

3. Ego ส่วนที่เป็นตัวตัดสินใจ โดยคำนึงถึงสภาพความเป็นจริง ในสภาพการณ์นั้นๆ ทำความประนีประนอม ระหว่างส่วนที่ยึดความสุขส่วนตัวกับส่วนที่รู้จักผิดชอบชั่วดี

เกสตัลท์ (อัครเดช เอี่ยมละออง 2547 อ้างถึง Gestalt) มีความเชื่อว่า ต้องศึกษาพฤติกรรมทางจิตเป็นส่วนรวมจะแยกศึกษาที่ละส่วนไม่ได้ ถ้าจะให้บุคคลเกิดการเรียนรู้ต้องมีประสบการณ์เดิม พฤติกรรมการเรียนรู้มี 2 ลักษณะ คือ

1. การรับรู้ (Perception) เป็นพื้นฐานในการเรียนรู้
2. การเรียนรู้เป็นการแก้ปัญหาอย่างหนึ่ง การแก้ปัญหของเรานั้นขึ้นอยู่กับ การหยั่งเห็น (In sight) เมื่อมีการหยั่งเห็นเมื่อใด ก็สามารถแก้ปัญหได้เมื่อนั้น

จิตสำนึกเป็นส่วนของจิตใจที่เรารับรู้ได้ สามารถตอบสนองต่อสิ่งเร้าได้ เป็นพื้นฐานในการเรียนรู้ และตอบสนองต่อสิ่งเร้า เมื่อได้รับการเรียนรู้จึงมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และส่งผลต่อการแก้ไขปัญหได้ หากคนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุจึงเป็นปัญหาที่สามารถป้องกันได้

ความหมายของจิตสำนึกในความปลอดภัย จิตสำนึกในความปลอดภัยนั้นมากจากคำว่า จิตสำนึก (Consciousness) กับความปลอดภัย (Safety) ได้มีผู้ให้ความหมายไว้สรุปได้ดังนี้

จรรยา สุวรรณทัต (2511 : 12) และชุตา จิตพิทักษ์ (2525: 8) ได้ให้ความหมายจิตสำนึกว่า หมายถึง การรับรู้ มีความระมัดระวัง กระทำในสิ่งที่ตนต้องการด้วยสติสัมปชัญญะ และปฏิบัติงานให้อยู่ในกฎระเบียบ สามารถอธิบายในสิ่งที่ควรทำ และไม่ควรทำได้

ไพจิตร บุญญานุเคราะห์ (2533: 50) และ วิฑูรย์ สิมะโชติ (ม.ป.ป. : 2) ได้กล่าวถึงความปลอดภัยว่า หมายถึง สภาพที่ไม่มียกหรืออันตราย ไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือไม่ก่อให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใด ได้แก่ การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย การเจ็บป่วยหรือเป็นโรค และทรัพย์สินเสียหาย

จากความหมายของจิตสำนึกและความปลอดภัยจึงประมวลไว้ว่า จิตสำนึกในความปลอดภัย หมายถึง การทำงานด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตนอยู่ในกฎแห่งความปลอดภัย มิให้เกิดอุบัติเหตุ ต่อผู้อื่น และเป็นโรคที่เกิดเนื่องจากการทำงาน

ประโยชน์ของจิตสำนึกในความปลอดภัย พงศ์ หรดาล (2534: 305) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ว่า การสร้างจิตสำนึกในความปลอดภัยแก่บุคคลนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการบริหารงานในปัจจุบัน เพราะนอกจากจะเป็นการป้องกันการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้แล้ว ยังก่อให้เกิดประโยชน์จากการทำงานอย่างปลอดภัยอีกด้วย เช่น

1. เมื่อบุคคลมีจิตสำนึกในความปลอดภัย จะทำให้บรรยากาศในการทำงานเป็นไปอย่างปลอดภัยทั้งสามารถทุ่มเทกำลังกาย กำลังความคิดให้กับการทำงานได้อย่างเต็มที่
2. เป็นการลดต้นทุนการผลิต อันเนื่องจากการสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายสำหรับอุบัติเหตุ
3. เกิดแรงจูงใจในการทำงานเพราะบุคลากรมีขวัญ กำลังใจในการทำงานสูง
4. เป็นการสงวนทรัพยากรมนุษย์ เพราะถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็จะทำให้พิการหรือเสียชีวิต ทำให้ประเทศชาติเสียทรัพยากรที่มีคุณค่าไป
5. เป็นการเพิ่มกำไร เพราะการทำงานอย่างปลอดภัยทำให้ผลผลิตสูงขึ้น

ปัจจัยที่มีส่วนสัมพันธ์ต่อจิตสำนึกในความปลอดภัย

ภูมิหลังของบุคลากร การศึกษาภูมิหลังของบุคลากรจึงเป็นสิ่งที่ผู้บริหารต้องรับผิดชอบ เพื่อให้ทราบว่าเขาเหล่านั้นมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยเพียงใด แล้วนำมาวิเคราะห์ และปรับปรุง เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ประสบการณ์ในการทำงาน ประสบการณ์การทำงานของบุคลากร เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ บุคลากรใหม่ และบุคลากรเก่าที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่างกันนั้น มีผลกระทบถึงการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะต่างๆ ดังนี้

1. ลักษณะการก่ออุบัติเหตุของบุคลากรใหม่ ผลจากการวิจัยของ ซูชิฟ ร่มไทร (2524: 69) พบว่า บุคลากรที่ขาดประสบการณ์ในการทำงานหรือมีประสบการณ์ในการทำงานน้อยจะประสบอุบัติเหตุมากกว่าบุคลากรที่มีประสบการณ์ในการทำงานมานาน และบุคลากรใหม่นี้ มักจะเป็นตัวก่อและตัวรับผลของอุบัติเหตุเสมอ เนื่องจากปัจจัยหลายประการที่เป็นต้นเหตุลักษณะเช่นนี้ อาทิ ไม่มีความรู้ในเรื่องเครื่องจักรกล พังโรงงานและระบบงาน ความไม่ใส่ใจต่อการทำงาน มีความตั้งใจมากเกินไปจนลืมนึกถึงความปลอดภัย มีความรีบร้อนอยากให้งานเสร็จจนลืมนึกปฏิบัติตามขั้นตอน มีความอยากรู้อยากเห็น ทำให้ชอบลองผิดลองถูก มีความคะนองขาดจิตสำนึกสำหรับวิเคราะห์ปัญหา และประเมินสถานการณ์ ขาดความระมัดระวังชอบทำตามตัวอย่างที่ผิดๆ และขาดเทคนิคในการทำงานที่ดีพอ ซึ่งสอดคล้องกับวีรพงษ์ เจริญจิระรัตน์ และวิฑูร สิมะโชติ (2528: 96) ที่วิเคราะห์ไว้ว่า บุคลากรที่เพิ่งเข้ามาทำงานใหม่ๆ นั้น มีโอกาสก่ออุบัติเหตุสูง และเมื่อบุคลากรมีความรู้ ความเข้าใจพอสมควร แนวโน้มการก่ออุบัติเหตุลดน้อยลง ลักษณะการก่ออุบัติเหตุของบุคลากรใหม่ ได้แก่ การขาดความรู้ ไม่ใส่ใจต่อการทำงานเท่าที่ควร รีบร้อนจนลืมนึกปฏิบัติตามขั้นตอนที่ปลอดภัย อยากรู้อยากเห็น ขาดจิตสำนึกสำหรับวิเคราะห์ปัญหา และประเมินสถานการณ์ ขาดความระมัดระวังและขาดเทคนิคในการทำงานที่ดีพอ

สุขภาพจิตของบุคลากร องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ให้นิยามสุขภาพจิตไว้ว่า เป็นภาวะของจิตที่มีความรู้สึก มีอารมณ์ มีจิตใจมั่นคง สามารถปรับเข้ากับสภาพแวดล้อมได้พอควร รวมทั้งมีมนุษยสัมพันธ์ สามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้ และยังมีผู้ให้คำนิยามกว้างๆ ว่า สุขภาพจิตที่ดีคือ จิตที่มีความพอใจในสภาพของตนเอง ในด้านความเป็นอยู่ การงาน เพื่อนร่วมงาน และการแสดงความรู้สึกด้วยความเหมาะสม นอกจากนี้ สมโภชน์ สุขวัฒนา (2534) ได้อธิบายเรื่องสุขภาพจิตของคนงาน ปัญหาที่สะสมไว้ว่า สุขภาพจิตเป็นเรื่องสำคัญ เป็นเรื่องใกล้ตัว ตัวแปรที่สำคัญที่ทำให้จิตแปรปรวนคือ ความเครียด หากความเครียดเกิดเป็นครั้งคราวจะเป็นผลดี ทำให้เกิดความกระตือรือร้น แต่หากเกิดความเครียดเรื้อรังจะมีผลทำให้สุขภาพจิตเสื่อมทำให้เกิดภาวะแปรปรวนทางจิตขึ้นได้ สาเหตุของความเครียดที่มีต่อสุขภาพจิตของบุคลากรได้แก่

1. สภาพแวดล้อม เช่น คน วัตถุ และสิ่งของต่างๆ เช่น เสียง ความร้อน แสงที่ไม่เหมาะสม
2. เวลาทำงานที่ไม่เป็นปกติ เช่น การทำงานกะ ทำให้บุคลากรต้องปรับสภาพในเรื่องต่างๆ เช่น ความเป็นอยู่ในครอบครัว ซึ่งหากปรับสภาพไม่ได้ ก็ย่อมมีปัญหาตามมา
3. ลักษณะงานที่ไม่เหมาะสม เช่น การทำงานหนักติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ซึ่งส่งผลต่อร่างกายและจิตใจ
4. การปรับสภาพร่างกายและจิตใจไม่ทันต่อเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้เกิดภาวะคับข้องใจ
5. ปัญหาส่วนตัว อันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจ หรือเหตุอื่น มีโรคประจำตัว ไม่ทำงาน ไกลบ้านปัญหาสุขภาพจิตของบุคลากรในปัจจุบัน ซึ่งมีอัตราเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ มีผลต่อสุขภาพร่างกาย อารมณ์และพฤติกรรมของบุคลากร โดยเปลี่ยนไปในทางที่เสื่อมลง สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสภาพแวดล้อมและการทำงานไม่เหมาะสม ดังนั้น เจ้าของสถานประกอบการควรให้การดูแลและคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้ดีเพียงพอ เพื่อดำรงและรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพให้คงไว้ โดยจัดให้มีสวัสดิการต่างๆ ที่เพียงพอแก่ความต้องการ และระลึกไว้เสมอว่า “คนไม่ใช่เครื่องจักร ต้องการความรัก และความเข้าใจ”

นอกจากนี้ พระเมธีวราภรณ์ (2534: 1-3) ได้บรรยายปฐกถาธรรม เรื่อง ธรรมกับการส่งเสริมสุขภาพทางด้านจิตใจ และปัญหาของบุคคลนั้น เกิดจากความทุกข์กาย ทุกข์ใจของบุคคลที่มีอยู่ในสังคม การให้ความสำคัญกับความปลอดภัยพนักงาน เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยในเวลาทำงาน หรือนอกเวลาทำงาน เพราะจะนำมาซึ่งขวัญและกำลังใจของพนักงาน อันมีผลทำให้ได้ผลผลิตเพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนลดค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุลง ผลสุดท้ายก็คือ กำไรเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีในด้านความปลอดภัยแก่พนักงาน

สรุปได้ว่า จิตสำนึกกับความปลอดภัย หมายถึง การรับรู้ มีความระมัดระวัง กระทำสิ่งใดด้วยสติสัมปชัญญะ และปฏิบัติงานให้อยู่ในกฎระเบียบ สามารถอธิบายได้ในสิ่งที่ควรทำและไม่ควรทำ ซึ่งประมวลได้ว่า จิตสำนึกในความปลอดภัย เป็นการทำงานด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตนอยู่ในกฎแห่งความปลอดภัย มิให้เกิดอุบัติเหตุต่อตนเอง ต่อผู้อื่น และเป็นโรคที่เกิดเนื่องจากการทำงาน การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการทำงานจึงเป็นประโยชน์ และมีความสำคัญต่อการบริหารจัดการ และเป็นการป้องกันการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น และยังก่อเกิดประโยชน์จากการทำงานทำให้บุคลากรมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย จากแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยจึงนำแนวคิดจิตสำนึกในความปลอดภัยมาศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในการศึกษาครั้งนี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชัยพจน์ หาสุณหะ(2536: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่า การรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522: 22-25) ได้ศึกษาเรื่อง อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยใช้กลุ่มประชากรทั้งหมด 600 คน ทำการศึกษาใน 3 เขต คือ เขตพระนครบาลเหนือ เขตพระนครบาลใต้ และเขตนครบาลธนบุรี โดยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่ขับขี่ที่กระทำผิดมากที่สุดได้แก่กลุ่มบุคคลผู้มีอายุ 18-27 ปี และพบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดหากดูจากระดับการศึกษา จะพบว่าผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุดได้แก่ ผู้มีการศึกษาดำ คือ ผู้ที่จบระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 หรือต่ำกว่า

สุพจน์ สิริโยธิน (2520: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่านอกจากจะทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้ว ยังทำให้ประชาชนที่ใช้อยู่บนถนนมีจิตใจเห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับการจราจรเพื่อความสะดวกสบายของตนเอง

กิตติ เย็นสุขใจ (2530: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุและความมั่นคงของชาติ พบว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และองค์ประกอบของผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่

- 1.อายุ ผู้ที่ประกอบอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงอายุ 18-22 ปี
- 2.เพศ เพศชายก่ออุบัติเหตุมากกว่าเนื่องจากขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง

3.แอลกอฮอล์ เป็นสารที่นิยมผสมเครื่องดื่มเพื่อให้เกิดความมึนเมา เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537: 178) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า

1. การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
3. ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
4. ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
4. พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์
5. ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

วิจิตร บุญยะโหดระ (2531: 25) จากการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถในประเทศไทยมีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยมาก เพียงร้อยละ 12 เท่านั้นที่ได้รับการฝึกสอนจากโรงเรียนสอนขับรถ การปรับปรุงระบบการสอบใบขับขี่ การเลิกใบขับขี่ตลอดชีพ เพื่อให้มีการสอบใบขับขี่สม่ำเสมอ การใช้ระบบลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่เลว และให้รางวัลผู้ขับขี่ที่ดี จะทำให้มีผู้ขับขี่ที่ดึบนท้องถนนมากขึ้น

วรรณนา พันธุ์สว่าง (2539: 44) ได้ศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถโดยประมาทและหวาดเสียวและขับแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่อายุมาก

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์สร้างเป็นสมมติฐานในการวิจัยและกรอบแนวคิดในการศึกษาครั้งนี้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยได้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแบบสอบถามสำหรับเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และนำมาทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติที่เหมาะสม ทดสอบสมมติฐาน สรุปผล และเสนอข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาวิจัย ประชากรเป็นคนขับรถแท็กซี่ของชมรมแท็กซี่สนามบินดอนเมือง ผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งมีอยู่จำนวน 1,200 คนที่ เนื่องจากประกอบด้วย กลุ่มสมาชิกที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล ที่มีจำนวนสมาชิกที่มากที่สุดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้มีความหลากหลายในกลุ่มตัวอย่าง

การเลือกกลุ่มตัวอย่างและการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ในการศึกษานี้ ได้ใช้วิธีการสุ่มโดยกำหนดขนาดตัวอย่างของ Robert V. Krejcie and Daryle W. Mogan ตามสูตร

$$S = \frac{(x^2) \cdot N \cdot P(1-P)}{[(d^2) \cdot (N-1) + (X^2) \cdot P \cdot (1-P)]}$$

ซึ่งจัดทำตารางระบุจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่จะสุ่มเมื่อทราบจำนวนประชากร ตั้งแต่ประชากร 10 คน ไปจนถึง 1 แสนคน โดยได้กำหนดขนาดของตัวอย่างจากตารางที่ 4 ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงการเลือกขนาดกลุ่มตัวอย่าง

จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง	จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง	จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง
100	80	1100	285	2200	327
200	132	1200	291	2400	331
300	169	1300	297	2600	335
400	196	1400	302	2800	338
500	217	1500	306	3000	341
600	234	1600	310	3500	346
700	248	1700	313	4000	351
800	260	1800	317	4500	354
900	269	1900	320	5000	357
1000	278	2000	322	6000	361

ที่มา : บุญชม ศรีสะอาด 2538 :187

โดยเลือกจากประชากรที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ในชมรมแท็กซี่ สนามบินดอนเมือง จำนวน 1,200 คน ซึ่งนำมาเทียบกับตารางตามวิธีการของ Robert V. Krejcie and Daryle W. Morgan จะได้ จำนวน 291 คน

จากนั้นจึงทำการแจกจ่ายแบบสอบถามให้แก่สมาชิกของชมรม โดยผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งได้แจกจ่ายแบบสอบถามให้แก่สมาชิกจนครบจำนวน 291 คน ซึ่งได้รับแบบสอบถามกลับมาโดยสมบูรณ์จำนวน 291 ชุด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าจาก หนังสือ เอกสาร ตำรา วารสาร วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำความรู้ที่ได้จากการศึกษามา สร้างกรอบแนวคิด และสร้างเครื่องมือศึกษาภาคสนาม

2. การศึกษาในภาคสนาม เป็นการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้ศึกษาวิจัยสร้างขึ้น และนำไปใช้กับกลุ่มประชากรตัวอย่าง ซึ่งเป็นคนขับรถแท็กซี่

3. การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยนำความรู้ต่าง ๆ ที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้าจากเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญในการวิจัย อีกทั้งประสบการณ์ของผู้วิจัยเอง ได้สร้างแบบสอบถามขึ้น ซึ่งแบบสอบถามนี้มีทั้งลักษณะปลายปิด โดยได้กำหนดคำตอบไว้หลายคำตอบ เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เลือกตอบตามต้องการ และแบบสอบถามปลายเปิดที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบแบบได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ ซึ่งเนื้อหาของแบบสอบถามแบ่งเป็น 8 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของคนขับรถแท็กซี่ เป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบและคำถามปลายเปิด จำนวน 20 ข้อ ได้แก่ สถานภาพสมรส ฐานะทางเศรษฐกิจ ระดับการศึกษา

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จำแนกระดับความคิดเห็นออกเป็น 2 ระดับ คือ 1 - ใช่ 2 - ไม่ใช่ จำนวน 15 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนนคำตอบในส่วนที่ 2 ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน

เกณฑ์การแปลผลระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของแบบสอบถามส่วนที่ 2 มีดังนี้

เกณฑ์การพิจารณาขอบเขตของคะแนนเฉลี่ยเพื่อใช้ในการแปลผลข้อมูลตามความหมายของข้อมูล กำหนดไว้เป็น 3 ระดับ มีเกณฑ์การพิจารณาจากพิสัยดังนี้

$$\begin{aligned}\text{พิสัย} &= \frac{(\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด})}{3} \\ &= \frac{(2 - 1)}{3} \\ &= 0.33\end{aligned}$$

จากเกณฑ์ดังกล่าวนำมากำหนดระดับของตัวแปรต่างๆ จากคะแนนเฉลี่ย ได้ดังนี้

มาก	หมายถึง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	0.67 - 1.00
ปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	0.34 - 0.66
น้อย	หมายถึง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	0.00 - 0.33

ส่วนที่ 3-6 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ จิตสำนึกในการขับขี่ การแข่งขันกันในชีวิต ลักษณะเป็นคำถามปลายปิด เป็นคำถามที่จำแนกระดับความคิดเห็นออกเป็น 3 ระดับ คือ 3-บ่อย 2-บางครั้ง 1-ไม่เคย เกณฑ์การให้คะแนนคำตอบมีผลในเชิงบวก จำนวน รวม 45 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนนคำตอบในส่วนที่ 3 มีผลในเชิงบวกดังนี้

บ่อย	=	3 คะแนน
บางครั้ง	=	2 คะแนน
ไม่เคย	=	1 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาขอบเขตของคะแนนเฉลี่ยเพื่อใช้ในการแปลผลข้อมูลตามความหมายของข้อมูล กำหนดไว้เป็น 3 ระดับ มีเกณฑ์การพิจารณาจากพิสัยดังนี้

$$\begin{aligned}\text{พิสัย} &= \frac{(\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด})}{3} \\ &= \frac{(3 - 1)}{3} \\ &= 0.67\end{aligned}$$

จากเกณฑ์ดังกล่าวนำมากำหนดระดับของตัวแปรต่างๆ จากคะแนนเฉลี่ย ได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย

2.35 - 3.00	หมายถึง	อยู่ในระดับสูง
1.68 - 2.34	หมายถึง	อยู่ในระดับปานกลาง
1.00 - 1.67	หมายถึง	อยู่ในระดับต่ำ

ส่วนที่ 7 เป็นคำถามปลายเปิดสำหรับใช้สอบถามปัญหาและข้อเสนอแนะ

การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือมีขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถามซึ่งเป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. ศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ทำการศึกษาวิจัย เพื่อทำความเข้าใจในเรื่องที่จะศึกษา
2. ศึกษาทบทวนระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์และเทคนิคในการออกแบบสอบถาม
3. นำแนวความคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม มาใช้ในการสร้างแบบสอบถาม และกำหนดคำถามให้มีลักษณะครอบคลุมเนื้อหาในเรื่องที่ต้องการศึกษา
4. นำแบบสอบถามที่ได้ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน และกรรมการวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบและเสนอแนะ เพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity)
5. นำแบบสอบถามที่ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแล้ว มาแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่อง จากนั้นจึงแบบสอบถามนั้นไปเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทดสอบแบบสอบถาม โดยประชากรที่ใช้มีลักษณะใกล้เคียงกับประชากรที่ต้องการศึกษา
6. นำแบบสอบถามที่ได้รับการทดสอบจำนวน 30 ชุด กับคนขับแท็กซี่ของบริษัท นครชัยยนต์ เพื่อมาหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (α Coefficient) โดยใช้โปรแกรม SPSS for Windows ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.8846
7. เมื่อแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว จึงนำแบบสอบถามไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรที่ต้องการศึกษาต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยทำหนังสือขอความร่วมมือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา ถึงประธานชมรมแท็กซี่สนามบินดอนเมือง เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากคนขับแท็กซี่ในสังกัด เพื่อตอบคำถามในแบบสอบถามด้วยตนเองตามความเป็นจริง ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาลงรหัสเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer) และนำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปบันทึกไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์ จากนั้นได้ทำการวิเคราะห์

ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows โดยใช้ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 เป็นเกณฑ์ในการตอบรับหรือปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน กับตัวแปรอิสระทุกตัว
2. ค่า t -test และ F-test เพื่อหาความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวแปร
3. ค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 คนขับรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ สมมติฐานที่ 1 ได้แก่ t -test

สมมติฐานที่ 2 คนขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 คนขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 คนขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ สมมติฐานที่ 2 - 4 ได้แก่ F-test

สมมติฐานที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 7 การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สมมติฐานที่ 8 จิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ สมมติฐานที่ 4-8 คือค่าสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

เกณฑ์ในการแปลผลค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน มีดังนี้

ค่า r	แสดงว่า
0.8 ขึ้นไป	มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับสูง
0.61- 0.80	มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับค่อนข้างสูง
0.41- 0.60	มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง
0.21- 0.40	มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ
0.01- 0.20	มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ
0.00	ไม่มีความสัมพันธ์กัน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามจำนวน 291 ชุด เป็นการวิจัยเชิงสำรวจเพื่อ ศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ดังจะนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ		
อายุน้อย (18-38 ปี)	127	43.60
อายุมาก (39 ปีขึ้นไป)	164	56.40
2. สถานภาพสมรส		
โสด	26	8.90
สมรส	245	84.20
แยกกันอยู่	10	3.40
หม้าย	6	2.10
หย่าร้าง	4	1.40
3. ระดับการศึกษา		
ไม่ได้ศึกษา	-	-
ประถมศึกษา	107	36.80
มัธยมศึกษาตอนต้น	97	33.30
มัธยมศึกษาตอนปลาย	46	15.80
อาชีวศึกษา	20	6.90
อนุปริญญา	5	1.70
ปริญญาตรีขึ้นไป	16	5.50

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
4. อาชีพหลัก		
ขับรถแท็กซี่	88	87.10
เกษตรกรรวม	5	5.00
ค้าขาย	1	1.00
รับจ้าง	7	6.90
อื่นๆ	-	-
5. อาชีพเสริม		
ขับรถแท็กซี่	180	61.90
เกษตรกรรวม	20	6.90
ค้าขาย	30	10.30
รับจ้าง	41	14.10
อื่นๆ	20	6.90
6. รายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อเดือน		
ไม่เกิน 3,000บาท	16	5.50
3,000-6,000 บาท	68	23.40
6,001-9,000 บาท	71	24.40
9,000-12,000 บาท	53	18.20
มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป	83	28.50
7. รายได้ของภรรยา (ถ้าสมรสแล้ว)		
ไม่เกิน 3,000บาท	122	41.90
3,000-6,000 บาท	81	27.80
6,001-9,000 บาท	35	12.00
9,000-12,000 บาท	21	7.20
มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป	32	11.00

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
8. รายจ่ายต่อเดือน		
ไม่เกิน 3,000บาท	28	9.60
3,000-6,000 บาท	72	24.70
6,001-9,000 บาท	73	25.10
9,000-12,000 บาท	39	13.40
มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป	79	27.10
9.ความพอเพียงของรายได้ต่อเดือน		
พอใช้	109	37.50
ไม่พอใช้	116	39.90
มีเหลือเก็บบ้าง	66	22.70
10.จำนวนบุตรที่มีภาระเลี้ยงดู		
ไม่มี	-	-
1 – 2 คน	44	15.10
3 – 4 คน	182	62.50
ตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป	60	20.60
	5	1.70
11.ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	64	22.00
ภาคกลาง	25	8.60
ภาคเหนือ	51	17.50
ภาคอีสาน	136	46.70
ภาคใต้	15	5.20
12.ที่พักอาศัย		
บ้านของตนเอง	86	29.60
บ้านเช่า	174	59.80
อื่นๆ	32	10.60

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
13.ระยะเวลาที่ขับแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร		
ต่ำกว่า 1 ปี	31	10.70
1-3 ปี	33	11.30
4-6 ปี	68	23.40
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	159	54.60
14.ระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่		
ต่ำกว่า 1 ปี	16	5.50
1-3 ปี	9	3.10
4-6 ปี	51	17.50
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	215	73.90
15.วิธีที่ได้ใบขับขี่		
ไปสอบด้วยตนเอง	284	97.60
ฝากผู้อื่นทำให้	4	1.40
อื่นๆ	3	1.00
16.ระยะเวลาที่ขับแท็กซี่		
8 ชั่วโมงต่อวัน	45	15.50
9-16 ชั่วโมง	218	74.90
มากกว่า 16 ชั่วโมงขึ้นไป	28	9.60
17.รถแท็กซี่ที่ขับเป็นของ		
เป็นรถของตนเอง	101	34.70
อยู่ระหว่างการเช่าซื้อ	69	23.70
เช่าบริษัท	105	36.10
อื่นๆ	16	5.50
18.การประสบอุบัติเหตุจากการขับแท็กซี่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา		
ไม่เคย	157	54.00
1-5 ครั้ง	121	41.60
6-10 ครั้ง	7	2.40
มากกว่า 10 ครั้ง	6	2.10

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
19. การฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ความรีบร้อน	132	
ความไม่รู้ (ไม่มีเจตนาที่จะฝ่าฝืน)	165	
ความเคยชิน	17	
ตามผู้อื่น	27	
ไม่มีตำรวจ	29	
อื่นๆ	39	
20. ถูกจับกุมการฝ่าฝืนกฎจราจรเฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่เคย	189	65.00
1-3 ครั้ง	92	31.60
4-6 ครั้ง	8	2.70
มากกว่า 6 ครั้ง	2	0.70
รวม	291	100.00

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ขับรถแท็กซี่ จำนวนทั้งสิ้น 291 คน นำมาพิจารณาตัวแปรด้านต่างๆ พบว่า

 ด้านอายุ พบว่า อายุน้อย (18-38ปี) จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 43.60 อายุมาก (39ปีขึ้นไป) จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 56.40

 ด้านสถานภาพสมรส พบว่า โสด จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.90 สมรส จำนวน 245 คน คิดเป็นร้อยละ 84.20 แยกกันอยู่ จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 3.40 หม้าย จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.10 หย่าร้างจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40

 ด้านระดับการศึกษา พบว่า ไม่พบผู้ไม่ได้ศึกษา ระดับประถมศึกษา จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 36.80 มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 33.30 มัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 15.80 อาชีวศึกษา จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 6.90 อนุปริญญา จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.70 ปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50

 ด้านอาชีพหลัก พบว่า ขับรถแท็กซี่ จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 87.10 เกษตรกรรม จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ค้าขาย จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 รับจ้าง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 6.90 และไม่มีอาชีพหลักอื่นๆ

ด้านอาชีพเสริม พบว่า ขับรถแท็กซี่ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 61.90
ค้าขาย จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 10.30 รับจ้าง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 14.10
อื่นๆ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 6.90

ด้านรายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อเดือน พบว่า รายได้ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 16 คน
คิดเป็นร้อยละ 5.50 รายได้ 3,000-6,000 บาท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 23.40 รายได้
6,001-9,000 บาท จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 24.40 รายได้ 9,000-12,000 บาท จำนวน 53
คน คิดเป็นร้อยละ 18.20 รายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ
28.50

ด้านรายได้ของภรรยา (ถ้าสมรสแล้ว) พบว่า รายได้ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 122 คน
คิดเป็นร้อยละ 41.90 รายได้ 3,000-6,000 บาท จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 27.80 รายได้
6,001-9,000 บาท จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 12.00 รายได้ 9,000-12,000 บาท จำนวน 21
คน คิดเป็นร้อยละ 7.20 รายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 11.00

ด้านรายจ่ายต่อเดือน พบว่า รายได้ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 9.60
รายได้ 3,000-6,000 บาท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 24.70 รายได้ 6,001-9,000 บาท
จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 25.10 รายได้ 9,000-12,000 บาท จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อย
ละ 13.40 รายได้ มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 27.10

ด้านความพอเพียงของรายได้ต่อเดือน พบว่า พอใช้ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50
ไม่พอใช้ จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 39.90 มีเหลือเก็บบ้างจำนวน 66 คน คิดเป็น
ร้อยละ 22.70

ด้านจำนวนบุตรที่ต้องเลี้ยงดู พบว่า ไม่มีบุตรจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 15.10 มีบุตร
1-2 คน จำนวน 182 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 มีบุตร 3-4 คน จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ
20.60 มีบุตรตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.70

ด้านภูมิลำเนาเดิม พบว่า กรุงเทพมหานคร จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 22.00 ภาค
กลาง จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60 ภาคเหนือ จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50
ภาคอีสาน จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 46.70 ภาคใต้ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.20

ด้านที่พักอาศัย พบว่า เป็นบ้านของตนเอง จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 29.60 บ้านเช่า
จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 59.80 อื่นๆ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 10.60

ด้านระยะเวลาที่ขับแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ขับต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 31 คน คิด
เป็นร้อยละ 10.70 ขับ 1-3 ปี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.30 ขับ 4-6 ปี จำนวน 68
คน คิดเป็นร้อยละ 23.40 ขับมากกว่า 6 ปีขึ้นไป จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 54.60

ด้านระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ พบว่า ได้ใบขับขี่ต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 ได้ใบขับขี่ 1-3 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 3.10 ได้ใบขับขี่ 4-6 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50 ได้ใบขับขี่มากกว่า 6 ปีขึ้นไป จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 73.90

ด้านวิธีที่ได้ใบขับขี่ พบว่า ไปสอบด้วยตนเอง จำนวน 284 คน คิดเป็นร้อยละ 97.60 ฝากผู้อื่นทำให้ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40 อื่นๆ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00

ด้านระยะเวลาที่ขับแท็กซี่ พบว่า เฉลี่ย 8 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 15.50 เฉลี่ย 9-16 ชั่วโมง จำนวน 218 คน คิดเป็นร้อยละ 74.90 เฉลี่ย มากกว่า 16 ชั่วโมงขึ้นไป จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 9.60

ด้านรถแท็กซี่ที่ใช้ขับขี่ พบว่า เป็นรถของตนเอง จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 34.70 อยู่ระหว่างการเช่าซื้อ จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 23.70 เช่าบริษัท จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 36.10 อื่นๆ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50

ด้านการประสบอุบัติเหตุจากการขับแท็กซี่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคย จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 54.00 เคย 1-5 ครั้ง จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 41.60 เคย 6-10 ครั้ง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.40 เคยมากกว่า 10 ครั้ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.10

ด้านการฝ่าฝืนกฎจราจร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) พบว่า เพราะความรีบร้อน จำนวน 132 คน ความไม่รู้ (ไม่มีเจตนาที่จะฝ่าฝืน) จำนวน 165 คน ความเคยชิน จำนวน 17 คน ตามผู้อื่น จำนวน 27 คน ไม่มีตำรวจจำนวน 29 คน อื่นๆ 39 คน

ด้านถูกจับกุมการฝ่าฝืนกฎจราจรเฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ไม่เคย จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 65.00 ถูกจับ 1-3 ครั้ง จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 31.60 ถูกจับ 4-6 ครั้ง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.70 ถูกจับ มากกว่า 6 ครั้ง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.70

ตารางที่ 4 แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ข้อความ	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็น ด้วย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
1. สัญญาณไฟจราจรมี 3 สีได้แก่ สีแดง สีเหลือง สีเขียว	3.80	96.20	0.96	0.19	มาก
2. การเปิดไฟกระพริบสีเหลืองเป็นวิธีป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขณะที่จราจรติดขัดในเวลากลางคืน	8.20	91.80	0.92	0.28	มาก
3. การขับขีรถต้องขับขี่ในช่องทางขวา ยกเว้นมีสิ่งกีดขวาง แฉงรถคันอื่นหรือขับรดด้วยความเร็วกว่ารถในช่องเดินทางขวา	81.80	18.20	0.18	0.39	น้อย
4. เครื่องหมายเส้นทึบคู่สีเหลืองหมายถึงห้ามผ่าน	63.60	36.40	0.36	0.48	ปานกลาง
5. เครื่องหมายจราจรประเภทรูปวงกลมเป็นเครื่องหมายบังคับการจราจร	31.30	68.70	0.69	0.46	มาก
6. เครื่องหมายจราจรสีขาวสลับดำ หมายถึง ห้ามจอดรถทุกชนิดเว้นแต่หยุดรับ – ส่งได้	46.00	54.00	0.54	0.50	ปานกลาง
7. ในทางเดินรถที่มีป้าย “หยุด” หรือ “ให้ทาง” ทางเดินรถนั้นถือว่าเป็น ทางเอก	65.30	34.70	0.35	0.48	ปานกลาง
8. ผู้ขับขีสามารถหยุดรถบริเวณหน้าตู้ไปรษณีย์	66.70	33.30	0.33	0.47	น้อย
9. ผู้ขับขีไม่สามารถหยุดรถบริเวณท่อน้ำดับเพลิงได้	51.50	48.50	0.48	0.50	ปานกลาง
10. กฎหมายจราจรกำหนดให้รถยนต์ใช้ความเร็วในกรุงเทพฯ ไม่เกิน 70 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง	73.20	26.80	0.27	0.48	น้อย
11.เมื่อมาถึงบริเวณทางแยกร่วมพร้อมกัน ผู้ขับขีต้องให้รถในทางซ้ายไปก่อน	66.30	33.70	0.34	0.47	ปานกลาง
12. ผู้ขับรดแท็กซี่ที่ไม่ใช่เข้มขันนิรภัยถือว่ามีความผิด	9.60	90.40	0.90	0.30	มาก
13. บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ทางซ้ายสุดให้สำหรับรถที่วิ่งเร็วมากเท่านั้น	94.20	5.80	0.58	0.23	ปานกลาง
14. การที่จะเลี้ยวขวา หรือซ้าย จะต้องให้สัญญาณก่อนถึงทางเลี้ยวเป็นระยะทาง 100 เมตร	39.40	60.50	0.60	0.49	ปานกลาง
15. ผู้ขับรดแท็กซี่สามารถจอดรับ – ส่งผู้โดยสารบนสะพานได้	94.20	5.80	0.58	0.23	ปานกลาง
รวม			0.47	0.14	ปานกลาง

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 4 พบว่า ค่าระดับของปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 0.47, SD. = 0.14$) โดยข้อคำถามที่มีระดับมาก ได้แก่ ในลำดับแรกคือความรู้เกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรในคำถามข้อที่ 1 ($\bar{X} = 0.96, SD. = 0.19$) ลำดับรองลงมาคือข้อ 2 การเปิดไฟกระพริบสีเหลืองเป็นวิธีการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขณะที่จราจรติดขัดทางในเวลากลางคืน ($\bar{X} = 0.92, SD. = 0.28$) ส่วนข้อคำถามที่มีค่าระดับน้อยที่สุดคือ ในข้อที่ 3 การขับจี้รถต้องขับจี้ในช่องทางขวา ยกเว้นมีสิ่งกีดขวาง แซงรถคันอื่นหรือขับรดด้วยความเร็วกว่ารถในช่องเดินทางขวา ($\bar{X} = 0.18, SD. = 0.39$) ลำดับรองลงมาคือ ข้อที่ 10 กฎหมายจราจรกำหนดให้รถยนต์ใช้ความเร็วในกรุงเทพฯ ไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

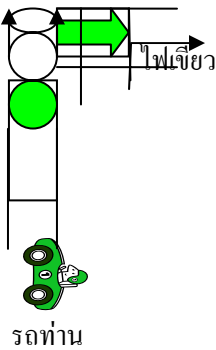
ตารางที่ 5 แสดงคำร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความรู้เกี่ยวกับรถยนต์

ข้อความ	ไม่ใช่	ใช่	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
1. ท่านคิดว่าความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ใช้รถ	3.10	96.90	0.97	0.17	มาก
2. ท่านคิดว่าท่านมีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์และสามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้	5.20	94.80	0.95	0.22	มาก
3.ท่าน ดูแลรักษารถได้อย่างถูกต้องวิธี ทำให้รถมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น	2.40	97.60	0.98	0.15	มาก
4. ท่านมีความรู้ที่จำเป็นในการขับรดขึ้นพื้นฐาน	3.80	96.20	0.96	0.19	มาก
5.ท่านคิดว่าการออกตัวเมื่อรถติดอยู่บนทางชัน ต้องอาศัยความสามารถในการใช้คันเร่ง คลัตช์ และเบรกมือพร้อมกัน	18.90	81.10	0.81	0.39	มาก
6. ท่านคิดว่าการแก้ปัญหาสถานการณ์รถยนต์ลื่นไถลต้องยกเท้าออกจากเบรก ห้ามเหยียบเบรกทันทีทันใด หมุนพวงมาลัยไปในทิศทางเดียวกับทิศทางของการลื่นไถล ยกเท้าออกจากคันเร่ง	26.50	73.50	0.74	0.44	มาก
7.ท่านคิดว่าการตั้งระดับไฟหน้า ไฟหน้าคือไฟสูงและไฟต่ำ ไฟสูง จะใช้เมื่อต้องการดูทัศนวิสัยด้านหน้าและด้านข้างในระยะทางไกลๆ	2.40	97.60	0.98	0.15	มาก
8. ท่านคิดว่าเมื่อตั้งระดับไฟหน้าสูงไว้ เมื่ออยู่ในที่เปลี่ยน ไม่ค่อยมีรถสวน ควรลดไฟต่ำทันทีเมื่อมีรถสวนทางมาตั้งแต่ระยะไกล	8.60	91.40	0.92	0.27	มาก

ข้อความ	ไม่ใช่	ใช่	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
9. ท่านคิดว่าเมื่อรถเสียต้องทำการลากรถ ควรเตรียมเชือกที่มีความเหนียว หรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะคล้ายกันสามารถใช้ลากได้ โดยไม่ควรผูกเชือกไว้บริเวณคันส่ง ระบบกันสะเทือน เพลาหลังหรือกันชน เว้นระยะห่างระหว่างรถทั้งสองประมาณ 5 เมตร	26.50	73.50	0.74	0.44	มาก
10. ท่านคิดว่าเมื่อรถติดเลน ไม่ควรเหยียบคันเร่งเพื่อให้ล้อเดินหน้า ต้องหาเศษหินแข็งรองให้เต็มล้อหน้าและล้อหลัง จากนั้นจึงเหยียบคันเร่งด้วยเกียร์ต่ำ ก็จะหลุดพ้นไปได้	28.50	71.50	0.71	0.45	มาก
รวม			0.87	0.17	มาก

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 5 พบว่า ในภาพรวมค่าระดับของปัจจัยความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ มีค่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 0.87, SD. = 0.17$) โดยข้อคำถามที่มีระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 3 ดูแลรักษารถได้อย่างถูกวิธี ทำให้อายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น ($\bar{X} = 0.98, SD. = 0.15$) และข้อที่ 7 การตั้งระดับไฟหน้า ไฟหน้าคือไฟสูงและไฟต่ำ ไฟสูง จะใช้เมื่อต้องการดูทัศนวิสัยด้านหน้าและด้านข้างในระยะทางไกลๆ ($\bar{X} = 0.98, SD. = 0.15$) ส่วนข้อในลำดับรองลงมาคือข้อ 1 ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ใช้รถ ($\bar{X} = 0.97, SD. = 0.17$) ข้อที่ได้น้อยสุดคือข้อ 10 เมื่อรถติดเลน ไม่ควรเหยียบคันเร่งเพื่อให้ล้อเดินหน้า ต้องหาเศษหินแข็งรองให้เต็มล้อหน้าและล้อหลัง จากนั้นจึงเหยียบคันเร่งด้วยเกียร์ต่ำ ก็จะหลุดพ้นไปได้ ($\bar{X} = 0.71, SD. = 0.45$) รองลงมาคือข้อ 6 การแก้ปัญหาสถานการณ์รถยนต์ลื่นไถลต้องยกเท้าออกจากเบรก ห้ามเหยียบเบรกทันทีทันใด หมุนพวงมาลัยไปในทิศทางเดียวกับทิศทางของการลื่นไถล ยกเท้าออกจากคันเร่ง ($\bar{X} = 0.74, SD. = 0.44$)

ตารางที่ 6 แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับจิตสำนึกในการขับขี่

ข้อความ	ไม่เคย	บางครั้ง	บ่อย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
1. เมื่อเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป	13.70	22.70	23.60	2.50	0.73	สูง
2. ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่ท่านจะขับรถหยุดอยู่หลังเส้นให้หยุดรถ	12.70	41.90	45.40	2.33	0.69	ปานกลาง
 รถท่าน						
3. ขณะที่ท่านขับรถมาถึงทางแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจรตามรูป ท่านจะขับตรงไป	45.40	24.10	30.60	1.85	0.86	ปานกลาง
4. ท่านมักหยุดรถ จอดรถ รับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้	7.60	26.50	66.00	2.58	0.63	สูง
5. ระหว่างผู้โดยสารเรียกและแจ้งเส้นทางที่จะไป ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรถจนกว่าจะเข้าใจและตกลงได้	24.40	51.50	24.10	2.00	0.70	ปานกลาง
6. ท่านเป็นสมาชิกหรือเข้าร่วมกิจกรรมช่วยเหลือของร่วมด้วยช่วยกันหรือจส.100	47.40	32.60	19.90	1.73	0.77	ปานกลาง
7. ท่านศึกษากฎหมายจราจร และคอยฟังข่าวสารด้านการจราจรอยู่เสมอ	7.20	27.80	64.90	2.58	0.62	สูง
8. ท่านขับช้ารถโดยเคารพกฎจราจร เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร	7.90	9.60	82.50	2.75	0.59	สูง

ข้อความ	ไม่เคย	บาง ครั้ง	บ่อย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
9.เมื่อเจออุบัติเหตุท่านจะหยุดรถและเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุหรือแจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อให้เข้ามาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ	10.30	46.00	43.60	2.33	0.66	ปาน กลาง
10. ท่านมักจะรอรับผู้โดยสารบริเวณทางแยก แม้สัญญาณไฟเขียวจะปรากฏขึ้น	83.50	13.70	2.70	1.19	0.46	ปาน กลาง
รวม				2.18	0.36	ปาน กลาง

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 6 พบว่า ในภาพรวมค่าระดับของปัจจัยด้านจิตสำนึกในการขับขี่ มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.18$, SD. = 0.36) โดยข้อคำถามที่มีระดับสูง คือ ข้อถามข้อ 8 ขับขี่รถโดยเคารพกฎจราจร เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร ($\bar{X} = 2.75$, SD. = 0.59) ลำดับรองคือข้อ 4 หยุดรถ จอดรถ รับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้ ($\bar{X} = 2.58$, SD. = 0.63) ข้อที่ได้น้อยสุดคือข้อ 10 รอรับผู้โดยสารบริเวณทางแยก แม้สัญญาณไฟเขียวจะปรากฏขึ้น ($\bar{X} = 1.19$, SD. = 0.46) ลำดับรองลงมาคือข้อ 6 เป็นสมาชิกหรือเข้าร่วมกิจกรรมช่วยเหลือของร่วมด้วยช่วยกันหรือจส.100 ($\bar{X} = 1.73$, SD. = 0.77)

ตารางที่ 7 แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับการแข่งขันในอาชีพ

ข้อความ	ไม่เคย	บาง ครั้ง	บ่อย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
1.ท่านสามารถขับแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันทีเพื่อรีบไปรับผู้โดยสาร	41.60	40.20	18.20	1.77	0.74	ต่ำ
2. ท่านจะเข้าคิวเรียงลำดับเพื่อรับผู้โดยสาร	15.10	25.40	59.50	2.44	0.74	สูง
3. ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที	65.60	29.60	4.80	1.39	0.58	ต่ำ
4. ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร	36.80	52.20	11.00	1.74	0.64	ปาน กลาง
5. ท่านจอดรอรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่ศูนย์การค้า	22.70	47.40	29.90	2.07	0.72	ปาน กลาง
6. ท่านมักจะจอดรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง	54.00	34.00	12.00	1.58	0.70	ต่ำ

ข้อความ	ไม่เคย	บาง ครั้ง	บ่อย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
7. ท่านรับรู้โดยสารขาประจำเพราะทำให้มี รายได้แน่นอน	50.90	27.10	22.00	1.71	0.80	ปาน กลาง
8. ท่านจะส่งรถตรงเวลาเสมอเพื่อให้ผู้ขับขี่ต่อ จากท่านรับรถตรงเวลา	46.00	16.50	37.50	1.91	0.91	ปาน กลาง
9. ท่านไม่เคยแข่งผู้โดยสารกับแท็กซี่คันอื่น	55.30	28.50	16.20	1.61	0.75	ต่ำ
10. ท่านขับรถแบบเหมา 2 กะ เพื่อให้มีรายได้ มากขึ้น	40.90	32.00	27.10	1.86	0.81	ปาน กลาง
รวม				1.81	0.44	ปาน กลาง

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 7 พบว่า ในภาพรวมค่าระดับของปัจจัยการแข่งขันในอาชีพมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.81$, SD. = 0.44) โดยข้อคำถามที่มีระดับสูง คือ ข้อ 2 เข้าคิวเรียงลำดับเพื่อรับผู้โดยสาร ($\bar{X} = 2.07$, SD. = 0.74) ลำดับรองลงมาคือข้อ 5 จอดรอรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่ศูนย์การค้า ($\bar{X} = 2.44$, SD. = 0.72) และค่าในระดับต่ำ คือข้อ 3 ขับรถด้วยความเร็วสูงหากมีผู้โดยสารเรียก จะขับรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที ($\bar{X} = 1.39$, SD. = 0.58) ลำดับรองลงมาคือข้อ 6 มักจอดรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง ($\bar{X} = 1.58$, SD. = 0.70)

ตารางที่ 8 แสดงค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับปัญหาจราจร

ข้อความ	ไม่เคย	บาง ครั้ง	บ่อย	$\bar{X}$	SD.	ระดับ
1. ขณะหยุดรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม	50.50	44.00	5.50	1.55	0.60	ต่ำ
2. ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสดู ท่าน มักขับแซงคันอื่นตลอด	41.60	43.00	15.50	1.74	0.71	ปาน กลาง
3. ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่ง เนื่องจาก ท่านขับรถแซงในที่คับขัน	70.40	23.70	5.80	1.35	0.59	ต่ำ
4. ในเขตการจราจรหนาแน่น เขตห้ามแซง ท่าน ขับรถแซงหน้ารถอื่นแต่ไม่ถูกจับ	61.20	27.50	11.30	1.50	0.69	ต่ำ
5. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถแซงคันอื่น	85.90	10.30	3.80	1.18	0.47	ต่ำ

6. ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจ้องกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง	27.50	37.50	35.10	2.08	0.79	สูง
7. ท่านจะขับรถตามใจผู้โดยสารแม้จะเสี่ยงอันตรายบ้าง	53.30	38.80	7.90	1.55	0.64	ต่ำ
8. ทำขับรถสายไปมาเพื่อแสดงความสามารถในการขับและเป็นที่ยอมรับ	89.00	6.20	4.80	1.16	0.48	ต่ำ
9. แม้ฝนตกถนนลื่น ท่านก็ขับรถด้วยความเร็วสูง	82.80	15.10	2.10	1.19	0.44	ต่ำ
10. ท่านมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ	68.70	28.50	2.70	1.34	0.53	ต่ำ
11. ในกรณีที่รถเสียบนถนน ท่านมักนำรถออกจากถนนโดยเร็ว	19.20	23.00	57.70	2.38	0.79	สูง
12. ท่านจอดรอรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่มีเครื่องหมาย ขาวแดงบนพื้นถนน	51.20	45.70	3.10	1.52	0.56	ต่ำ
13. ท่านมักจอดรอบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น	75.60	22.30	2.10	1.26	0.49	ต่ำ
14. ท่านมักจอดรอชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร	21.30	24.70	54.00	2.33	0.81	สูง
15. ทางแยกมีสัญญาณไฟเหลือง ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว	46.40	46.70	6.90	1.60	0.61	ต่ำ
รวม				1.58	0.35	ต่ำ

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 8 พบว่า ในภาพรวมค่าระดับของปัจจัยพฤติกรรมของผู้ขับที่รถแท็กซี่กับปัญหาจราจร มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.58, SD. = 0.35$) โดยข้อคำถามที่มีระดับสูงคือข้อ 11 ในกรณีที่รถเสียบนถนน ท่านมักนำรถออกจากถนนโดยเร็ว ($\bar{X} = 2.38, SD. = 0.79$) ลำดับรองคือข้อ 14 ท่านมักจอดรอชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร ($\bar{X} = 2.33, SD. = 0.81$) ข้อคำถามที่มีระดับต่ำสุดคือข้อ 8 ทำขับรถสายไปมาเพื่อแสดงความสามารถในการขับและเป็นที่ยอมรับ ($\bar{X} = 1.16, SD. = 0.48$) ลำดับรองลงมาคือข้อ 5 เคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถแข่งคันอื่น ($\bar{X} = 1.18, SD. = 0.47$)

ตารางที่ 9 ค่าระดับของปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	ค่าระดับ
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	0.470	0.145	ปานกลาง
ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์	0.874	0.171	มาก
จิตสำนึกในการขับขี่	2.183	0.359	ปานกลาง
การแข่งขันในอาชีพ	1.809	0.438	ปานกลาง
พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับปัญหาจราจร	1.582	0.350	ต่ำ

ผลการวิเคราะห์ค่าระดับของปัจจัยด้านต่างๆ จากตารางที่ 9 ในภาพรวมสรุปได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 0.470$, SD. = 0.145)
2. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ มีค่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 0.874$, SD. = 0.171)
3. ปัจจัยด้านจิตสำนึกในการขับขี่ มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.183$, SD. = 0.359)
4. ปัจจัยด้านการแข่งขันในอาชีพ มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.809$, SD. = 0.438)
5. ปัจจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับปัญหาจราจร มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, SD. = 0.350)

นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบอีกว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ถูกจับกุมเกี่ยวกับทำผิดกฎจราจรเฉลี่ยเดือนละ 1-3 ครั้งมากที่สุด เกิดจากความรีบร้อน จำนวน 49 คน ความไม่รู้ จำนวน 57 คน จากความเคยชินจำนวน 88 คน ตามผู้อื่น จำนวน 80 คน ไม่มีตำรวจ จำนวน 88 คน และอื่นๆ จำนวน 85 คน ซึ่งจากผลการศึกษาเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มักจะกระทำผิดจากความเคยชิน ไม่มีตำรวจ และตามผู้อื่น เป็นจำนวนมาก

เมื่อพิจารณาด้านอายุของผู้ขับขี่แท็กซี่กับการถูกจับกุมเกี่ยวกับทำผิดกฎจราจร พบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ถูกจับกุมเกี่ยวกับทำผิดกฎจราจรถูกจับเฉลี่ยเดือนละ 1-3 ครั้งมากที่สุด เกิดจากความรีบร้อน ผู้มีอายุน้อยจำนวน 62 คน และผู้มีอายุมากจำนวน 70 คน ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกัน ความไม่รู้ ผู้มีอายุน้อยจำนวน 80 คน และผู้มีอายุมากจำนวน 89 คน จากความเคยชินผู้มีอายุน้อยจำนวน 17 คน และผู้มีอายุมากไม่พบผู้ถูกจับกุมเกี่ยวกับทำผิดกฎจราจร คนตามผู้อื่น ผู้มีอายุน้อยจำนวน 13 คน และผู้มีอายุมากจำนวน 14 คน ซึ่งใกล้เคียงกันไม่มีตำรวจ ผู้มีอายุน้อยจำนวน 20 คน และผู้มีอายุมากจำนวน 9 คนและอื่นๆ ผู้มีอายุน้อยจำนวน 16 คน และผู้มีอายุมากจำนวน 23 คนซึ่งจากผลการศึกษาเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มักจะกระทำผิดกรณีต่างๆ เมื่อพิจารณาอายุไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาด้านระยะเวลาการได้รับใบขับขี่ และการขับขึ้นในแต่ละวันกับการถูกจับกุม เกี่ยว กับทำผิดกฎจราจร พบว่า ผู้ขับขีรถแท็กซี่ที่ถูกจับกุมเกี่ยวกับทำผิดกฎจราจรถูกจับเฉลี่ยเดือน ละ 1-3 ครั้งมากที่สุด เป็นผู้ที่ได้รับใบขับขี่ที่มีระยะเวลามากกว่า 6 ปีขึ้นไป จำนวน 85 คน จากผู้ทำ ผิดกฎจราจรจำนวน 92 คน และเป็นผู้ที่ขับขีรถแท็กซี่ที่มีระยะเวลามากกว่า 16 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 90 คน จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 121 คน

เมื่อพิจารณาถึงด้านการเกิดอุบัติเหตุกับระยะเวลาที่ทำการขับขีรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ขับขีรถ แท็กซี่ที่ขับขีรถแท็กซี่เป็นระยะเวลานาน 9-16 ชั่วโมงต่อวันเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นจำนวน 90 คน จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 121 คน

ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มี รายละเอียดสรุปได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ผู้ขับขีรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับขีรถแท็กซี่ที่ แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยตัวแปรพฤติกรรมการขับขีรถแท็กซี่กับตัวแปรอายุ

พฤติกรรมการขับขีรถแท็กซี่		N	$\bar{X}$	SD.	t	Sig.
อายุ	อายุน้อย	127	1.681	0.378	4.262	.000
	อายุมาก	164	1.506	0.307		

ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 10 พบว่า ผู้ขับขีรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรม การขับขีรถแท็กซี่ที่ต่างกัน อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่ง ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน

ตารางที่ 11 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่จำแนกตามตัวแปรสถานภาพสมรส

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
สถานภาพสมรส	Between Groups	1.462	4	0.365	3.066	.017
	Within Groups	34.088	286	0.119		
	Total	35.549	290			

ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน

ตารางที่ 12 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่จำแนกตามตัวแปรฐานะทางเศรษฐกิจ

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ฐานะทางเศรษฐกิจ	Between Groups	0.250	4	0.062	0.507	.731
	Within Groups	35.299	286	0.123		
	Total	35.549	290			

ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 12 พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน

ตารางที่ 13 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่จำแนกตามตัวแปรระดับการศึกษา

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับการศึกษา	Between Groups	3.435	5	0.687	6.097	.000
	Within Groups	32.114	285	0.113		
	Total	66.585	290			

ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่ง ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

ตารางที่ 14 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปรความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	r	Sig.
พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่	1.582	0.350	0.059	.319
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	0.470	0.145		

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 14 พบว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 0.470$, $SD.= 0.145$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD.= 0.350$)

ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร สัมพันธ์กับตัวแปรพฤติกรรม การขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ($r = 0.059$) อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

ตารางที่ 15 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปรความรู้เกี่ยวกับ รถยนต์

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	r	Sig.
พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่	1.582	0.350	0.029	.029
ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์	0.874	0.171		

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 15 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ($r = 0.029$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ค่าเฉลี่ยของตัวแปรความรู้เกี่ยวกับรถยนต์อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 0.874$, SD.= 0.171) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, SD.= 0.350)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 7 การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

ตารางที่ 16 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปรการแข่งขันในอาชีพ

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	r	Sig.
พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่	1.582	0.350	0.672	.000
การแข่งขันในอาชีพ	1.809	0.438		

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 7 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร การแข่งขันในอาชีพกับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.672$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ค่าเฉลี่ยของตัวแปรการแข่งขันในอาชีพอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.809$, $SD = 0.438$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD = 0.350$)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 8 จิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่

ตารางที่ 17 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่กับตัวแปรจิตสำนึกในการขับขี่

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	r	Sig.
พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่	1.582	0.350	0.376	.000
จิตสำนึกในการขับขี่	2.183	0.359		

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 8 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร จิตสำนึกในการขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างต่ำ ($r = 0.376$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ค่าเฉลี่ยของตัวแปรจิตสำนึกในการขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.183$, $SD = 0.359$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD = 0.350$)

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาของผู้ขับแท็กซี่ที่พบว่า

1. ไม่มีคิวสำหรับจอดรถรับผู้โดยสาร ควรมีการจัดระบบและสถานที่จอดรถรับส่งผู้โดยสาร เพื่อลดปัญหาการติดขัดของการจราจร
2. ปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน และถนนที่มีโรงเรียนใหญ่ๆ การจอดรถรับส่งผู้โดยสารทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร
3. ผู้ขับรถส่วนบุคคลเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนน ขับรถเปลี่ยนช่องทางไปมาโดยไม่ให้สัญญาณทำให้เกิดการเฉี่ยวชน
4. รถจอดเสียบนถนนไม่มีการเคลื่อนย้าย

ผลการวิเคราะห์การกวดขันในเรื่องการจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่
คิดว่าช่วยแก้ไขปัญหได้ จำนวน 289 คน คิดเป็นร้อยละ 99.30 โดยเหตุผลที่แก้ไขได้เพราะ

1. เป็นการแก้ไขพฤติกรรมผู้ที่ชอบกระทำความผิด
2. ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดจิตสำนึก และมีวินัยจราจรเพิ่มขึ้น
3. ทำให้ผู้กระทำความผิดระมัดระวังเพราะต้องเสียค่าปรับและถูกตัดคะแนน
4. ผู้ขับขี่จะได้มีวินัยจราจรเพิ่มขึ้น
5. การเกิดอุบัติเหตุอาจจะน้อยลง
6. ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่คิดว่าแก้ไขปัญหารถติดไม่ได้ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.70 เพราะ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีไม่พอ
2. ปริมาณรถมีมาก ไม่เหมาะสมกับถนน
3. ขนส่งมวลชนมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

ผลการวิเคราะห์การเรียงลำดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการแก้ไขปัญหารถติดใน
กรุงเทพมหานครดังแสดงในตารางที่ 18 ดังนี้

ตารางที่ 18 แสดงการเรียงลำดับความคิดเห็นวิธีการแก้ไขปัญหารถติด

ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหารถติด	อันดับความสำคัญที่ได้รับการเลือก				
	1	2	3	4	5
1.สร้างถนนหรือทางด่วนเพิ่มขึ้น	185	10	14	18	64
2.กวดขันและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	190	13	38	43	7
3.ควบคุมปริมาณรถ	222	20	20	13	16
4.มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบระเบียบมากขึ้น	201	44	14	30	2
5.ปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น	205	28	29	7	22

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษา ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มี
วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัจจัยเรื่อง อายุ สถานภาพการสมรส ฐานะทางเศรษฐกิจ ระดับการศึกษา ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ การแข่งขันในอาชีพ และจิตสำนึกในการขับขี่ของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

สรุปผลการวิจัย

สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร พบว่า

1. ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
2. ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
3. ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
4. ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.059$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
6. ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.129$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7. การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.672$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

8. จิตสำนึกในการขับขีมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ ($r = 0.376$) กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

การอภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาในครั้งนี้จะนำเสนอประเด็นสำคัญที่พบในการวิจัยดังนี้

สมมติฐานที่ 1 คนขับรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน ผลการศึกษพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาที่ไม่สอดคล้องนี้เพราะ ผู้ขับขี่แท็กซี่ที่มีอายุต่างกันพฤติกรรมการขับแตกต่างกัน ทั้งนี้เพราะเนื่องจากวุฒิภาวะของผู้มีอายุมากกว่ามักจะผ่านประสบการณ์ต่างๆมามากกว่าย่อมมีมุมมองและวุฒิภาวะในการขับรถที่ดีกว่า ผู้ขับขี่แท็กซี่ที่มีอายุน้อยมักจะมีพฤติกรรมที่ระมัดระวังมากกว่า เพราะมีประสบการณ์การขับขีร่นแท็กซี่น้อยกว่าผู้ขับขีร่นแท็กซี่ที่มีอายุมาก ซึ่งมีความเคยชินในการขับขีร่นแท็กซี่มากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สุพัตรา สุภาพ (2546) ที่ชี้ให้เห็นถึงบุคคลที่มีพฤติกรรมต่างกัน เช่น บุคคลที่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ เป็นกลุ่มคนที่ยอมรับและยึดถือเป้าหมายและวิธีการที่สังคมเห็นว่าดีงาม เหมาะสม เป็นกลุ่มคนที่มีค่านิยมและการปฏิบัติอยู่ในกรอบของกฎหมายและศีลธรรมประเพณี เช่น อยากมีบ้านก็พยายามทำงานเก็บเงินทองจนพอที่จะซื้อหรือปลูกบ้านได้ กลุ่มพวกนี้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม แต่ทำให้สังคมมีความเป็นระเบียบส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีอายุมาก หรือมีครอบครัวแล้ว ส่วนกลุ่มที่มีอายุน้อยมีแนวโน้มที่เป็นพวกนอกกรอบหรือพวกแหวกแนว เป็นพวกที่มีค่านิยมหรือเป้าหมายในชีวิตแบบเดียวกับพวกแรก แต่ไม่ยอมรับและไม่ทำตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่หันไปหาวิธีการใหม่มาใช้ เป็นพวกเบี่ยงเบนที่ทำผิดกฎหมายและศีลธรรมต่างๆ เช่น พวกที่อยากร่ำรวยแต่ไม่ทำงานที่สุจริต กลับใช้วิธีปล้น จี้ ครอบงำ หรือค้ายาเสพติด เป็นต้น นิสิตนักศึกษาบางคนที่ยากสอบได้แต่ไม่ยอมดูหนังสือใช้วิธีลอกเพื่อนหรือแอบเอาตำราเข้าไปลอกในห้องสอบก็จัดว่าเป็นพวกแหวกแนวเช่นกัน และทำทาย เป็นพวกที่ชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิมที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอไม่มีความเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการหรืออุดมการณ์ใหม่ซึ่งมักพบในกลุ่มที่มีอายุน้อยและยังไม่มีภาระครอบครัว และสอดคล้องกับแนวคิดของวิลแมน (Walman 1973:89) ที่อธิบายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น (Gould and Kolb

1964:96) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบนคือการที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคมลักษณะที่แตกต่างกันอันได้แก่ ทักษะคติ มาตรฐานทางศีลธรรมและพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัด การเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไป ก่อให้เกิดการต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุดคืออาชญากรรม หรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิฉญาเสพผิด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น ผลการศึกษาในครั้งนี้จึงสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 คนขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการศึกษาที่สอดคล้องนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่แท็กซี่ที่มีสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน เพราะสถานภาพสมรส ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถเนื่องจาก เป็นตัวกำหนดสภาพจิตใจ (ความเครียด) ที่แสดงออกมาในการรูปของกระทำ อารมณ์ ผู้ที่สมรสแล้วย่อมหรือมีภาระในการเลี้ยงดูครอบครัว ย่อมมีความต้องการรายได้มากกว่าผู้ที่เป็นโสด จึงทำให้พฤติกรรมการขับขี่แท็กซี่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของมาสโลว์ (Maslow อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) ซึ่งให้เห็นว่ามนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอดอื่น ซึ่งมักจะจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป อธิบายได้ว่า บุคคลย่อมต้องมีภาระในการเลี้ยงดูตนเองและครอบครัว อาชีพการขับขี่แท็กซี่เป็นอาชีพอิสระ ดังนั้นผู้ขับขี่แท็กซี่จึงมีสถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ดังนั้นความจำเป็นของผู้ที่มีภาระครอบครัวที่ต้องเลี้ยงดูจึงอาจส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ได้ โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้ไม่เพียงพอ จำเป็นต้องทำงานแข่งกับเวลา เพื่อไปทำอาชีพเสริมให้มีรายได้เพิ่มสำหรับครอบครัว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของนอกจากนี้แนวคิดของเมอร์ตัน (Merton and Nisbet 1976: 7) ที่ให้ข้อสนับสนุนว่า โครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมายของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคมผลการศึกษาครั้งนี้จึงสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 คนขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการศึกษาที่ไม่สอดคล้องนี้แสดงให้เห็นว่าฐานะทางเศรษฐกิจที่เกิดจากรายได้ของผู้ขับแท็กซี่ไม่แตกต่างกันจึงไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ทั้งนี้เพราะการขับแท็กซี่มีระยะเวลาค่าใช้จ่ายเป็นตัวกำหนดรายได้ นอกจากนี้ยังมีตัวแปรอื่นๆ เช่น ปัญหาการจราจร ปริมาณรถที่หนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้รายได้จากการขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของมาสโลว์ (Maslow อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอดอื่น ซึ่งมักจะนำไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป และมนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการก่อนหลังได้ดังนี้ ความต้องการทางกายภาพ ความต้องการทางด้านความปลอดภัย ความต้องการที่จะผูกพันในสังคม ความต้องการที่จะมีฐานะเด่นและได้รับการยกย่องในสังคม และความต้องการที่จะประจักษ์ในตนเองหรือตระหนักถึงความจริงใจของตนเอง ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความต้องการพื้นฐานของบุคคลทำให้ต้องประกอบอาชีพตามความสามารถของตน อาชีพผู้ขับแท็กซี่เป็นอาชีพอิสระที่บุคคลสามารถทำได้ แต่มีปัจจัยต่างๆ เช่นเวลา สภาพการจราจรเป็นตัวกำหนด ซึ่งทำให้รายได้ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ ผลการศึกษารังนี้จึงไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 คนขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์ พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่ง ขอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการศึกษาที่สอดคล้องนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้มีการศึกษาสูงมักมีระดับความฉลาด การตัดสินใจที่ดีกว่า กล่าวคือผู้ขับแท็กซี่ที่มีระดับการศึกษาที่สูงกว่าย่อมมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ จิตสำนึก ในการขับ และมีความระมัดระวังในการขับรถด้วยความเล็งต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อยกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของเกสตัลท์ (อัครเดช เอี่ยมละออง 2547 อ้างถึง Gestalt) มีความเชื่อว่า ต้องศึกษาพฤติกรรมทางจิตเป็นส่วนรวมจะแยกศึกษาที่ละส่วนไม่ได้ ถ้าจะให้บุคคลเกิดการเรียนรู้ต้องมีประสบการณ์เดิม พฤติกรรมการเรียนรู้มี 2 ลักษณะ คือ การรับรู้ (Perception) เป็นพื้นฐานในการเรียนรู้ และการเรียนรู้เป็นการแก้ปัญหาอย่างหนึ่ง การแก้ปัญหของคนเรานั้นอยู่กับการหยั่งเห็น (In sight) เมื่อมีการหยั่งเห็นเมื่อใด ก็สามารถแก้ปัญหาได้เมื่อนั้น จากแนวคิดดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า การที่บุคคลมีพื้นฐานความรู้ที่ดีย่อมนำมาซึ่งสติปัญญา การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีกว่าผู้ที่ไม่มีความรู้ ซึ่งผลของการศึกษารังนี้จึงสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ผลการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 5 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ($r = 0.059$) อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยของตัวแปรความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีค่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 0.470$, $SD. = 0.145$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD. = 0.350$)

ผลการศึกษาที่ไม่สอดคล้องนี้เพราะ ถึงแม้ว่าผู้ขับรถแท็กซี่จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง แต่มีพฤติกรรมในการขับรถแท็กซี่อยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้แสดงว่า แม้ว่าจะมีความรู้กฎหมายแต่ผู้ขับรถแท็กซี่มีปัจจัยอื่นทำให้ฝ่าฝืนกฎหมาย นั่นคือ ผู้ขับรถมีความรู้เรื่องกฎหมายก็ไม่ได้หมายความว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ที่เคารพกฎหมายเสมอไป บางครั้งอาจเป็นพวกทำทนายหรือเลียนแบบผู้อื่นก็ได้ โดยแสดงออกจากพฤติกรรมแย่งกันรับผู้โดยสาร การจอดรับผู้โดยสารในที่ห้ามจอดหรือขับรถด้วยความเสี่ยงตามใจผู้โดยสารเป็นต้น นอกจากนี้จากการศึกษายังพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง และมีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรในระดับมาก ในขณะที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ในช่องทางจราจรและความเร็วในการขับขี่ที่กำหนด ซึ่งจากพระราชบัญญัติกฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ ที่ผู้ขับรถควรทราบ โดยเฉพาะผู้ขับรถแท็กซี่ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุที่มีผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ดังนั้นควรให้ความรู้แก่ผู้ขับรถแท็กซี่ เพื่อให้ทราบถึงกฎหมายให้มากยิ่งขึ้น เมื่อผู้ขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเพราะมีขาดจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย ผลการศึกษานี้จึงไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ 0.05 ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ($r = 0.029$) อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยของตัวแปรความรู้เกี่ยวกับรถยนต์อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 0.874$, $SD. = 0.171$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD. = 0.350$)

ผลการศึกษาที่สอดคล้องแสดงให้เห็นว่า ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ทั้งนี้เพราะการที่ผู้ขับขี่มีความสามารถในการขับขี่แต่อย่างเดียวยังหากไม่มีความรู้เรื่องรถยนต์ อาจก่อผลให้เกิดอุบัติเหตุ หรือรถยนต์เสื่อมสภาพเร็วกว่าที่เป็นจริงก็ได้ ผู้ขับขี่แท็กซี่ เมื่อมีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์จะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องมากกว่าผู้ที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ เพราะผู้ที่มีความรู้ย่อมแก้ไขปัญหาหรือสถานการณ์ได้ดีกว่า นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับรถแท็กซี่ มีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ทั้งการดูแลรักษารถยนต์ การแก้ไขรถเสีย และการแก้ไขสถานการณ์ต่างๆ มีค่าในระดับมาก สอดคล้องกับแนวคิดของสมโชค วนิชพันธุ์ (2547 : 51) ที่อธิบายถึง ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้ขับรถ เพื่อเป็นการลดอัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายต่อรถโดยไม่จำเป็น สามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้ การรู้จักดูแลรักษารถอย่างถูกวิธี ทำให้รถมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ในการศึกษาครั้งนี้

สมมติฐานที่ 7 การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร การแข่งขันในอาชีพกับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.672$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยของตัวแปรการแข่งขันในอาชีพอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.809$, $SD = 0.438$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD = 0.350$)

ผลการศึกษาที่สอดคล้องนี้แสดงให้เห็นว่า การแข่งขันในอาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ทั้งนี้เพราะพฤติกรรมการขับรถโดยส่งผลกระทบต่อการค้าหน้าในอาชีพรายได้ ทั้งนี้สืบเนื่องจากปริมาณรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีจำนวนมาก มีจำนวนหลายบริษัท และมีรถแท็กซี่ส่วนบุคคลอีกจำนวนมาก ทั้งสภาพเก่าและใหม่วิ่งอยู่ในท้องถนน ดังนั้น จึงมีการแข่งขันกันสูงทั้งในด้านการใช้ระบบการสื่อสาร การแย่งกันหรือแข่งกันรับผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการแข่งขันในอาชีพ นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่จะมีการแข่งขันกันสูงในอาชีพเกี่ยวกับการเข้าคิวเพื่อรับผู้โดยสาร และมีการแข่งขันกันในระดับต่ำในการขับรถเพื่อรับผู้โดยสาร และการจอดรับผู้โดยสารเมื่อถูกเรียกหรือจอดรับส่งที่ป้ายรถประจำทาง สอดคล้องกับแนวคิดของทาลคอตต์ พาร์สันส์ (Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ตัน (Robert Merton) อธิบายให้เห็นว่ากลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุล ดังนั้นค่านิยมหรือการปฏิบัติซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือ

เกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป จากแนวคิดดังกล่าว อธิบายได้ถึง บทบาทหน้าที่ที่ผู้ขับแท็กซี่พึงควรปฏิบัติตามกฎจราจร ทั้งนี้เพราะการขับแท็กซี่เป็นการบริการ สาธารณะที่มีผลต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร หรือผู้ใช้รถใช้ถนน ถึงแม้จะมีการ แข่งขันในอาชีพก็ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยด้วย ซึ่งมีข้อสนับสนุนจากแนวคิดของมาสโลว์ (Maslow อ้างใน พิทยา บวรวัฒนา 2535 : 81-83) ที่ชี้ให้เห็นว่ามนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ คดิรนให้มีชีวิตรอด เหมือนกับสัตว์โลกประเภทอื่น ซึ่งมักจะจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละ ภาวะที่แตกต่างกันไป และมนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการ ก่อนหลังได้ดังนี้ ความต้องการทางกายภาพ ความต้องการทางด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ แนวคิดของลีโอ ฟีสติงเจอร์ (Leon Festinger) (1965) ยังให้ข้อสนับสนุนถึงพื้นฐานมาจาก ธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลง ขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะ ทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้ ผลการศึกษาครั้งนี้จึงสอดคล้อง กับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 8 จิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร จิตสำนึกในการขับขี่กับพฤติกรรมการขับ รถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างต่ำ ($r = 0.376$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยของตัวแปรจิตสำนึกในการขับขี่อยู่ในระดับปาน กลาง ($\bar{X} = 2.183$, $SD = 0.359$) และค่าเฉลี่ยของตัวแปรพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่มีค่าอยู่ในระดับ ต่ำ ($\bar{X} = 1.582$, $SD = 0.350$)

ผลการศึกษาที่สอดคล้องนี้แสดงให้เห็นว่าจิตสำนึกในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่รถแท็กซี่เมื่อมีจิตสำนึกในการขับขี่ จึงทำให้เกิดความ ระมัดระวังด้านความปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจะมีสำนึกในด้านการเคารพกฎ จราจร ทำให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ นั่นคือ หากผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกในการขับขี่แล้วอาจส่งผลต่อ ปัญหาการจราจร การเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ยังพบอีกว่าผู้ขับรถแท็กซี่มีจิตสำนึกใน การขับขี่ในระดับปานกลาง โดยมีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรในระดับมาก ในขณะที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ในช่องทางจราจรและความเร็วในการขับขี่ที่กำหนด ขับขี่รถโดย เคารพกฎจราจร เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร และ การฟังข่าวสารเกี่ยวกับการ จราจรในระดับต่ำ ผลจากการศึกษานี้ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสมชาย พรชัยวิวัฒน์ (2533:

26) ได้กล่าวว่า สาเหตุของอุบัติเหตุมีปัญหามาจากด้านจิตใจของบุคลากรซึ่งมีความละเอียดอ่อนมาก เป็นปัญหาเกี่ยวกับธรรมชาติ และความต้องการของมนุษย์ อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่มีผลต่ออุบัติเหตุ และกลไกความคิดของบุคลากร อีกทั้งเป็นแนวทางสูงใจในการทำงานด้วยความระมัดระวัง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของไพจิตร บุญญานุเคราะห์ และ วิฑูรย์ สิมะโชคดี ม.ป.ป. ที่อธิบายให้เห็นว่าความปลอดภัยเป็นสภาพที่ไม่มีภัยหรืออันตราย ไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ก่อให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใด ได้แก่ การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย การเจ็บป่วยหรือเป็นโรค และทรัพย์สินเสียหาย จิตสำนึกและความปลอดภัยจึงกล่าวได้ว่า จิตสำนึกในการเป็นการทำงานด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตนอยู่ในกฎแห่งความปลอดภัย มิให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้อื่น ผลการศึกษาครั้งนี้จึงสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ข้อคิดเห็นอื่นๆ ที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้จากผู้ขับขี่รถแท็กซี่สรุปได้ดังนี้

1. ไม่มีคิวสำหรับจอดรถรับผู้โดยสาร ควรมีการจัดระบบและสถานที่จอดรถรับส่งผู้โดยสาร เพื่อลดปัญหาการติดขัดของการจราจร
2. ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเมื่อเข้าไปส่งผู้โดยสารในบางสถานที่
3. ปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และถนนที่มีโรงเรียนใหญ่ๆ การจอดรถรับส่งผู้โดยสารทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร
4. ผู้ขับรถส่วนบุคคลเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนน
5. รถจอดเสียบนถนนไม่มีการเคลื่อนย้าย
6. น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้นทำให้ต้นทุนสูงขึ้น
7. นโยบายรัฐบาลในการกำหนดเวลาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้เดือดร้อนในการประกอบอาชีพ
8. การกำหนดเวลาปิดของสถานบริการเร็วขึ้นทำให้ผู้โดยสารบางช่วงน้อยลง
9. คนขับแท็กซี่แย่งผู้โดยสารกันเอง เนื่องจากการแข่งขันในอาชีพ
10. ตำรวจจราจรไม่มีความเห็นใจแม้ในบางครั้งกระทำผิดเล็กน้อยน่าจะอบรมตักเตือนได้ ทำให้เกิดภาพพจน์ไม่ดีต่อตำรวจจราจร
11. ผู้โดยสารเอาแต่ใจตนเองต้องการให้จอดหรือรับที่ใดก็ต้องยินยอม

ผลการวิเคราะห์การกวดขันในเรื่องการจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร สามารถช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร สรุปได้ว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความคิดว่า แก้ไขได้เพราะเป็นการแก้ไขพฤติกรรมผู้ที่ชอบกระทำผิด ทำให้ผู้กระทำผิดเกิดจิตสำนึก และมีวินัยจราจรเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง และปัญหาการจราจรติดขัดน้อยลงทำให้ผู้กระทำผิดระมัดระวังเพราะต้องเสีย

ค่าปรับและถูกตัดคะแนน และผู้ขับขี่จะได้มีวินัยจราจรเพิ่มขึ้น ปัญหาจราจรที่ควรแก้ไขคือจำนวนตำรวจไม่เพียงพอ ไม่มีนโยบายควบคุมปริมาณรถ และระบบขนส่งมวลชนมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครยังเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหามากกว่า วิธีการแก้ไขปัญหารถแท็กซี่ในควบคุมปริมาณรถ ควรปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งมวลชนให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้สอดคล้องกับการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบระเบียบมากขึ้น รวมทั้งให้กวาดล้างและจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและให้สร้างถนนหรือทางด่วนเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการใช้รถใช้ถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ มีผลมาจาก

1. ความรู้เรื่องรถยนต์ ซึ่งถ้าผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ที่ดีแล้วจะทำให้รู้จักการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดี และเป็นการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงน้อยลง
2. การแข่งขันในอาชีพ ทั้งนี้เกิดจากต้นทุนในการขับขี่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะค่าเช่ารถที่สูงขึ้น น้ำมันเชื้อเพลิงแพงขึ้น รถแท็กซี่มีปริมาณมากขึ้น และผู้โดยสารมักเลือกรถที่ใหม่กว่า ทำให้การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีการแข่งขันแย่งชิงกันสูงขึ้น จึงส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรถแท็กซี่ หากมีการควบคุมปริมาณรถแท็กซี่ การกำหนดอายุปีของแท็กซี่ ก็น่าจะทำให้การแข่งขันมีไม่มาก

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาของภาครัฐ
2. ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
3. ควรศึกษาเรื่องนี้ในพื้นที่อื่นๆ เช่น ในต่างจังหวัดเพื่อเป็นการศึกษาเปรียบเทียบ

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 7 ส่วน

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 แบบวัดความรู้เรื่องกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 3 แบบวัดความรู้เกี่ยวกับรถยนต์

ส่วนที่ 4 แบบวัดจิตสำนึกในการขับขี่

ส่วนที่ 5 แบบวัดการแข่งขันในอาชีพ

ส่วนที่ 6 แบบวัดพฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่

ส่วนที่ 7 แบบแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

การตอบแบบสอบถามโปรดเขียนเครื่องหมาย / ตรงช่องที่ท่านต้องการตอบมากที่สุดเพียงข้อละคำตอบเดียวเท่านั้น ส่วนคำตอบที่ต้องการให้แสดงความเห็นโดยเสรี โปรดตอบตรงความรู้สึก และแสดงความคิดเห็นตรงตามความจริง

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย / ตรงช่องที่ท่านต้องการตอบมากที่สุดเพียงข้อละคำตอบเดียวเท่านั้น

1. ท่านมีอายุ

☐ 18 – 24 ปี ☐ 25 – 31 ปี ☐ 32 – 38 ปี ☐ 39 – 45 ปี ☐ 46 ปีขึ้นไป

2. สถานภาพการสมรสของท่าน

☐ โสด ☐ สมรส ☐ แยกกันอยู่ ☐ หม้าย ☐ หย่าร้าง

3. ระดับการศึกษาของท่าน

☐ ไม่ได้ศึกษา ☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ มัธยมศึกษาตอนปลาย

☐ อาชีวศึกษา ☐ อนุปริญญา ☐ ปริญญาตรีขึ้นไป

4. อาชีพหลักของท่าน

☐ ขับรถแท็กซี่ ☐ ค้าขาย ☐ รับจ้าง ☐ อื่นๆ

5. อาชีพเสริมของท่านคือ

☐ ขับรถแท็กซี่ ☐ เกษตรกรรม ☐ ค้าขาย ☐ รับจ้าง ☐ อื่นๆ

6. ท่านมีรายได้จากการขับรถแท็กซี่เดือนละประมาณ

☐ ไม่เกิน 3,000 บาท ☐ 3,001 – 6,000 บาท ☐ 6,001 – 9,000 บาท

☐ 9,001 – 12,000 ☐ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป

7. หากท่านสมรสแล้วภรรยาของท่านมีรายได้เดือนละประมาณเท่าใด

☐ ไม่เกิน 3,000 บาท ☐ 3,001 – 6,000 บาท ☐ 6,001 – 9,000 บาท

☐ 9,001 – 12,000 ☐ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป

8. ท่านมีรายจ่ายเดือนละประมาณ

☐ ไม่เกิน 3,000 บาท ☐ 3,001 – 6,000 บาท ☐ 6,001 – 9,000 บาท

☐ 9,001 – 12,000 ☐ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป

9. รายได้ที่ท่านได้รับในแต่ละเดือน

☐ พอใช้ ☐ ไม่พอใช้ ☐ มีเหลือเก็บบ้าง

10. ท่านมีบุตรหรือคนที่ท่านต้องมีการเลี้ยงดู

☐ ไม่มี ☐ 1 – 2 คน ☐ 3 – 4 คน ☐ ตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป

11. ท่านมีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่ใด

☐ กรุงเทพมหานคร ☐ ภาคกลาง ☐ ภาคเหนือ ☐ ภาคอีสาน ☐ ภาคใต้

☐ ภาคตะวันออก

12. ปัจจุบันท่านอาศัยอยู่ที่

☐ บ้านของตนเอง ☐ บ้านเช่า ☐ อื่นๆ

13. ท่านขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมาเป็นเวลา

☐ ต่ำกว่า 1 ปี ☐ 1 – 3 ปี ☐ 4 – 6 ปี ☐ มากกว่า 6 ปีขึ้นไป

14. ท่านได้รับใบขับขี่มาเป็นระยะเวลาที่ปี

☐ ต่ำกว่า 1 ปี ☐ 1 – 3 ปี ☐ 4 – 6 ปี ☐ มากกว่า 6 ปีขึ้นไป

15. ท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่รถแท็กซี่มาโดยวิธี

☐ ไปสอบด้วยตนเอง ☐ ฝากผู้อื่นทำให้ ☐ อื่นๆ

16. ท่านทำงานขับรถแท็กซี่เฉลี่ยวันละกี่ชั่วโมง

☐ 8 ชั่วโมง หรือต่ำกว่า ☐ 9 – 16 ชั่วโมง ☐ มากกว่า 16 ชั่วโมงขึ้นไป

17. รถแท็กซี่คันที่ท่านขับ

☐ เป็นของตนเอง ☐ อยู่ระหว่างการเช่าซื้อ ☐ เช่าบริษัท ☐ อื่นๆ

18. ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาท่านขับรถแท็กซี่แล้วประสบอุบัติเหตุหรือไม่ ถ้าเกิดกี่ครั้ง

☐ ไม่เคย ☐ 1 – 5 ครั้ง ☐ 6 – 10 ครั้ง ☐ มากกว่า 10 ครั้ง

19. คนขับรถส่วนใหญ่มักจะเคยฝ่าฝืนกฎจราจร มาบ้าง หากท่านเคยกระทำ เหตุผลที่ท่านกระทำ
เนื่องมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ ความรีบร้อน ☐ ความไม่รู้(ไม่มีเจตนาที่จะฝ่าฝืน) ☐ ความเคยชิน
☐ ทำตามผู้อื่น ☐ บริเวณนั้นไม่มีตำรวจจราจรอยู่ ☐ อื่นๆ

20. ท่านเคยถูกจับกุมกรณีที่ท่านทำผิดกฎจราจรเฉลี่ยกี่ครั้งต่อเดือน

- ☐ ไม่เคย ☐ 1 – 3 ครั้ง ☐ 4 – 6 ครั้ง ☐ มากกว่า 6 ครั้ง

ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร

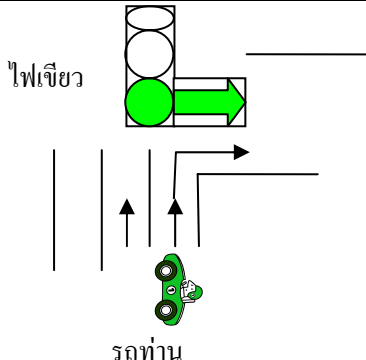
คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1. สัญญาณไฟจราจรมี 3 สีได้แก่ สีแดง สีเหลือง สีเขียว		
2. การเปิดไฟกระพริบสีเหลืองเป็นวิธีป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขณะที่จราจรติดขัด		
3. การขับขีรถต้องขับขี่ในช่องทางขวา ยกเว้นมีสิ่งกีดขวาง แฉงรถคันอื่นหรือขับรดด้วยความเร็วกว่ารถในช่องเดินทางขวา		
4. เครื่องหมายเส้นทับคู่สีเหลืองหมายถึงห้ามผ่าน		
5. เครื่องหมายจราจรประเภทรูปวงกลมเป็นเครื่องหมายบังคับการจราจร		
6. เครื่องหมายจราจรสีขาวสลัดำ หมายถึง ห้ามจอดรถทุกชนิดเว้นแต่หยุดรับ – ส่งได้		
7. ในทางเดินรถที่มีป้าย “หยุด” หรือ “ให้ทาง” ทางเดินรถนั้นถือว่าเป็น ทางเอก		
8. ผู้ขับขีสามารถหยุดรถบริเวณหน้าตู้ไปรษณีย์		
9. ผู้ขับขีไม่สามารถหยุดรถบริเวณหน้าดับเพลิงได้		
10. กฎหมายจราจรกำหนดให้รถยนต์ใช้ความเร็วในกรุงเทพฯ ไม่เกิน 70 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง		
11. เมื่อมาถึงบริเวณทางแยกพร้อมกัน ผู้ขับขีต้องให้รถในทางซ้ายไปก่อน		
12. ผู้ขับรดแท็กซี่ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยถือว่ามีความผิด		
13. บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ทางซ้ายสุดให้สำหรับรถที่วิ่งเร็วมากเท่านั้น		
14. การที่จะเลี้ยวขวา หรือซ้าย จะต้องให้สัญญาณก่อนถึงทางเลี้ยวเป็นระยะทาง 100 เมตร		
15. ผู้ขับรดแท็กซี่สามารถจอดรับ – ส่งผู้โดยสารบนสะพานได้		

ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1. ท่านคิดว่าความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้บริโภค		
2. ท่านคิดว่าท่านมีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์และสามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้		
3. ท่าน ดูแลรักษารถได้อย่างถูกต้องวิธี ทำให้รถมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น		
4. ท่านมีความรู้ที่จำเป็นในการขับรถขั้นพื้นฐาน		
5. ท่านคิดว่าการออกตัวเมื่อรถติดอยู่บนทางชัน ต้องอาศัยความสามารถในการใช้คันเร่ง คลัตช์ และเบรกมือพร้อมกัน		
6. ท่านคิดว่าการแก้ปัญหาสถานการณ์รถลื่นไถล ต้องยกเท้าออกจากเบรก ห้ามเหยียบเบรกทันทีทันใด หมุนพวงมาลัยไปในทิศทางเดียวกับทิศทางของการลื่นไถล ยกเท้าออกจากคันเร่ง		
7. ท่านคิดว่าการตั้งระดับไฟหน้า ไฟหน้าคือไฟสูงและไฟต่ำ ไฟสูงจะใช้เมื่อต้องการดูทัศนวิสัยด้านหน้าและด้านข้างในระยะทางไกลๆ		
8. ท่านคิดว่าเมื่อตั้งระดับไฟหน้าสูงไว้ เมื่ออยู่ในที่เปลี่ยว ไม่ค่อยมีรถสวน ควรลดไฟต่ำทันทีเมื่อมีรถสวนทางมาตั้งแต่ระยะไกล		
9. ท่านคิดว่าเมื่อรถเสียต้องทำการลากรถ ควรเตรียมเชือกที่มีความเหนียว หรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะคล้ายกันสามารถใช้ลากได้ โดยไม่ควรผูกเชือกไว้บริเวณคันส่ง ระบบกันสะเทือน เพลาหลังหรือกันชน เว้นระยะห่างระหว่างรถทั้งสองประมาณ 5 เมตร		
10. ท่านคิดว่าเมื่อรถติดเลน ไม่ควรเหยียบคันเร่งเพื่อให้ล้อเดินหน้า ต้องหาเศษหินแฉะรองให้เต็มล้อหน้าและล้อหลัง จากนั้นจึงเหยียบคันเร่งด้วยเกียร์ต่ำ ก็จะหลุดพ้นไปได้		

ส่วนที่ 4 จิตสำนึกในการขับขี่

ข้อความ	ระดับพฤติกรรม		
	บ่อย	บางครั้ง	ไม่เคย
1. เมื่อเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป			
2. ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้าแต่ในทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่ท่านจะขับรถหยุดอยู่หลังเส้นให้หยุดรถ			
 ไฟเขียว รถท่าน			
3. ขณะที่ท่านขับรถมาถึงทางแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจรตามรูป ท่านจะขับตรงไป			
4. ท่านมักหยุดรถ จอดรถ รับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้			
5. ระหว่างผู้โดยสารเรียกและแจ้งเส้นทางที่จะไป ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรถจนกว่าจะเข้าใจและตกลงได้			
6. ท่านเป็นสมาชิกหรือเข้าร่วมกิจกรรมช่วยเหลือของร่วมด้วยช่วยกัน หรือจส.100			
7. ท่านศึกษากฎหมายจราจร และคอยฟังข่าวสารด้านการจราจรอยู่เสมอ			
8. ท่านขับช้าลงโดยการพกฎจราจร เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร			
9. เมื่อเจออุบัติเหตุท่านจะหยุดรถและเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุหรือแจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อให้เข้ามาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ			
10. ท่านมักจะรอรับผู้โดยสารบริเวณทางแยก แม้สัญญาณไฟเขียวจะปรากฏขึ้น			

ส่วนที่ 5 การแข่งขันในอาชีพ

ข้อความ	ระดับพฤติกรรม		
	บ่อย	บางครั้ง	ไม่เคย
1. ท่านสามารถจับแข่งคนอื่นได้ ท่านจะแข่งทันทีเพื่อรีบไปรับผู้โดยสาร			
2. ท่านจะเข้าคิวเรียงลำดับเพื่อรับผู้โดยสาร			
3. ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที			
4. ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร			
5. ท่านจอดรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่ศูนย์การค้า			
6. ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง			
7. ท่านรับผู้โดยสารขาประจำเพราะทำให้มีรายได้แน่นอน			
8. ท่านจะส่งรถตรงเวลาเสมอเพื่อให้ผู้ขับขี้ออกจากท่านรับรถตรงเวลา			
9. ท่านไม่เคยแข่งผู้โดยสารกับแท็กซี่คันอื่น			
10. ท่านขับรถแบบเหมา 2 กะ เพื่อให้มีรายได้มากขึ้น			

ส่วนที่ 6 แบบวัดพฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจร

ข้อความ	ระดับพฤติกรรม		
	บ่อย	บางครั้ง	ไม่เคย
1. ขณะหยุดรถสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปข้างหน้าและเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม			
2. ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสดู ท่านมักขับแข่งคันอื่นตลอด			
3. ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่ง เนื่องจากท่านขับรถแข่งในที่คับขัน			
4. ในเขตการจราจรหนาแน่น เขตห้ามแข่ง ท่านขับรถแข่งหนักรถอื่นแต่ไม่ถูกจับ			
5. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถแข่งคันอื่น			
6. ขณะขับรถสายตาท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง			
7. ท่านจะขับรถตามใจผู้โดยสารแม้จะเสี่ยงอันตรายบ้าง			
8. ทำขับรถสายไปมาเพื่อแสดงความสามารถในการขับและเป็นที่ยอมรับ			
9. แม้ฝนตกถนนลื่น ท่านก็ขับรถด้วยความเร็วสูง			
10. ท่านมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ			
11. ในกรณีที่รถเสียบนถนน ท่านมักนำรถออกจากถนนโดยเร็ว			
12. ท่านจอดรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่มีเครื่องหมาย ขาวแดงบนพื้นถนน			
13. ท่านมักจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น			
14. ท่านมักจอดรถชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร			
15. ทางแยกมีสัญญาณไฟเหลือง ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว			

ส่วนที่ 7 แบบแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

1. ในฐานะที่ท่านมีอาชีพขับรถแท็กซี่ ท่านประสบปัญหาการจราจรอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

2. ท่านคิดว่าการกวดขันในเรื่องการจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร จะช่วยแก้ไขปัญหการจราจรได้หรือไม่

☐ 1.ได้ เพราะ

.....

.....

☐ 2.ไม่ได้ เพราะ.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่า การแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานคร ควรใช้วิธีใดมากที่สุด โดยเรียงตามลำดับความสำคัญตั้งแต่ 1 – 5

- ☐ 1.สร้างถนนหรือทางด่วนให้เพิ่มมากขึ้น
- ☐ 2.กวดขันและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- ☐ 3.ควบคุมปริมาณรถ
- ☐ 4.มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบระเบียบมากขึ้น
- ☐ 5.ปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เพียงพอ และมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านได้สละเวลาในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้

ผู้วิจัย

รายนามผู้เชี่ยวชาญ

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง
1.ดร.เปรมสุริย์ เชื้อมทอง	อาจารย์ 2 ระดับ 7 มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
2.พ.ต.ท.ธีรชาติ ธีรชาติธำรง	ผู้บังคับกองร้อยที่ 5 กองกำกับการป้องกัน และปราบปรามจลาจล
3. ร.ต.อ.เฉลิมศักดิ์ ตรีพนากร	รอง สารวัตรธุรการ สถานีตำรวจนครบาล ทุ่งสองห้อง



ที่ พิเศษ/ 2547

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
1061 ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี
เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร 10600

20 มิถุนายน 2547

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์
เรียน ดร.เปรมสุริย์ เชื่อมทอง

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. คำโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ชุด

2. แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด

ด้วย ร.ต.อ.วัชรพล อิ่มจรรยา นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา-สังคมศาสตร์
เพื่อการพัฒนา รุ่นที่ 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่
สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร” โดยมีคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์
ดังนี้

1. รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
2. ผศ.ดร.จันทร์วิภา คิลกสัมพันธ์
3. ผศ.บุปผา แซ่มประเสริฐ

การทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ นักศึกษาจำเป็นต้องตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของเครื่องมือ เพื่อให้ได้เครื่องมือที่สมบูรณ์ที่สุด ทางบัณฑิตวิทยาลัยได้พิจารณาเห็นว่าท่าน
เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ความสามารถทางด้านการทำวิจัยเป็นอย่างดี จึงขอเรียนเชิญท่าน
เป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์แก่นักศึกษาด้วยจักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.สรายุทธ์ เสริฐขจร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 890-0841-50 ต่อ 809

โทรสาร 890-1786



ที่ พิเศษ/ 2547

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
1061 ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี
เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร 10600

20 มิถุนายน 2547

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน พ.ต.ท.ธีรชาติ ธีรชาติธำรง

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. เค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ชุด

2. แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด

ด้วย ร.ต.อ.วัชรพล อิ่มจรรยา นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา-สังคมศาสตร์ เพื่อการพัฒนา รุ่นที่ 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร” โดยมีคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ ดังนี้

1. รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
2. ผศ.ดร.จันทร์วิภา คิลกัมพันธ์
3. ผศ.บุปผา แซ่มประเสริฐ

การทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ นักศึกษาจำเป็นต้องตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของเครื่องมือ เพื่อให้ได้เครื่องมือที่สมบูรณ์ที่สุด ทางบัณฑิตวิทยาลัยได้พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ความสามารถด้านการทำวิจัยเป็นอย่างดี จึงขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์แก่นักศึกษาด้วยจักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.สรายุทธ์ เศรษฐขจร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 890-0841-50 ต่อ 809

โทรสาร 890-1786



ที่ พิเศษ/ 2547

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
1061 ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี
เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร 10600

20 มิถุนายน 2547

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน ร.ต.อ.เฉลิมศักดิ์ ศรีพนานกร

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. เค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ชุด

2. แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด

ด้วย ร.ต.อ.วัชรพล อิ่มจรรยา นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา-สังคมศาสตร์ เพื่อการพัฒนา รุ่นที่ 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร” โดยมีคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ ดังนี้

1. รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
2. ผศ.ดร.จันทร์วิภา คิลกสัมพันธ์
3. ผศ.บุปผา แซ่มประเสริฐ

การทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ นักศึกษาจำเป็นต้องตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของเครื่องมือ เพื่อให้ได้เครื่องมือที่สมบูรณ์ที่สุด ทางบัณฑิตวิทยาลัยได้พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ความสามารถทางการทำวิจัยเป็นอย่างดี จึงขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์แก่นักศึกษาด้วยจักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.สรายุทธ์ เศรษฐขจร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 890-0841-50 ต่อ 809

โทรสาร 890-1786

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์. (2534). **นิยามและบทบาทของวิศวกรรมความปลอดภัย**. วารสาร โรงงาน.
ตุลาคม 2533 – มกราคม 2534.

ไพฑูรย์ พรหมเสนา. (2545). **การประเมินผลโครงการกิจกรรม 5ส ของศูนย์ควบคุมการบิน
เชียงใหม่.การค้นคว้าแบบอิสระ** ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

วรรณนา พันธุ์สว่าง.(2539). **พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรใน
กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาามานุษยวิทยามหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและ
มานุษยวิทยา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิจิตร บุญยะโทตระ.(2527). **อุบัติภัย**. กรุงเทพมหานคร. นวกนก.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี. (2541). **วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน**. กรุงเทพฯ:
บริษัท ส.เอเซียเพรส.

_____. (ม.ป.ป.). **5 สสู่ความปลอดภัย**. เอกสารหมายเลข 9 กรุงเทพฯ: กองความปลอดภัย
โรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม ม.ป.ป. อัดสำเนา.

_____. (ม.ป.ป.). **ความปลอดภัยกับต้นทุนการผลิตของโรงงานอุตสาหกรรม**. เอกสาร
หมายเลข 5. กรุงเทพฯ: กองความปลอดภัยโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม ม.ป.ป.
อัดสำเนา.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์. (2539). **วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัย
โรงงาน**. กรุงเทพฯ: ทีพีพรินท์.

วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์ และวิฑูรย์ สิมะโชคดี. (2528). **วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยใน
โรงงาน**. กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).กรมแรงงาน
กระทรวงมหาดไทย. อัดสำเนา.

ศราวุฒิ พันธ์ขาว.(2518).**การจราจรในมหานคร**.กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์เลียงเชียงจงเจริญ.
_____. (2544).**ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร**.กรุงเทพมหานคร:วัฒนชัยการพิมพ์.

_____. (2522). **อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร**. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล.

ศักดิ์ชัย เพ็ญบุญมี.**แท็กซี่มีเตอร์ปฏิเสธรับส่ง เหตุและผลอยู่ที่ไหน**.ไทยรัฐ(7 กุมภาพันธ์ 2539)

สนอง กฤติยาบาล.(2533). **ปัญหาการจราจร**. เอกสารบรรยายหลักสูตร ฝ่ายอำนวยการตำรวจ
(เร่งรัด) ชุดที่ 1(อัดสำเนา).

สมชาย พรชัยวิวัฒน์. (2533). **แนวคิดด้านความปลอดภัย**. วารสาร โรงงาน กุมภาพันธ์-พฤษภาคม
2533.

สมโชค วณิชพันธุ์.(2547).เทคนิคการขับรถและดูแลรักษาเครื่องยนต์.กรุงเทพมหานคร:ไพลิน.
 สำนักนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร.(2544).สถิติกรุงเทพมหานคร.
 สุพจน์ สิริโยธิน.(2520). ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร. เอกสารหลักสูตรวิจัยสารวัตรผู้
 บังคับการรุ่นที่ 12 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ กรุงเทพมหานคร.
 สุพัตรา สุภาพ.(2546).สังคมวิทยา.พิมพ์ครั้งที่ 23.กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
 สุรพล กาญจนะจิตรา.(2534).ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์.กรุงเทพมหานคร:กรมพัฒนา
 ชุมชน.กระทรวงมหาดไทย.
 เสถียร วิชัยลักษณะและคณะ.(2526).พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.กรุงเทพมหานคร:
 โรงพิมพ์นิติเวช.
 อัครเดช เอี่ยมละออง. (2547). จิตวิทยา. กรกฎาคม 2547. <http://nfeprasat.tripcd.com/about/psy.htm>.

Merton,Robert K. and Nisbet,Robert.(1976).Conteemporay Social Problems.NewYork:Harcourt
 Brace Jovanovich.

บรรณานุกรม

- กิตติ เย็นสุขใจ.(2530). **อุบัติเหตุกับความมั่นคงของชาติ**. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล.วิทยาลัยป้องกัน
ราชอาณาจักร รุ่น 29.
- เกษม ดันติผลาชีวะ. (2540). **จิตสำนึก**. นิตยสารไกล่หมอ ปีที่ 21 ฉบับที่ 11 พฤศจิกายน 2540.
- เกสรฯ สุขสว่าง. (2535). **ความสัมพันธ์ระหว่างจิตสำนึกกับสภาพความปลอดภัยของบุคลากร
โรงงานอุตสาหกรรมเซรามิก จังหวัดปทุมธานี**. ปรินญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเอก
อุตสาหกรรมศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- โกวิท ภูพานิช.(2529). **การบริหารงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ : ศึกษากรณีการปฏิบัติงานของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพฯ**. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- จรรยา สุวรรณทัต. (2525). **ความสำคัญของข้าราชการไทยเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและ
วัฒนธรรม**. กรุงเทพฯ : สถาบันพฤติกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติกรณ์ (2536). **ปรัชญาและแนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน** เอกสาร
ประกอบชุดวิชาการบริหารความปลอดภัย หน่วยที่ 1. นนทบุรี: โรงพิมพ์สุโขทัยธรรมมา
ธิราช.
- ชัยพนัน หาสุนหะ.(2536). **บทบาทและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง : ศึกษาจาก
ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล**. วิทยานิพนธ์ปริญญา
สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ชูดา จิตพิทักษ์. (2525). **พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น**. สงขลา: โครงการตำราวิชาการมูลนิธิ
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา.
- ชูชีพ ร่มไทร. (2524). **การศึกษาทางวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุในสถานประกอบการของจังหวัด
วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิตยา วงษาเทียม.(2534).**ความคิดเห็นของผู้ใช้รถเกี่ยวกับผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์ที่มีต่อ
การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- บุญชม ศรีสะอาด.(2538).**วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย**.กรุงเทพมหานคร:สุวีริยาสาส์น.
- พงศ์ ทรดาล. (2534). **จิตวิทยาอุตสาหกรรม**. กรุงเทพฯ: คณะวิชาอุตสาหกรรมการศึกษา วิทยาลัย
ครูพระนคร.
- เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. (2537).**ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขต
กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ร้อยตำรวจเอก วัชรพล อิ่มเจริญ
วัน เดือน ปีเกิด	1 เมษายน 2515
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน

นิติกร 3 สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม	พ.ศ.2539
รอง สารวัตร ประจำ กองบัญชาการตำรวจนครบาล	
ช่วยราชการ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน	พ.ศ.2540
ผู้บังคับหมวด กองร้อยที่ 3 กองกำกับการอารักขา	
และรักษาความปลอดภัย	พ.ศ.2541
ผู้บังคับหมวด กองร้อยที่ 5 กองกำกับการป้องกัน	
และปราบปรามจลาจล	พ.ศ.2546 ถึงปัจจุบัน