



บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ระเบียบวิธีวิจัย

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Structural - Function Theory)

หัวใจของทฤษฎีนี้มีสมมติฐานที่ว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่งสิ่งมีชีวิตนี้ จะมีส่วนประกอบหลายอย่าง แต่ละอย่างมีหน้าที่เฉพาะจะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของส่วนรวมคือ ตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นอย่างนั้นทุกส่วนของสังคมมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ ส่วนต่างๆ เหล่านี้ของสังคมรวมกันเข้าก็เป็นโครงสร้างของสังคมจึงได้ชื่อว่าเป็นทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่

วิวัฒนาการของทฤษฎีต่อมารวมเอาสังคมกับระบบเข้าไปด้วย โดยบอกว่าโครงสร้างของสังคมอาจจัดเป็นระบบได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่าง ๆ กันแล้วก็รวมเอาสังคมกับสมดุล (equilibrium) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่าระบบต่างๆ ของสังคมจะปฏิบัติหน้าที่อย่างสอดคล้องกันทำให้เกิดดุลยภาพ หรือสังคมเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็ไม่ได้อยู่นิ่งหรือคงอยู่กับที่ เติบโตเจริญก้าวหน้าหรือยุบหดเสื่อมโทรมลงได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพเคลื่อนที่ (moving equilibrium)

ความเจริญหรือความเสื่อมของสังคมก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้างนี้เอง ถ้าโครงสร้างเพิ่มส่วนประกอบมากขึ้นส่วนประกอบเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่แตกต่างหรือเฉพาะเรื่องเฉพาะด้านไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่าสังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่างๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็น สังคมนั้นก็เสื่อมลง

นักสังคมวิทยาในหมู่นัก โครงสร้าง - หน้าที่ นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะดังต่อไปนี้คือ

1. สังคมในฐานะที่เป็นระบบ ที่มีอาณาเขตแน่นอนเป็นสังคมที่วางระเบียบตนเองควบคุมตนเอง (self-regulating) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่างๆที่พึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพไว้ได้

2. ในฐานะที่เป็นระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ทำนองเดียวกันกับอินทรีย์ทั้งหลาย สังคมมีความต้องการจำนวนหนึ่ง (need or requisites) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้วจะทำให้สังคมดำรงชีวิตอยู่ได้ ส่วนต่างๆสามารถพึ่งพากันได้ (homeostasis) และสามารถรักษาดุลยภาพไว้ได้

3. เมื่อเป็นดังนั้น การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง (สังคม) ซึ่งสังคมวิทยาจึงควร ต้องมุ่งสนองความต้องการจำเป็นของส่วนประกอบต่างๆของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้นจะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากันและดุลยภาพแล้ว

4. ในระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา (homeostasis) ดุลยภาพ (equilibrium) และการมีชีวิต (survival) อาจกล่าวได้ว่าโครงสร้างหลายโครงสร้างสามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวกันได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใดๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง-หน้าที่มองสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแหที่มีระเบียบกระทำการ ในหน้าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่า เป็นแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่กระทำการ ได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ในแนวทางของกลุ่มทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์ (Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ดัน (Robert Merton) ซึ่งสอนเน้นว่า กลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป เพราะว่าเป็นการหน้าที่ (Function) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ให้การศึกษาแก่เด็กๆ เตรียมฝึกอบรมคนงาน ช่วยดูแลเด็กๆ แทนบิดามารดาในช่วงที่อยู่โรงเรียนและทำหน้าที่ฝึกฝนอบรมเด็กของชุมชนในกิจการอื่นๆอีกมาก

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนักสังคมก็จะต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นมาใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ เป็นสิ่งที่เราต้องการตลอดช่วงแห่งประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ก็ยิ่งช่วยให้ประกันได้ว่าสังคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีเนื้อที่เหลืออยู่อีกมาก ประชาชนใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบการทำมาหากินครอบครัวขนาดใหญ่ถือว่ายังมีประโยชน์ในแง่ของการทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับสังคมด้วย แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบัน โลกเต็มไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดขัดเคียดเนื่องมาจากการเกิดมาก และการตายน้อยกว่าเมื่ออดีต ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมากๆ เหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นที่ดีแน่ กล่าวอีกนัยหนึ่งครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ ได้กลายเป็นการกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะทำการคุกคามข่มขู่สวัสดิภาพของสังคม ดังนั้นความสมดุลแบบใหม่จะต้องเข้ามาแทน กล่าวคือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมาก เราก็ต้องการให้เป็นการเกิดน้อย และมีการตายน้อยด้วย ดังนั้นค่านิยมหรือการปฏิบัติซึ่งถือว่าเป็นการกระทำกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้นสนับสนุนให้เกิดความสมดุลจนกลายเป็นเนื้อหนึ่งเนื้อเดียวกันในระบบสังคมนี้ เรียกว่าการกระทำหน้าที่ที่ดี (Function) ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้เกิดการเสียความสมดุล เรียกว่าการกระทำผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ (Dysfunctional) แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่บังเกิดผลใดๆ ก็เรียกว่าไม่มีการกระทำหน้าที่ (Nonfunctional) ดังเช่นในระบบประชาธิปไตยที่มีการมีกลุ่มทางการเมืองหรือพรรคการเมืองถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบียบที่ดีการลดขนาดกรรมการคุกคามข่มขู่ทางการเมืองก็ดี จัดว่าเป็นการกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของระบบของระบอบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญลักษณ์ของพรรคการเมือง ไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่กลุ่มนักสังคมวิทยาโครงสร้าง-หน้าที่มักถามเสมอ อาทิเช่น

ค่านิยมนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถาบันนี้เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับการปฏิบัติหรือสถาบันอื่นของสังคมอย่างไรการเปลี่ยนแปลงถูกนำเสนอเข้ามาจะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสังคมเปรียบเสมือนตัวโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก รวมกันซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตัวเองเพื่อธำรงไว้ซึ่งสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่างๆ ไม่ทำหน้าที่ของตนเองก็จะทำให้เกิดความผิดปกติแก่สังคมได้

ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomie)

Merton ได้กล่าวถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดความกดดันและขัดแย้งต่อบุคคล ในกลุ่ม จนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามกฎของสังคม ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน (variables) 2 อย่างคือ

1.1 จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกันซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพแวดล้อม และถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่า เป็นสิ่งถูกต้อง เช่น สมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบหาสมาคมคนจะได้ดีจะต้องเข้าวัดอยู่กับพระให้พระอบรม ฯลฯ แต่ในสังคมปัจจุบันเร้าเรื่องเงิน เรื่องวัตถุมากกว่าเรื่องอื่นๆ ตลอดจนย่ำว่าทุกคนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการหาความสำเร็จ ฉะนั้น บุคคลจึงพยายามดิ้นรนต่อสู้เพื่อเสริมสร้างฐานะของตนให้มั่นคงโดยอาศัยวัตถุเป็นเครื่องวัดเช่นใครมีเงินมากกว่า บ้านใหญ่กว่า แหวนเพชรใครเม็ดใหญ่กว่า ใครสามารถส่งลูกไปเรียนเมืองนอกมากกว่า ฯลฯ บุคคลจึงถูกบีบให้พยายามไขว่คว้าในสิ่งที่ตนมุ่งหวังเพื่อเลื่อนฐานะ หรือเพื่อการยอมรับของสังคม บางคนเมื่อทำดีไม่ได้ก็จะทำชั่ว เพราะเงินจะทำให้ได้มาซึ่งอำนาจและตำแหน่ง ค่านิยมแบบนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

1.2 วิธีการต่างๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (institutionalized means) เป็นการกำจกเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติคุณธรรมต่างๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง อดทน อดกลั้น ฯลฯ เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบไม่ยุ่งเหยิงสับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง เช่น ขยันเรียนสูงๆ ก็จะได้งานตำแหน่งดีมีเกียรติ หรือขยันทำงานอย่างสม่ำเสมอด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จะได้เลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง หรือทำดีสังคมยกย่องสรรเสริญ มีทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งสังคมจะส่งเสริมโดยการเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วยการศึกษาและการทำงาน

ซึ่งในสังคมปัจจุบัน มีปัญหา เรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนดเพราะทั้ง 2 อย่างเป็นเรื่องที่มนุษย์กำหนดขึ้นมา เช่น ถ้าตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะชนะการแข่งขันฟุตบอลให้ได้ (มิใช่เป็นการชนะตามเกมกีฬา) วิธีการอาจจะเป็นไปได้โดยมิชอบ เช่น กระแทกคู่ต่อสู้ ชก ใช้ศอก เข่า ฯลฯ หรือถ้าเป็นมวยปล้ำก็ใช้วิธีการสกปรกให้คู่ต่อสู้หมดแรงจากสภาพดังกล่าว ความตึงเครียดเกิดจากความต้องการจะชนะให้ได้ ทั้งๆ ที่ผู้เล่นรู้ว่ามิมีเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ทำเพราะอยากที่จะชนะ (ตามเป้าหมายที่วางไว้) การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจจะทำให้เกิดการเสื่อมเสียทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกันปัจจุบันที่เน้นเป้าหมาย (cultural goals) ความสำเร็จในรูปของเงิน โดยไม่เน้นวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ซึ่งเงินนั้นนอกจากจะใช้ซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค และยังเป็นเครื่องส่งเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมี และชั้นสังคมที่สูงขึ้น เป็นต้น

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรที่กว้างมาข้างต้นนั้น ช่วยให้เราเข้าใจการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้ เป็นการแสดงว่าเมื่อใดบุคคลจะยอมรับหรือไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางที่สังคมกำหนด (cultural goals) และเมื่อใดที่บุคคลยอมรับปฏิบัติ หรือไม่ยอมรับปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means)

+	=	ยอมรับ
-	=	ไม่ยอมรับ
±	=	ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

การปรับตัวของบุคคล

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

1.ปฏิบัติตาม (coformity) เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด โดยการยอมรับกฎเกณฑ์และนำไปปฏิบัติ เพื่อต้องการประสบความสำเร็จ หรือทำตามที่สังคมเห็นว่าถูกต้อง โดยมีความพึงพอใจในสิทธิหน้าที่ของตน ตลอดจนมีการติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลอื่นตามสังคมกำหนด ซึ่งบุคคลประเภทนี้จะมีมากที่สุด มิฉะนั้นแล้วสังคมจะดำรงอยู่ไม่ได้ โดยมีสถาบันต่างๆ ตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน กลุ่มเพื่อน และตัวแทน จะพยายามให้บุคคลปฏิบัติตามระเบียบวินัย เพื่อสิทธิและหน้าที่ของบุคคล ให้ดำเนินการไปในทางที่ถูกที่ควร และให้สังคมมีความเป็นระเบียบ เช่น ใครมาก่อนได้ก่อน หรือเป็นนักเรียนก็ต้องแต่งเครื่องแบบของโรงเรียน

2.แหวกแนว (innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่ เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร้ง (success goal) ด้วยวิธีการใดก็ตามที่จะให้ได้เงินและอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นการผิดกฎหมาย ผิดระเบียบแบบแผนใดก็ตาม เป็นการเน้นในเรื่องจุดหมายปลายทาง (cultural goals) มากกว่าวิธีการต่างๆ ที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ที่เป็นเช่นนี้เพราะสังคมเน้นเรื่องวัตถุนิยมมากเกินไป คนมีเงินได้รับการยกย่องสรรเสริญ ตลอดจนบุคคลไม่มีโอกาสได้รับความสำเร็จเท่าเทียมกัน คนยากจนย่อมมีโอกาสน้อยกว่าคนมั่งมีในหลายๆด้าน เช่น โอกาสในการศึกษา การอยู่ดีกินดี การอบรมสั่งสอนดี ระเบียบวินัยดี ควบคุมตัวเองดี สิ่งแวดล้อมดี ฯลฯ โอกาสที่ได้รับความสำเร็จจึงยากลำบาก เมื่อทำดีไม่ได้ก็จะออกมาในรูปทำชั่ว เช่น เป็นนักเกล่งอันธพาล หลอกหลวง ปลิ้นเสคม เป็นต้น ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ผิดระเบียบ และก่อความไม่สงบเรียบร้อยแก่สังคม และมักจะปรากฏเสมอว่า ชนชั้นต่ำหรือยากจน กระทำผิดมากเพราะเหตุดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าคนฐานะดีจะไม่กระทำผิดระเบียบ เพราะชนชั้นสูงมั่งมีอาจจะกระทำผิดเพราะแรงกดดัน (pressure) บางอย่างที่ทำให้บุคคลต้องกระทำเพื่อความสำเร้ง ซึ่งจะพบเห็นเสมอในพวกอาชญากรผู้ดี (white collar crime) เช่น นายธนาคาร หรือข้าราชการที่ให้ตำแหน่งในทางทุจริต เพื่อสร้าง ความร่ำรวยให้แก่ตัวเอง อาชญากรผู้ดีนี้ทำการฟ้องร้องยาก เพราะทำได้แนบเนียนและมีอิทธิพลสูงพอที่จะทำให้ไม่ต้องถูกสอบสวน หรือสอบสวนส่วนมากก็ไม่มีความผิดเพราะหลักฐานอ่อนหรือไม่มีพยานหลักฐาน

อย่างไรก็ตาม จากข้อเท็จจริงสถิติอาชญากรรมนั้นมีมากในชนชั้นต่ำหรือยากจน เพราะเน้นเรื่องความสำเร็จในรูปของเงินมาก แต่โอกาสที่จะบรรลุผลสำเร็จมีน้อย แม้จะทำตามระเบียบตามที่สังคมกำหนดก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ จึงกระทำการฝ่าฝืนระเบียบเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินและความสำเร็จต่างๆ เพราะโครงสร้างของชั้น (คนมั่งมีกับคนจน ข้าราชการผู้น้อยกับข้าราชการผู้ใหญ่ พ่อค้ากับกรรมกร ฯลฯ) จำกัดโอกาสที่จะประสบความสำเร็จหรือมีทรัพย์สินเงินทอง เพราะทุกคนไม่อาจจะเป็นราชา (every man is not a king) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งบุคคลไม่มี

โอกาสสร้างความสำเร็จเท่าเทียมกัน แม้บุคคลจะพยายามทำดีที่สุดก็ตาม พฤติกรรมผืนระเบียบจึงเกิดขึ้น

3. เข้าระเบียบพิธี (ritualism) เป็นบุคคลที่ปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนด ไม่อยากทำอะไรที่ฝ่าฝืนไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้ โดยอาจจะเป็นคนที่ไม่มีความทะเยอทะยานหรือกลัวจนไม่กล้าจะทำอะไร หรือไม่ก็เป็นคนที่ไม่อยากจะทำอะไรหรือมีความผิด เป็นบุคคลที่คล้ายๆกับพอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ประชัญของบุคคลพวกนี้มักจะออกมาในคำพูดที่ว่า "ไม่อยากจะทำอะไรยุ่งเกี่ยวกับเรื่อง" หรือ "ขอปลอดภัยไว้ก่อนดีกว่า" หรือ "อย่าตั้งความหวังไว้สูงจะได้ไม่ผิดหวัง" ความคิดแบบนี้ทำให้มีความเชื่อมั่นว่า ความทะเยอทะยานมีแต่ความทุกข์ และในขณะที่มีความคิดว่าการไม่หวังอะไรจะเป็นสุขและปลอดภัย ปรากฏการณ์เช่นนี้มีเสมอในสังคม ซึ่งอาจจะเป็นได้ว่าบุคคลนั้นต้องการความมั่นคงในตำแหน่ง กลัวว่าถ้าทำอะไรผิดจะถูกไล่ออก หรือถูกสอบสวนลงโทษ หรือไม่ก็เป็นบุคคลที่ไม่มีพรรคไม่มีพวก ไม่มีความคิดริเริ่ม ขราภาพ ฯลฯ เป็นการเอาตัวรอดด้วยวิธีทำตามกฎหรือกระทำตามคติ ซึ่งจะพบเห็นมากในชนชั้นต่ำที่กำลังเปลี่ยนเป็นชนชั้นกลาง (low middle class) โดยชนชั้นนี้จะสอนเด็กให้ยึดมั่นในระเบียบกฎเกณฑ์ หรือกระทำในสิ่งที่ถูกที่ควร เพื่อจะได้มีโอกาสเลื่อนชั้นขึ้นไปไม่ตกต่ำไปกว่าเดิม ซึ่งการอบรมอย่างจริงจังเกินไปอาจจะทำให้เกิดความตึงเครียดทางด้านจิตใจได้ หรือบังเกิดความกลัวตลอดเวลา จนกลายเป็นคนไม่กล้าแสดงความคิดเห็นอะไร หรือคิดแต่ระเบียบมากไปจนไม่กล้าทำอะไรนอกเหนือจากที่ถูกสั่งให้ทำได้

4. หนีโลก (retreatism) เป็นพวกที่ไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด เป็นการปรับตัวที่ผิดไปจากค่านิยมทั่วไป และมีบางคนปรับตัวในทางที่ผิดธรรมดา ไม่ได้เป็นไปตามบรรทัดฐานที่กำหนด เช่น พวกที่สังคมนิยมเกียจ บุคคลอันธพาล ขอทาน ดิฉญา เสพติด พิษสุราเรื้อรัง

การปรับตัวแบบนี้ จะปรากฏเสมอในพวกที่มีความหวังสูงหรือต้องการประสบความสำเร็จในชีวิตแต่วิธีการที่สังคมกำหนดเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จดังกล่าว หรืออาจจะเป็นผู้ที่พยายามทำดีแต่ไม่ได้ดี เช่น อยากมีการศึกษาแต่โอกาสไม่ให้ อยากมีความสุขในชีวิตแต่ครอบครัวแตกแยก อยากรวยแต่ฐานะต่ำต้อย ฯลฯ จึงทำให้ผิดหวัง เบื่อโลก เบื่อความหลอกลวง เบื่อสังคมที่มีแต่การเห็นแก่ตัว ชิงดีชิงเด่นกัน หรือเห็นแก่พวกพ้อง ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกขัดแย้งในจิตใจ 2 ประการ คือความรู้สึกในด้านศีลธรรม อยากปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่กระทำไปในทางที่ขัดต่อระเบียบกฎเกณฑ์เพื่อให้ได้มาซึ่งความสำเร็จ และมาถึงจุดๆหนึ่งที่ตัดตัวเองออกไปจากสังคม ไม่สนใจใยดีในชีวิต ขอมแพ้ (defeatism) หนีต่ออุปสรรคของชีวิต

หนีจากสังคม ซึ่งอาจจะออกมาในรูปแบบใจหมกมุ่นจนคิดปกติธรรมดา เช่น สะสมแสตมป์ ถือโชคกลาง เชื่อถือโหราศาสตร์ ไสยศาสตร์ ผีสิง เทวดา สะสมพระเครื่อง ฯลฯ บางคนอาจจะแก้ปัญหาด้วยการดื่มของมึนเมา เสพเฮโรอิน กินยาระงับประสาท หรือกระตุ้นประสาทจนเกินขนาดเป็นอันตรายแก่ชีวิต หรือบางคนก็จงใจฆ่าตัวตายด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อหนีโลกที่เขาเห็นว่าให้ความสุข ความหวังแก่เขาไม่ได้

5. ทำทายเป็น (rebellion) เป็นพวกที่ ชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิมที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอไม่มี ความเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการหรืออุดมการณ์ใหม่ เช่น ลัทธิเสรีประชาธิปไตยกับ คอมมิวนิสต์ ซึ่งผู้ยึดมั่นในลัทธิดังกล่าวจะกระทำในรูปแบบระเบียบ ถ้าลัทธิที่เขายึดมั่นไม่มีใช้ใน สังคมที่เข้าเป็นสมาชิกอยู่เขาก็จะพยายามให้ทุกคนกระทำตามสิ่งที่เขาเห็นว่าดี เช่น คอมมิวนิสต์ พยายามล้มล้างนายทุน ผู้ก่อการร้ายพยายามทำลายความเชื่อและศรัทธาของประชาชนต่อรัฐบาล ด้วยการแทรกซึมบ่อนทำลายสงครามนอกแบบ สงครามกองโจร ปฏิวัติ ก่อการจลาจล เป็นต้น

การทำทายเป็นบางครั้งก็เป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี้ที่ ชอบแต่งกายสกปรกรกรุงรัง มีเสรีภาพในเรื่องเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผน ชอบสูบกัญชา เสพยาเสพติด ฯลฯ เป็นการสร้างวัฒนธรรมรอง (subculture) ในกลุ่มตน ซึ่งวัฒนธรรมรองของ พวกนี้ขัดกับวัฒนธรรมใหญ่ในหลายเรื่อง

การทำทายเป็นบางครั้งเป็นการไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม เช่น พวกปัญญาชน หรือในพวกนักเขียนที่ละเว้นไม่สนใจบางอย่างและให้ความเห็นบางอย่าง เช่น ไม่ใส่ใจความยิ่งใหญ่ของคนบางคน ไม่สนใจจะเอาอกเอาใจเจ้านาย ไม่สนใจจะทำตามระเบียบกฎเกณฑ์บางอย่าง ที่เห็นว่าไม่ถูกต้อง และไม่จำเป็นต้องทำตาม หรือพยายามละเว้นโดยใช้วิธีการนุ่มนวล เช่น นิสิตนักศึกษาชายไว้ผมยาว เป็นการท้าทายว่าสังคมมีระเบียบวินัยมากเกินไป เขาจะทำตามที่เขาพอใจเลยปล่อยผมให้ยาวตามความพอใจของเขา หรือพวกศิลปิน เช่นนักเขียนภาพสมัยใหม่ที่ ระยะเวลาแรกถูกวิพากษ์วิจารณ์มากว่าเป็นการแหวกแนวเกินไปไม่รู้เรื่อง แต่ต่อมากคนจึงยอมรับ เพราะอะไรใหม่หรือแหวกแนวไปกว่าเดิม ในระยะเวลาแรกอาจจะได้รับการต่อต้านเพราะมนุษย์ มักจะเคยชินกับสิ่งที่ตนคุ้นเคย จึงยากที่จะให้ยอมรับในทันทีทันใดได้ (Merton อ้างถึงใน สุพัทธรา สุภาพ, 2539:133-137)

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใดๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้นอาจจะเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อยเพราะค้อยการศึกษา ค้อยทักษะ ฯลฯ พวกเหล่านี้อาจจะมารวมตัวกันเป็นกลุ่มวัฒนธรรมย่อยของตนและยอมทำตามกฎเกณฑ์ของกลุ่มตนเพราะอยากเป็นพวกเดียวกันกลุ่ม เช่น เสพชยาเสพติด ลักขโมย ฯลฯ แต่ก็ได้ไม่ได้หมายความว่าคนที่มิโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้ทำผิดเสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่าง เช่น หากกลุ่มยกย่องคนทำผิดหรือเพื่อนเป็นพวกมิจฉอาชีพ บุคคลนั้นก็มีการบรรยายกาศที่จูงใจไม่น้อยให้กระทำผิด

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น (Gould and Kolb,1964:96) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบนคือการทำที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคมลักษณะที่แตกต่างกันอันได้แก่ ทัศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัด เป็นต้น (Walman,1973:89)

พาร์สัน (Parsons)เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้างๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดให้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้กระทำความผิด สถานการณ์ขณะนั้น อำนวยให้และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำความผิด (Parsons อ้างถึงใน Thio,1973:98)

เมอร์ตัน (.Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างถึง การกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายเด็ก หรือการกระทำที่มีลักษณะ “ทำทาย” หรือ “แหวกแนว” เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง (.Merton อ้างถึงใน Thio,1983:4)

โคเฮน (Cohen, 1965:31-37) เสนอว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นการละเมิดความคาดหวังของสถาบัน (ความคาดหวังที่มีการรับรู้และการมีส่วนร่วมซึ่งเป็นเสมือนความชอบธรรมในระบบสังคม) มโนทัศน์เบี่ยงเบน โดยนัยของมัน ก็คือมโนทัศน์ของระเบียบแบบแผนซึ่งเกิดจากการปฏิบัติจนเป็นบรรทัดฐานของสังคมแต่ในทิศทางตรงกันข้าม ความเบี่ยงเบนเป็นส่วนที่แตกต่างไปจากส่วนของการมีส่วนร่วมในกลุ่มที่กระทำตามระเบียบแบบแผน โคเฮนให้ข้อคิดเห็นว่าความนึกคิดในเรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนมิใช่เป็นเรื่องที่นักสังคมวิทยาปรับปรุงแต่งขึ้น แต่เป็นข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งของชีวิตสังคม โดยบุคคลในสังคมนั้นเป็นผู้วางขอบข่ายเอาเองว่าการกระทำชนิดใดบ้างที่จัดได้ว่าฝ่าฝืนต่อระเบียบกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ยังไม่เป็นการเพียงพอ และการที่จะเข้าใจความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนให้แจ่มแจ้งนั้น ควรจะได้พิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วยดังต่อไปนี้คือ

1. ระบบสังคมที่บุคคลถือว่า ตนเองเป็นสมาชิกอยู่
2. กฎเกณฑ์ต่อระบบสังคมนั้น
3. พฤติกรรมเบี่ยงเบน ควรจะหมายรวมถึงพฤติกรรมที่ละเมิดกฎของสังคมได้แก่ พวกเด็กและเยาวชนที่ทำผิดกฎและถูกลงโทษตามเกณฑ์แห่งสังคมนั้นได้กำหนดไว้ ซึ่งพฤติกรรมนี้อาจเกิดจากความบังเอิญหรือความประมาทอันแก้ไขได้ และพฤติกรรมที่เกิดจากนิสัย จิตใจที่สะสมมาด้วยเหตุใดก็ตามแม้จะถูกลงโทษแล้วก็ยังกระทำอีก
4. การกระทำที่ดีกว่าเบี่ยงเบนนั้น เป็นได้ทั้งการกระทำของบุคคลเดี่ยว หรือของหมู่คณะ

Becker (1963:9) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับ พฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า “ กลุ่มทางสังคมได้สร้างความเบี่ยงเบนขึ้นมาโดยอาศัยเกณฑ์การละเมิดกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความเบี่ยงเบน โดยใช้กฎเกณฑ์เหล่านั้นต่อบุคคลที่มีพฤติกรรมละเมิดดังกล่าว และประหัตประหารพวกเขาว่าเป็น “ คนนอกคอก ” (outsiders) จากจุดยืนอันนี้ ความเบี่ยงเบนจึงไม่ใช่คุณลักษณะของการกระทำที่บุคคลกระทำ แต่เป็นผลตามมาของการใช้กฎเกณฑ์ หรือการลงโทษของคนอื่นๆ ที่มีต่อผู้กระทำ ความคิด ผู้ที่เบี่ยงเบนคือ คนผู้ซึ่งการประหัตประหารถูกใช้เป็นผลสำเร็จ พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่คนอื่นประหัตประหาร

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่นๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้นละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

การเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไป ก่อให้เกิดการต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุดคืออาชญากรรม หรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิฉญาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะว่าการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำเบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ในสังคมสมัยก่อนใครเป็นต้องปกปิดเพราะน่าอับอาย ในปัจจุบันเกย์ไม่ต้องปกปิดซ่อนเร้นอีกต่อไป สังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับการยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ทำความผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่นการกระทำผิดกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นฝ่าฝืนกฎหมายจราจรหรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จุดที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่นประณาม หรือ “ ตีตรา ” ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่นถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย โสเภณี ไอ้ขี้ยา เป็นต้น บางคนเคยกระทำความผิดร้ายแรงอาจไม่ถูกประณามหรือ ตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนก็เพราะเป็นผู้มีอำนาจบ้าง เช่นนักการเมืองหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่มีอำนาจ ที่ทุจริตคอร์รัปชันที่รู้จักกันทั่วไปในสังคม แต่ก็ยังได้รับการยกย่องในสังคม โดยปฏิกิริยาของคนอื่นในสังคมเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนดังนั้นการกระทำ ความผิดกฎหมายนั้นจะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนกฎและประณามว่าไม่ดี

Cognitive Dissonance Theory

Leon Festinger (1965) แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต อยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ. กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1.บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของตน อันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ

2.บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์ หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน

3.การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม

4.การบังคับให้ยอมตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

1.หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน

2.ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล

3.เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน

4.เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

(Festinger อ้างถึงใน สุรพล กาญจนจิตรา,2534)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับรถควรทราบ

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับการขับรถ มีดังต่อไปนี้

1.การใช้รถ

1.1 รถทุกคันที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วนและต้องใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้ายและโคมไฟหยุด และโคมไฟส่องสว่างเมื่อใช้เท้าห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยนต์เท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณ วับบาว เสียงสัญญาณไฟเรน เสียงสัญญาณนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังกินสมควรร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกัน ไม้ให้รั้วไหล สังกัดลื่นหรือส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับรถต้องใช้ทางนี้คือ

3.1 ผู้ขับรถต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้ชนคนหรือโคนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียง รถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในช่องรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1 ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

4.2 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้ายให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอครดหยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้หยุดรถ วงเวียน บนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก กวั้น ฝุ่น

5. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายของคนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่มีวงเวียนใดได้ติดสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาไปก่อน

5.3 ผู้ขับรถออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถ ในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือกำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

6. การขับแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1 ผู้ขับขีจะแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1.1 ต้องให้เสียงสัญญาณคังพอที่จะให้ผู้ขับขีซึ่งขับรดคันหน้าทราบตามความประสงค์

6.1.2 ในเวลากลางคินให้สัญญาณไฟสูงค้ำสลับกันขอทาง

6.1.3 ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รดคันหลังรู้ว่าจะแซง

6.1.4 ดูในกระจกหลังว่ามีรดคันหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

6.1.5 ดูข้างหน้าว่ามีรดสวนทางมาหรือไม่

6.1.6 เมื่อผู้ขับขีรดคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

6.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรดแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

6.2.1 รดที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

6.2.2 ทางเดินรदनัน ได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรดในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตาม 6.2.1 หรือ 6.2.2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรดอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

6.3 ห้ามขับรดแซงขึ้นหน้ารถอื่นในกรณี ดังนี้

6.3.1 เมื่อรดกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

6.3.2 ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรดที่ตัดข้ามทางรดไฟ

6.3.4 เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ 60 เมตร

6.3.5 เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

6.3.6 ห้ามขับแซงล้าเข้าไปในช่องเดินรดประจำทาง

6.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรดคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขีซึ่งขับรดมีความเร็วช้า หรือรดที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรดอื่นที่ขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รดที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

ผู้ขับขีขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรดข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรดอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรด และขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรดที่จะแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

7. การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

7.1 การขับรุดออกจากที่จอดรถ

7.1.1 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือ ไฟกระพริบทางขวา

7.1.2 มองกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงเลี้ยวรถออกจากที่จอดรถ

7.2 การเลี้ยวซ้าย

7.2.1 ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รุดชิดทางเดินรถด้านซ้าย

7.2.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่รุดในช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.2.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รุดชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไป ในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3 การเลี้ยวขวา

7.3.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถให้ผู้ขับขี่รุดชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.2 สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปให้ผู้ขับขี่รุดชิดทางขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.3 ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรุดชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3.4 สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณ จราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อม เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

7.3.5 ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการจะเลี้ยวขวา ก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลัง เพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่แล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้าทางกลางทางด้านซ้ายของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ทางแยก

ระวางให้ทางรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรออยู่จนกระทั่งรถที่เล่นสวนในทางตรงว่างแล้วจึง เลี้ยวขวาไปได้อย่างเลี้ยวขวาดิคนุมโดยไม่เข้าอยู่กกลางทางแยก

ข้อควรจำ : คูกระจกมองหลัง-ให้สัญญาณ-หยุดรถ-มีช่องว่างจึงเลี้ยวไปได้

7.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้าย ของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณี (1) หรือ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทาง แก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มรถเลี้ยวซ้าย และเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

7.5 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

7.6 ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในทางเดินรถนั้น

7.7 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

(3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถ ในบริเวณดังกล่าวได้

8. ความรู้เกี่ยวกับ การหยุดรถ และจอดรถ

8.1 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและ แขนหรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือ จอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

8.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของ รถขนาน ซิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้าน หนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

8.3 แต่ในกรณีที่มิชช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

8.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชั่วคราวทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มิช่องเดินรถประจำทาง

- (2) บนทางเท้า
- (3) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (4) ในทางร่วมทางแยก

8.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จนต้องจอดครในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องจอดครอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดครในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.6 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดคร

- (1) บนทางเท้า
- (2) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (3) ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- (4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดคร
- (6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- (7) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
- (8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (10) ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดทางเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (12) ในที่คับขัน
- (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลขเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

8.7 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

8.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

8.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

8.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

8.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอด ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

8.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.13 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- (1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ แสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน
- (2) มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- (3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามา ใกล้อาจ

เกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไป แล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านไป ด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

8.14 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะไม่มีเครื่องระวางรถไฟหรือไม่ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระหว่างรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไปได้

8.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงให้ขับรถผ่านไปได้ (กรมตำรวจ, 2537)

ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร (2525) แนะนำถึงหลักการขับรถเพื่อให้ได้ รับความปลอดภัย มีดังนี้คือ

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการ คือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ผู้ขับขี่รถและผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตาม กฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ จะต้องมีความปลอดภัย เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่างๆ ชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการ ฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการ ขับรถ ดังนี้คือ

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่รถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อน รถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซง ขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าอันพอสมควร มิใช่ยกมือให้ สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตาม สัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการขับรถ การหยุดรถ การจอดจะต้องจอดในที่ซึ่ง เจ้าพนักงานกำหนดไว้หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกกรณี ระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อน รำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวัดเฉวียน การแซงรถที่คับขัน ขับรถ ฉวัดเฉวียนปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางการจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ นับว่าไม่เป็นมารยาทไมตรี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่วางวง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่น ต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ คือ การขับรถที่มีรถมากเท่านั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควร

ขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งทีปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับชี้ต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

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

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนนวางแผนหรือออกแบบทางแยกทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้น เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2 .การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่นชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้รถชนกับรถอื่น ชนผู้เดินเท้ารถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาทอุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่างๆ ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย รถคันอื่นแซงในที่คับขัน กระชาระแซงผิด เป็นต้น

2.3 ผ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่นขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้ายไม่หรีโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถ

ตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่นเหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3. การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ดัดขัด หรือเสื่อมสภาพ ขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือลื่น บังคับรถยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูงและไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจเกิดอุบัติเหตุได้

3.5 เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา

3.6 เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนัก และมากบังสายตากระจกมองหลัง

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนชำรุด มีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันตกลงบริเวณ สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุง่าย

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

งานวิจัยเกี่ยวกับปัญหาการจราจร

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทางบกในเขตกรุงเทพมหานครผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่

2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์

2.3 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.5 พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์

2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

พิรพงษ์ กิวเกษม (2538) ได้ทำการวิจัยเรื่องการแก้ไขปัญหารถติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจรพบว่า

ทัศนคติที่มีต่อมาตรการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหารถติดตามหลักการบริหารจราจรสากล

1. ทางด้านวิศวกรรมจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลและประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการ การสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ายกระดับ (ชานชาลา) (โฮปเวล) การจัดระบบจราจรเฉพาะพื้นที่ ที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกให้สัมพันธ์กับการจราจรที่สมดุลกับปริมาณรถ การใช้เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่างๆ ในจุดที่เหมาะสม การจัดระบบเดินรถแบบวันเวย์ การจัดระบบเดินรถแบบสวนช่องทาง บัสเลน ระบบทางด่วน โครงการยกระดับ

2. ทางด้านบังคับใช้กฎหมาย

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติการแก้ไขปัญหารถจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายทางด้านต่างๆ ดังนี้คือ การห้ามหยุด ห้ามจอด ในถนน 314 สาย การออกกฎหมายควบคุมการมีและการใช้รถยนต์ การห้ามใช้รถยนต์ในวันที่ตรงกับเลขทะเบียนตัวสุดท้าย การเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่จะวิ่งเขตชั้นในกรุงเทพ การจำกัดอายุการใช้งานของรถ และการตรวจสภาพรถยนต์ การเปลี่ยนวันหยุดงานของราชการรัฐวิสาหกิจ และวันหยุดเรียนของนักเรียน การห้ามรถบรรทุกเข้าเขตกรุงเทพมหานคร การกวดจับกุมผู้ขับขี่ที่เสพยาเสพติด

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติการแก้ไขปัญหารถจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมาตรการต่างๆ ดังนี้คือ การใช้ใบสั่งแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้มาตรการลือคล้อและขมวด การบังคับให้รถทุกคันทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย การเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ การสลับเวลาการทำงานของหน่วยราชการ บริษัทเอกชนและรัฐวิสาหกิจ

3. ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจรมีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถจราจรทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับจราจร โดยมาตรการการจัดทำป้ายโปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎจราจร การว่ากล่าวตักเตือน อบรมผู้กระทำผิดกฎจราจร การรณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยในการจราจร การทำความเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหารถจราจรต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน การใช้วิทยุข่าวสารการจราจรที่รายงานสภาพการจราจร

สุพจน์ สิริโยธิน (2520) เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง “ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ” กล่าวถึงปัญหารถจราจรนอกจากสูญเสียด้านเศรษฐกิจแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้วยังทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้นโดยการฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบบังคับการจราจรเพื่อความได้เปรียบของตนเอง

สนอง กฤตยาบาล (2533) ในกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่อง (เลน) ถ้ามีรถจอดขวางอยู่เสีย 1 ช่องทาง (เลน) อัตราการเคลื่อนที่หรือไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50 เปอร์เซ็นต์ ทันทีไม่ช้า 33 เปอร์เซ็นต์ และการเคลื่อนตัวช้าๆ ลงทุกๆ 1 ไมล์ อัตราการสูญเสียคิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่ประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

สมมติฐานในการวิจัย

1. การขับรดแรงในที่คับขันของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
2. การขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
3. การจอดรดในที่ห้ามจอดของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
4. การขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

การขับรดแรงในที่คับขัน

การขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

การจอดรดในที่ห้ามจอด

การขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การหยุดรอผู้โดยสารนาน

ปัญหาการจราจร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นิยามศัพท์สำคัญ

รถยนต์สามล้อเครื่อง	หมายความว่า รถยนต์รับจ้างสามล้อบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบใช้เพลา
การจราจร	หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่อัตอนสัตว์
ปัญหาการจราจร	หมายความว่า สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร ซึ่งในที่จะครอบคลุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาการจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัยและจิตใจตลอดจนแนวทางแก้ไข
ทาง	หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่ยอมให้ประชาชน ใช้ในการจราจรเว้นทางรถไฟในที่นี้หมายถึงถนนทั่วไปที่ใช้ในการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร
พฤติกรรม	หมายถึงการแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ เช่น การใช้รถ การปฏิบัติตามกฎจราจร
ผู้ขับขี่	หมายความว่า บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขับรถยนต์รับจ้างดังกล่าวข้างต้น จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามที่ผู้ว่าจ้างระบุและได้รับค่าจ้างหรือค่าบริการในราคาที่ทั้งสองฝ่าย คือผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้ตกลงกัน ในแต่ละครั้งที่ใช้หรือให้บริการ ในการรับส่งนั้น
สัญญาณจราจร	หมายความว่า สัญญาณใดๆไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อัตอนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

สัญญาไฟจราจร	หมายถึง โคมสัญญาไฟที่ใช้ควบคุมการจราจร มีขนาดและติดตั้งหรือทำให้ปรากฏไว้ในทาง ในลักษณะที่ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญามองเห็นได้โดยชัดเจน
เครื่องหมายจราจร	หมายความว่า เครื่องหมายใดๆที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่หรือไล่ ด้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร	หมายถึงการละเมิด การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร
คนโดยสาร	หมายถึง ผู้ที่อยู่ในยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ อาจจะเป็นการซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์หรืออยู่ในรถยนต์
พฤติกรรมหลัก	หมายถึงพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามสมมติฐาน ได้แก่ การขับรถแข่งในที่คับขัน การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว การจอดรถในที่ห้ามจอด การขับรถฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร การหยุดรอผู้โดยสารนาน
พฤติกรรมย่อย	หมายถึง พฤติกรรมในรายละเอียดของพฤติกรรมหลักที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ระเบียบวิธีการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องกับปัญหาการจราจร เพื่อให้การวิจัยมีคุณภาพมากที่สุด จึงได้แบ่งระเบียบวิธีวิจัยเป็น 3 ส่วนโดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้ คือ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ซึ่งการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทาง มานุษยวิทยา ในแต่ละส่วนจะมีขั้นตอนและวิธีการดังนี้

แบบสอบถาม

1. ประชากรเป้าหมายและการสุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรเป้าหมาย

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์สามล้อเครื่องรับจ้าง ทั้งที่เป็นรถของส่วนตัวและเช่าขับ โดยจะต้องมีอาชีพหลักในการขับรถยนต์สามล้อรับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 14,812 คน

1.2 การสุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างเป็นชั้นภูมิ (Stratified Sampling) กล่าวคือในการวิจัยนี้จะพิจารณาสุ่มตัวอย่างจากจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์สามล้อเครื่องรับจ้างในเขตต่างๆ ของ กรุงเทพมหานคร แทนที่จะสุ่มจากจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์สามล้อรับจ้างทั้งหมด โดยกำหนดขนาดตัวอย่างตามตารางสำเร็จรูป Yamane ณ ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความคลาดเคลื่อน $\pm 10\%$ จะได้ประชากรเป้าหมาย จำนวน 120 ตัวอย่าง จากจำนวนประชากรทั้งหมด 14,812 คน

จากนั้นผู้วิจัย ก็จะสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling) โดยสุ่มจากผู้ขับขี่รถยนต์สามล้อรับจ้างที่ผู้วิจัยพบโดยบังเอิญโดยไม่เจาะจง ในแต่ละเขตพื้นที่ กองบังคับการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล คือ กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้ กองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี รวม 3 กองบังคับการ ๆ ละ 40 ตัวอย่าง รวม 120 ตัวอย่าง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์สามล้อรับจ้าง โดยประมวลสรุปจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นำมาจัดหมวดหมู่แล้ว พัฒนาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสำรวจพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์สามล้อ เครื่องรับจ้างที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น มีลำดับขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างเครื่องมือ เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การออกแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน

ก. ข้อมูลภูมิหลังทางสังคมและเศรษฐกิจ

ข. พฤติกรรมการขับขี่รถที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

2. การกำหนดระดับคะแนน

ในคำถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรผู้วิจัยจะกำหนดน้ำหนักคะแนน ดังนี้

คำถามในเชิงลบ

ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรมการขับขี่รถ	คะแนน	สัญลักษณ์
บ่อยมาก	3	F3
บ่อย	2	F2
น้อย	1	F1
ไม่เคย	0	F0

ในที่นี้ F0 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ไม่เคย
 F1 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า น้อย
 F2 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า บ่อย
 F3 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า บ่อยมาก

ดังนั้น ค่าดัชนี จึงมีค่าเท่ากับ $(F3 \times 3) + (F2 \times 2) + (F1 \times 1) + (F0 \times 0)$

การคำนวณค่าดัชนีวิธีนี้ พฤติกรรมการขับขี่รถที่มีความสำคัญสูงสุด จะมีค่าดัชนีเท่ากับ

$$3 \times 120 = 360 \text{ คะแนน}$$

คำถามในเชิงบวก

ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรม การขับขีรด	คะแนน	สัญลักษณ์
บ่อยมาก	0	F3
บ่อย	1	F2
น้อย	2	F1
ไม่เคย	3	F0

ในที่นี้ F0 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ไม่เคย

F1 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า น้อย

F2 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า บ่อย

F3 หมายถึงจำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า บ่อยมาก

สำหรับการคำนวณค่าดัชนี ก็กระทำในทำนองเดียวกันกับคำถามเชิงลบ

การแปลความหมายของค่าดัชนี

ข้อคำถามใดมีค่าดัชนีสูงแสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก ในทางตรงข้าม ข้อคำถามใดมีค่าดัชนีต่ำ แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ก. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับขีรดยนต์สามล้อเครื่องรับจ้าง เมื่อได้ค่าดัชนีและค่าดัชนีเฉลี่ยของคำถามแต่ละข้อแล้วก็จะนำมาจัดลำดับความสำคัญของพฤติกรรม (rank) เพื่อนำเสนอพฤติกรรมจากสูงที่สุด ไปต่ำที่สุด

ข. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักของการขับขีรดยนต์สามล้อเครื่องรับจ้าง ซึ่งในการวิจัยนี้ แบ่งพฤติกรรมออกเป็น 5 อย่าง

การพิสูจน์สมมติฐานโดยนำค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จะเป็นไปตามสมมติฐานซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้าม หากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหลักมีค่าน้อยกว่า

ค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย ไม่เป็นไปตามสมมติฐานจึงปฏิเสธสมมติฐาน

ก. การเปรียบเทียบระดับทัศนคติ ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม ว่าแตกต่างกันหรือไม่

ในส่วนนี้จะใช้วิธีการทางสถิติไค-สแควร์ ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

χ^2 หมายถึง ค่าไคสแควร์

O หมายถึง ค่าความถี่จากการสังเกต

E หมายถึง ค่าความถี่จากการคำนวณ

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

จะใช้วิธีทางมานุษยวิทยาเพิ่มเติมเพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากขึ้น โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ขับรถสามล้อเครื่องรับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จะใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญโดยไม่เจาะจง ในแต่ละเขตพื้นที่กองบังคับการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล คือ กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้ กองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี รวม 3 กองบังคับการ รวมทั้งสิ้น 20 ตัวอย่าง ในการสัมภาษณ์จะใช้นามสมมติ กับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นก็จะสรุปผล ตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา

การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation)

เป็นการศึกษาทางมานุษยวิทยาอีกวิธีหนึ่ง เพื่อที่จะให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้นไปอีกเพิ่มเติมจาก 2 ส่วนแรก โดยจะสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น 3 จุด ได้แก่ แยกลำสาละวิน แยกรามคำแหง แยกคลองตัน โดยมีถนนรามคำแหงเป็นตัวเชื่อมทั้ง 3 ทางแยก จะทำการสังเกตการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือ ช่วงเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น. - 19.00 น.