

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกี่ยวกับปัญหาจราจร และพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงกรอบแนวคิด โดยแบ่งสาระสำคัญออกเป็น 9 ส่วน ดังนี้

- 2.1 ปัญหาจราจร
- 2.2 พฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร
- 2.3 ทัศนคติเชิงลบ
- 2.4 ความเชื่อเชิงลบ
- 2.5 ค่านิยมเชิงลบ
- 2.6 เอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 กรอบแนวความคิดในการวิจัย
- 2.8 สมมติฐานในการวิจัย
- 2.9 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

2.1 ปัญหาจราจร

การที่จะเข้าใจปัญหาจราจรซึ่งเป็นปัญหาสังคม จะต้องเข้าใจในระดับมหภาคเสียก่อน ซึ่งการมองในระดับนี้จะต้องมองปัญหาจราจรเป็นระบบเชื่อมโยงกันไปในทุกส่วน ไม่ว่าจะเป็นคน ขั้บรถ คนเดินเท้า ยวดยาน ถนน หรือแม้แต่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องวิเคราะห์ปัญหาในแง่สังคมวิทยา เพราะวิชาสังคมวิทยาเป็นวิชาที่ศึกษาเรื่องสังคมโดยตรง (อำนาจวิทย์ ชูวงศ์, 2515 : 101) และนักสังคมวิทยาได้สร้างทฤษฎีไว้มากมาย ในทางสังคมวิทยานั้นการพูดถึงปัญหาสังคมจะมีความแตกต่างจากมุมมองของนักวิชาการสาขาอื่น ๆ กล่าวคือในทัศนะของนักสังคมวิทยา ประเด็นทางสังคมสำคัญ ๆ ที่สมาชิกในสังคมสนใจ จะเป็นปัญหาสังคมต่อเมื่อเป็นภาวะที่มีผลกระทบกระเทือนต่อบุคคลที่มีจำนวนมากพอ โดยที่ภาวะดังกล่าวไม่เป็นที่

พึงปรารถนาของสังคม และมีความเห็นเช่นเดียวกันว่าควรมีการกระทำร่วมกันบางประการเพื่อแก้ไขสภาวะที่เกิดขึ้น (Horton & Leslies, อ้างถึงในชบวน พลตรี, 2530 : 106)

เมื่อพิจารณาจากลักษณะที่นักสังคมวิทยากำหนด จะเห็นได้ว่าปัญหาจรรยาบรรณเป็นปัญหาสังคม นักสังคมวิทยามีแนวความคิดว่าปัญหาสังคมคือการปรับตัวในทางที่ผิด หรือไม่มีการปรับตัวของบุคคลและกลุ่มทางสังคม จึงถือเป็นอาการของความไม่เป็นระเบียบในสังคม ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมลักษณะหนึ่ง โดยที่นักสังคมวิทยาบัญญัติขึ้นเพื่ออธิบายสภาพสังคมที่ระบบสังคมไม่สามารถทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ จนเป็นเหตุให้เกิดการละเมิด ไม่ยอมรับ และไม่ปฏิบัติตาม หรือไม่ยอมประพฤติดนให้เข้ากับความคาดหวังของสังคมที่ถือว่าเหมาะสมกับสถานการณ์ทางสังคมในขณะหนึ่ง ๆ จนเป็นผลทำให้โครงสร้างของระบบสังคมเสียดุลยภาพ เกิดเป็นความตึงเครียดภายในสังคม และแสดงออกมาในรูปของปัญหาสังคมลักษณะต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างทางสังคม จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในค่านิยมทางวัฒนธรรม ความเชื่อและคติการ เมื่อวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว การขัดกันก็จะเกิดขึ้นระหว่างแบบแผนที่ได้รับการยอมรับและความต้องการต่อสถานการณ์

อ็อบบิรน์ (Ogburn, อ้างถึงในอำนาจวิทย์ ชูวงศ์, 2515 : 106,110) ได้แบ่งวัฒนธรรมเป็น 2 แบบ คือ วัฒนธรรมทางวัตถุและวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ วัฒนธรรมทั้งสองแบบจะเปลี่ยนแปลงในอัตราไม่เท่ากัน วัฒนธรรมทางวัตถุมักเปลี่ยนแปลงเร็วกว่าวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงช้าเท่ากับความคิดและค่านิยม บุคคลจะหลังเลียดเพื่อปกป้องรักษาความเชื่อแห่งตน วัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไปในอัตราที่ไม่เท่ากัน ซึ่งเรียกว่า ความล่าทางวัฒนธรรม ทำให้วัฒนธรรมเกิดการขัดแย้งระหว่างกัน ความไม่เป็นระเบียบในสังคมจึงเกิดขึ้น

เหตุผลสำคัญที่ทำให้เกิดความล่าทางวัฒนธรรม (ภาวิณี เฟิงศาสตร์, 2532 : 24) คือ มีความรู้สึกเป็นปฏิปักษ์ต่อความเปลี่ยนแปลงทางวัตถุ การเปลี่ยนแปลงทางวัตถุเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัด เป็นการง่ายแก่การยอมรับ คนบูชาความเจริญทางวัตถุมากกว่า รวมทั้งนิสัยและผลประโยชน์ที่มีอยู่เดิมบอกความไม่รู้ ทำให้เกิดความต้องการที่จะรักษาสภาวะเดิมในโลกของเรา ไม่นิยมวัตถุเอาไว้ เมื่อความเจริญทางเทคโนโลยีดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ความล่าทางวัฒนธรรมก็ย่อมมีมากขึ้น

เวินเบิร์ก (Weinberg) กล่าวว่า ปัญหาจรรยาบรรณเป็นปัญหาสังคมที่สืบเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอันมีผลทำให้เมืองขยายตัวออกเป็นนครใหญ่และนครอุตสาหกรรม และปัญหาต่าง ๆ มีผลกระทบต่อคนในสังคม (ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคม

ศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2532 : 178) ปัญหาจราจรได้ทวีความรุนแรงขึ้นโดยมีสภาพติดขัดในพื้นที่ต่าง ๆ เกือบตลอด จนปัจจุบันความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงเหลือประมาณ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (คณะทำงานพิจารณามาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก [สจร.], 2536)

กล่าวโดยสรุป คือ ปัญหาจราจรถือเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาสังคมที่เกิดจากความล่าช้าทางวัฒนธรรม อันเป็นผลมาจากวัฒนธรรมทางวัตถุเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกว่าวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ เช่น มียานพาหนะเพิ่มขึ้น ในขณะที่ทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของคนยังคงยึดสิ่งเดิม ๆ

แนวความคิดเกี่ยวกับปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากปัญหาจราจรเป็นปัญหาสำคัญของชาวกรุงเทพมหานคร และทุกคนก็ตระหนักดีถึงสภาพการจราจรที่เลวร้ายและยังคงต้องประสบอยู่ทุกวัน ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนสูงถึง 10 ล้านคน (ปิยะ บุญศิริ, 2537 : 118) มีจำนวนรถยนต์ยานพาหนะประมาณ 2 ล้านคัน ในขณะที่พื้นที่ถนนมีเพียงร้อยละ 2.45 ของพื้นที่ถนนกรุงเทพมหานคร ซึ่งนับว่าน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากล ในความเป็นจริงแล้วพื้นที่ถนนควรจะเป็นร้อยละ 20.45 ของพื้นที่เมือง จึงมีปัญหามากในการจัดระบบจราจร (จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ, 2533 : 20)

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สำนักงานนโยบายและแผน กระทรวงมหาดไทย (สุพัตรา พาหุบุตร, 2540 : 31) สรุปได้ว่า

- การเดินทางของประชากรในปัจจุบันเฉลี่ยวันละ 1.2 เที่ยวต่อคน คาดว่าในปี พ.ศ. 2547 การเดินทางจะเป็นวันละ 1.6 เที่ยวต่อคน
- มาตรฐานสากลของการคมนาคมที่นับว่าสะดวก คือยานพาหนะจะต้องวิ่งได้ในอัตรา 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมืองใหญ่ทั่วไปมีความเร็วเฉลี่ย 15-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะในกรุงเทพมหานครจะต่ำกว่านี้มาก กล่าวคือ อัตราเร็วเฉลี่ยบนถนนสายหลักประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือต่ำกว่า ปริมาณการจราจรคับคั่งตั้งแต่เช้าจรดเย็น การเดินทางนอกเวลาเร่งด่วนยากที่จะเร็วกว่า 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ชีตความสามารถของถนนในกรุงเทพมหานคร การจราจรบนถนนสายใหญ่เกินขีดความสามารถของถนนในช่วงระยะเวลาจนถึง 12 ชั่วโมง

- ปริมาณยานพาหนะเพิ่มขึ้นถึงวันละ 400-500 คัน ในกลางปี 2532 ผู้เชี่ยวชาญจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) ได้เก็บข้อมูลจากสภาพการจราจรจริง สรุปความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ชั้นใน 9-11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในพื้นที่ชั้นนอก 13-15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วของประชาชนส่วนใหญ่ที่ใช้ในการเดินทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 30-50 ของการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล เมื่อเปรียบเทียบความเร็วแล้วจะเห็นได้ว่าพื้นที่วงในเป็นพื้นที่ปัญหามากในการเดินทางโดยเฉพาะคนส่วนมากที่ต้องมาจากร้านซึ่งมักจะอยู่ในวงนอกมาทำงานยังพื้นที่วงใน

2.2 พฤติกรรมที่ไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร

โรเจอร์ส และชูเมคเกอร์ (Rogers & Shoemaker, 1977 อ้างถึงใน สุภาภักษ์ จุตระกูล, 2537: 19) ได้ให้ความหมายของนวัตกรรมหรือนวัตกรรมทางสังคมไว้ว่า หมายถึง ความคิด การกระทำ หรือสิ่งของซึ่งบุคคลเห็นว่าเป็นของใหม่ ไม่ว่าสิ่งนั้นจะเป็นของใหม่โดยนับตั้งแต่แรกพบหรือไม่ แต่ขึ้นอยู่กับการศึกษาที่บุคคลรับรู้ว่าเป็นของใหม่โดยความเห็นของตนเอง จะเป็นเครื่องตัดสินใจตอบสนองของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น ถ้าบุคคลเห็นว่าอะไรเป็นสิ่งใหม่สำหรับตน สิ่งนั้นก็ป็นนวัตกรรม ซึ่งคำว่า "ใหม่" ตามความหมายของนวัตกรรมไม่ใช่ความคิด การกระทำ หรือสิ่งของใหม่จริง ๆ บุคคลอาจเคยได้ยินเกี่ยวกับนวัตกรรมนั้นมาก่อน แต่ยังไม่เกิดทัศนคติชอบหรือไม่ชอบนวัตกรรมนั้น หรือยังไม่เคยยอมรับหรือปฏิเสธนวัตกรรมขึ้น

มาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร จัดได้ว่าเป็นนวัตกรรมทางสังคมในลักษณะที่เป็นวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ เป็นสิ่งที่ไม่คุ้นเคยกับวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ ที่เคยปฏิบัติอยู่เดิม เมื่อนำเข้ามาใช้อัตราการยอมรับหรือปฏิเสธย่อมขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ ความสามารถเข้ากันได้กับวิถีชีวิตเดิม โอกาสความมีส่วนร่วมของประชาชน ช่องทางการสื่อสาร และลักษณะสังคมไทย

สำหรับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรซึ่งคณะทำงานพิจารณามาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจร (2536) ได้แบ่งเป็น 2 มาตรการใหญ่ คือ

มาตรการที่สามารถปฏิบัติได้ทันที รวม 9 มาตรการ ดังนี้

1. มาตรการกวดขันการใช้ช่องทางเดินรถประจำทาง
2. มาตรการส่งเสริมการขนส่งลักษณะอื่นนอกเหนือจากรถประจำทาง
3. มาตรการรุดโรงเรียนและห้ามจอดรถรอหน้าโรงเรียน

4. มาตรการสลับเวลาทำงาน
5. มาตรการจัดสร้างสถานีขนส่งสินค้าขานเมือง
6. มาตรการส่งเสริมการจัดรถบริการรถรับ-ส่งเจ้าหน้าที่ของรัฐ
7. มาตรการส่งเสริมการใช้รถแท็กซี่
8. มาตรการประกันภัยรถยนต์
9. มาตรการกวดขันให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ

มาตรการที่ควรใช้ตามระยะเวลาที่เหมาะสม 8 มาตรการ ดังนี้

1. มาตรการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนอนุญาตให้ชำระภาษีประจำปี
2. มาตรการเพิ่มค่าธรรมเนียมการจอดรถในถนน ตรอก ซอย
3. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ในอนาคต
4. มาตรการปรับโครงสร้างภาษีประจำปีและการใช้รถ
5. มาตรการห้ามใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางเวลา และหรือบางพื้นที่ เช่น วันที่ตรงกับเลขทะเบียนตัวสุดท้ายในเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น
6. มาตรการตั้งกองทุนจรรยาและขนส่งจากภาษีน้ำมัน
7. มาตรการสร้างที่จอดรถ
8. มาตรการทางผังเมือง

สำหรับมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาที่คณะทำงานพิจารณามาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจรได้กำหนดเป็น 2 มาตรการใหญ่ที่กล่าวไว้ข้างต้น เป็นมาตรการทั่วไปในระดับมหภาค ส่วนมาตรการที่ผู้วิจัยได้เลือกมาใช้เป็นมาตรการเฉพาะในระดับจุลภาคซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอยโดยนำมาศึกษา 3 มาตรการ ดังนี้

1. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.)
2. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ในอนาคต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร)
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ อาทิ ห้ามใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางเวลา และหรือบางพื้นที่ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเช่นกัน

ไซมอน, ไฮวล์ และเคิร์ชเชินบอม (Simon, Howe, and Kirchenbaum, 1972 : 13) กล่าวว่า "ทุก ๆ คนต้องพบกับสถานการณ์ของชีวิตที่เรียกว่าความคิด การตัดสินใจ และการกระทำ บางสิ่งของประสบการณ์ของเราเป็นสิ่งคุ้นเคย เป็นสิ่งสำคัญ ทุกสิ่งที่เราทำ ทุกการตัดสินใจของเรา ขึ้นอยู่กับทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของเรา"

2.3 ทัศนคติเชิงลบ

ทัศนคติเป็นเรื่องที่นักสังคมศาสตร์จำนวนมากได้ให้ความสนใจและได้นิยามไว้มากมาย แต่พอสรุปได้ว่า ทัศนคติเป็นแนวโน้มในการปรับตัวต่อบุคคล สถานการณ์ สถาบัน หรือ กระบวนการทางสังคม ซึ่งเป็นตัวกำหนดค่านิยมหรือความเชื่อ (Marshall, 1994 : 21) นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความหมายของทัศนคติทั้งภายในประเทศและต่างประเทศดังต่อไปนี้

* 2.3.1 ความหมายของทัศนคติ

ฮานน์ และซิมเมล (Hahn and Simmel, 1976 : 83) กล่าวว่า ทัศนคติเป็นแรงจูงใจที่บุคคลกระทำตามความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งใดหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ทำให้เกิดพฤติกรรมอันมีพื้นฐานมาจากความเชื่อ เช่น เชื่อว่าสิ่งใดถูกจะเกิดทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น ดังนั้นทัศนคติจึงอาจเกิดขึ้นได้จากประสบการณ์แต่ละบุคคล ตัวอย่างในการสอนจากบุคคลอื่น การได้รับข่าวสารทำให้เกิดทัศนคติแตกต่างไปจากเดิม และประเภทของบุคลิกลักษณะของบุคคล

ไลภา ชูพิกุลชัย (2522 : 15-16) ได้ให้ความหมายไว้ว่าทัศนคติเป็นการรวมความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อ ความเห็น และความจริง ซึ่งได้แก่ ความรู้ต่าง ๆ รวมทั้งความรู้สึกซึ่งเป็นการประเมินค่าทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งทั้งหมดจะเกี่ยวพันกัน ทัศนคติเมื่อได้ก่อรูปขึ้นมาแล้วยากที่จะเปลี่ยนแปลงได้เพราะมีแนวโน้มที่จะคงอยู่ตลอดไป

สุนทรีย์ โคมิน และสนิท สมัครการ (2522 : 144) มีความคิดเห็นเช่นเดียวกับ สุชา จันทน์เอม (2533 : 22) ว่าทัศนคติหมายถึงความรู้สึกนึกคิดที่ประเมินออกมาเป็นทัศนระของ ความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยของบุคคล หรือกลุ่มคนต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ ไม่ว่าเรื่องนั้น ๆ จะเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางด้านการศึกษา การเมือง

สังคม หรืออื่นใดก็ตามในทางที่ยอมรับหรือปฏิเสธ ซึ่งมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองด้วยพฤติกรรมอย่างเดียวกันตลอด

โรคิช (Rokeach, 1968a : 112) ให้คำจำกัดความว่าทัศนคติเป็นการผสมผสานหรือการจัดระเบียบของความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือสภาพการณ์ใด ๆ ผลรวมของความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้มของบุคคลในการตอบสนองให้ออกมาในลักษณะใดลักษณะหนึ่งที่เลือกสรรได้แล้ว

ทัศนคติไม่ใช่แนวโน้มที่จะมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งใดออกมาในรูปแบบเดียวตายตัว แต่เป็นลักษณะของมาตรการ หรือแบบแผนของการกระทำ หรือการแสดงออก เมื่อถูกกระตุ้นจะนำไปสู่การตอบสนองในลักษณะหนึ่ง โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเหมือนกัน หรือมีระดับเท่ากันทุกครั้ง ทัศนคติเป็นกลุ่มของความสัมพันธ์ในการวางแนวโน้ม ซึ่งถูกสร้างขึ้นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่อาจจะป็นรูปธรรมหรือนามธรรม หรือต่อสภาพการณ์ใด ๆ ซึ่งสิ่งนี้จะป็นตัวกำหนดมาตรการที่จะประพฤติปฏิบัติว่าเป็นอย่างไร (Rokeach, 1968a : 118-120,135)

ซีคอร์ด และแบคแมน (Secord & Backman, 1964 : 100) กล่าวว่า ทัศนคติหมายถึง ส่วนของปัจเจกบุคคลในด้านความรู้สึกที่มั่นคงและมีความสม่ำเสมอ เป็นความคิด ความโน้มเอียงหรือการส่องแสดงที่จะกระทำหรือแสดงต่อลักษณะการบางอย่างที่อยู่รอบตัวของเขา

ทัศนคติมีองค์ประกอบ 3 ส่วน คือ

1. ความรู้ การรับรู้ ความเข้าใจ คือคิดว่าอะไรถูก อะไรผิด
2. ความรู้สึก คือความรู้สึกว่าชอบ/ไม่ชอบ พึงใจ/ไม่พึงใจ
3. พฤติกรรม คือการยอมรับ/ไม่ยอมรับ ปฏิบัติ/ไม่ปฏิบัติ

สิ่งที่เรามีทัศนะด้วยอาจเป็นทั้งรูปธรรม/นามธรรม เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับตัวเราหรือสิ่งที่ห่างไกลออกไป ทัศนคติไม่อาจสังเกตเห็นได้โดยตรง เป็นสิ่งซึ่งจะต้องอนุมานจากคำพูด หรือพฤติกรรมที่แสดงออกมา ทัศนคติของบุคคลมักจะรวมตัวกันขึ้นเป็นระบบที่ใหญ่กว่า คือ "ค่านิยม" ซึ่งจะมีต่อวัตถุทุก ๆ สิ่ง ทุก ๆ ระดับ นอกจากนั้นทัศนคดียังป็นความพึงพอใจทางอารมณ์ต่อตัวบุคคล และเป็นสิ่งสนับสนุนหรือรองรับแรงจูงใจในทางสังคมของมนุษย์อีกด้วย

นิวคอมบ์ (Newcomb, 1954 : 128) ได้สรุปไว้ว่า ทักษะคติที่อยู่ในเฉพาะบุคคลนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะสิ่งแวดล้อมที่เขาได้รับ ทักษะคติของบุคคลนั้นอาจจะแสดงออกมาได้ทางพฤติกรรม ซึ่งเป็นไปในสองลักษณะ คือลักษณะพึงพอใจหรือชอบ อันเป็นผลให้ผู้ผู้นั้นเกิดความพอใจรักใคร่อยากใกล้ชิดสิ่งนั้นเรียกว่าทักษะคติเชิงบวก กับทักษะคติอีกแบบหนึ่งซึ่งแสดงออกมาในรูปของความไม่พึงพอใจ เบื่อหน่าย เป็นผลให้ผู้ผู้นั้นเกิดความชิงชังไม่ยอมเข้าใกล้สิ่งนั้น ๆ เรียกว่า ทักษะคติเชิงลบ

จึงอาจสรุปได้ว่าทักษะคติคือความรู้สึกนึกคิดและการแสดงออกซึ่งความเชื่อของบุคคลหรือกลุ่มคนโดยมีองค์ประกอบ 3 ด้าน คือ องค์ประกอบด้านการรับรู้ ความเข้าใจ องค์ประกอบด้านความรู้สึก และองค์ประกอบด้านพฤติกรรม โดยที่องค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องสัมพันธ์กันก็ได้

2.3.2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับทักษะคติ

เฟสทิงเจอร์ (Festinger, 1965 อ้างถึงใน สุพหล กาญจนะจิตตรา, 2534 : 21) ได้สร้างทฤษฎี Cognitive Dissonance Theory ขึ้น โดยที่แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกการปรับปรุงของมนุษย์ ซึ่งสรุปว่ามนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งที่เปลี่ยนแปลงขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตใจอยู่ในภาวะที่ขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือกระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างหนึ่งเพื่อทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

เขากล่าวถึงความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ เกิดขึ้นเมื่อ

- บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ซึ่งขัดแย้งกับความรู้สึกของตน อันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทักษะคติ
- บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน
- การไม่เห็นกับบุคคลอื่นในสังคม

• การบังคับให้ยอมตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดเห็น การกระทำ เมื่อเกิดความขัดแย้งขึ้น บุคคลสามารถลดความขัดแย้งลงได้ด้วยการ

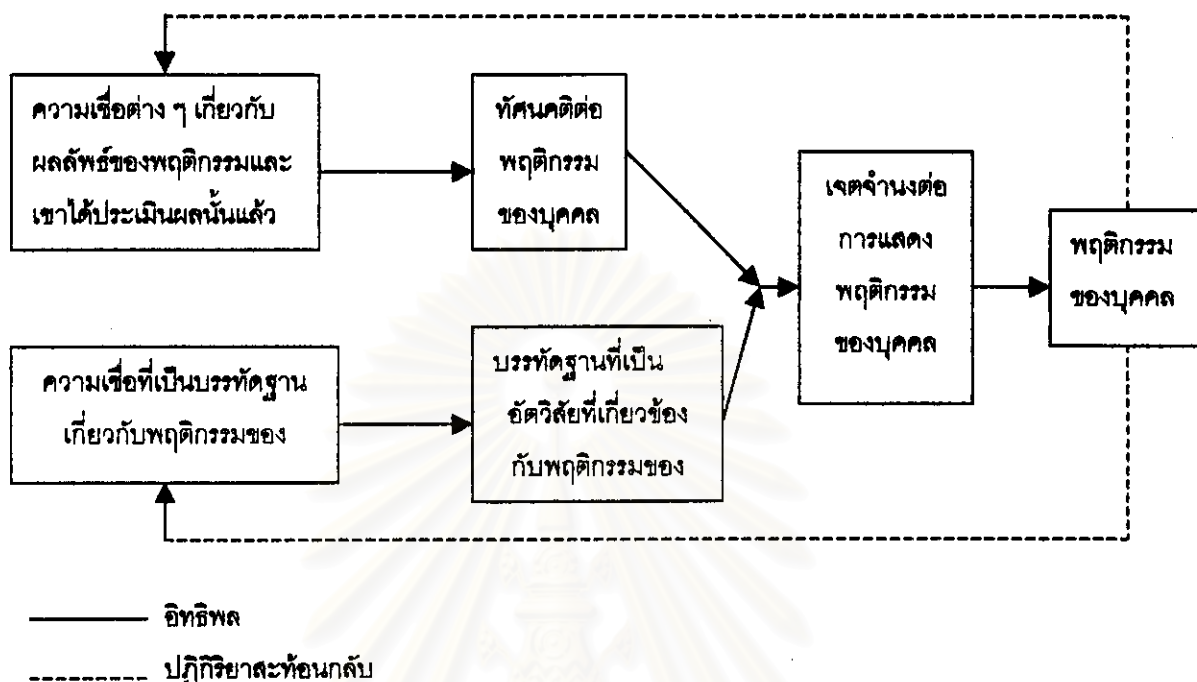
- ◆ หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิดเห็นหรือพฤติกรรมของตน
- ◆ ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล
- ◆ เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิดหรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน
- ◆ เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

สำหรับทฤษฎี Consistency Theory กล่าวว่าการที่บุคคลมีทัศนคติอย่างไรนั้นเกิดจากความสอดคล้องขององค์ประกอบของทัศนคติทั้งด้านความคิด ความเข้าใจ ความรู้สึก พฤติกรรม และองค์ประกอบอื่นเปลี่ยนไปด้วยและทัศนคติก็จะเปลี่ยนไป โรเซนเบิร์กและเอเบลสัน (Rosenberg and Abelson, 1958 อ้างถึงในสุรพล กาญจนะจิตรา, 2534 : 22) กล่าวว่า ความสอดคล้องเกิดขึ้นในลักษณะที่ความคิดกับความรู้สึกของบุคคลสอดคล้องกัน ทัศนคติที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ จะคงที่ แต่เมื่อใดที่ความคิดกับความรู้สึกเกิดขัดแย้งกันขึ้น จนกระทั่งถึงระดับที่บุคคลไม่สามารถจะทนต่อไปได้ บุคคลจะลดความขัดแย้งโดยการ

- คงทัศนคติของตนไว้โดย
 - ◆ ไม่รับรู้ข้อมูลใด ๆ ที่จะทำให้เกิดความขัดแย้งขึ้น
 - ◆ แยกแยะ และเลือกรับเฉพาะข้อมูลที่สอดคล้องกับความรู้สึกและความคิดของตน
- เปลี่ยนทัศนคติไปตามข้อมูลที่ได้รับ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ฟิชบายน์ และแอจเซน (Fishbein & Ajzen, 1975 : 16) ได้แสดงปัจจัยที่ทัศนคติเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคลดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดสำหรับการทำนายเจตจำนงและปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมของบุคคล
การวัดทัศนคติ

คูทซ์ นีร์ญโต (อ้างถึงใน เนตรมา พินิจพงศ์, 2534 : 17) กล่าวว่า การหยั่งวัดทัศนคติ
ของบุคคลหรือกลุ่มชนได้มี 3 ประการดังนี้

1. ทิศทาง หมายถึงทัศนคติที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ชอบหรือไม่ชอบที่แน่นอนต่อ
สิ่งแวดล้อม หรือเป้าหมายทางทัศนคติในแต่ละอย่าง

2. องศา หมายถึงการแสดงออกมากน้อย หรือพอใจ ไม่พอใจ ในระดับมากน้อยเพียงใด
ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้

3. ความไม่แน่นอน คือความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบดังกล่าวนี้มีลักษณะแน่นอน
ไม่เปลี่ยนแปลงเร็ว กล่าวคืออาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเปลี่ยนแปลงทางค่านิยม

การวัดทัศนคติมีวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. สังเกตจากพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งเป็นวิธีการที่ทำได้ยาก ผลลัพธ์ที่ได้ยังไม่อาจสรุปได้แน่นอนว่าเป็นทัศนคติ
2. วิธีรายงานด้วยคำพูด โดยใช้แบบสอบถาม หรือการสัมภาษณ์ ซึ่งจะมีลักษณะแบบปรนัยเป็นที่นิยมมากกว่าการศึกษาเปรียบเทียบได้กับบุคคลจำนวนมาก
3. วิธีแปลความ เป็นวิธีการวัดทัศนคติแบบอ้อมที่เหมาะสมสำหรับใช้วัดกับบุคคลจำนวนมากในจำนวนน้อยซึ่งต้องอาศัยเวลาในการวัด โดยผู้ถูกวัดจะแสดงความรู้สึกนึกคิดที่จะต้องตอบคำถามได้อย่างไม่ถูกจำกัดในด้านเวลาและขอบเขตของเนื้อหา

เครื่องมือสำหรับใช้วัดทัศนคติ เรียกว่า มาตรการวัดทัศนคติ ซึ่งเป็นแบบประเมินค่า นักจิตวิทยาสังคมนิยมที่จะใช้เครื่องมือวัดทัศนคติใน 2 ลักษณะ คือ วัดทิศทาง คือ การประเมินทัศนคติในทิศทางบวกหรือลบ เช่น เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ชอบ ไม่ชอบ และวัดเพื่อให้ได้ปริมาณของทัศนคติ หมายถึงความเข้มข้นรุนแรงของทัศนคติที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ ว่ามากน้อยเพียงไร (นิพนธ์สุดใจ, 2538 : 25)

มาตรการวัดทัศนคติที่นิยมใช้ และรู้จักกันแพร่หลายมี 4 ชนิด ได้แก่ มาตรการแบบของเธอร์สตัน มาตรการแบบของลิเคิรท มาตรการแบบของกัตต์แมน มาตรการแบบของออสกู๊ด ซึ่งมาตรการวัดทัศนคติแต่ละประเภทมีทั้งข้อดี ข้อจำกัดและเหมาะสำหรับการวัดทัศนคติในลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้นการเลือกใช้มาตรการวัดทัศนคติประเภทใดย่อมขึ้นอยู่กับสถานการณ์และข้อจำกัดของการวิจัย

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ได้เลือกมาตรการแบบของลิเคิรทซึ่งแบ่งเป็น 'ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง' 'ไม่เห็นด้วย' 'ไม่มีความคิดเห็น' 'เห็นด้วย' และ 'เห็นด้วยอย่างยิ่ง' เนื่องจากสามารถจำแนกทัศนคติเป็นความรู้สึก การรับรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมยอมรับหรือไม่ยอมรับชัดเจน เป็นมาตรการที่ให้ค่าความเชื่อมั่นและความเที่ยงตรงสูง

อย่างไรก็ตามเนื่องจากในสังคมไทย การแสดงความคิดเห็นมีแนวโน้มที่จะถือทางสายกลางหรือไม่พยายามแสดงความคิดเห็น ซึ่งแตกต่างจากต่างประเทศ ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันการแสดงความคิดเห็นที่เป็นกลางคือไม่แสดงความคิดเห็น ระดับความคิดเห็นที่ปรากฏในแบบสอบถามจึงมีเพียง 4 ระดับ คือ 'ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง' 'ไม่เห็นด้วย' 'เห็นด้วย' และ 'เห็นด้วยอย่างยิ่ง'

ยิ่ง ส่วนระดับความเห็นด้วยปานกลางหรือไม่แสดงความคิดเห็นจะไม่ปรากฏในแบบสอบถาม แต่ผู้วิจัยได้แบ่งเกณฑ์ไว้ในใจเป็น 5 ระดับ (ดูในบทที่ 4)

2.4 ความเชื่อเชิงลบ

ความเชื่อมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจต่าง ๆ ตลอดจนการกระทำต่าง ๆ ทางสังคม ทั้งนี้เป็นเพราะว่าบุคคลหรือผู้ตัดสินใจจะเลือกกระทำในสิ่งที่สอดคล้องกับความเชื่อพื้นฐานของตน หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าความเชื่อเป็นการยอมรับข้อเสนอข้อใดข้อหนึ่งไว้ว่าจริง การยอมรับเช่นนี้เป็นการรับเชิงพุทธิปัญญา แม้ว่าจะมีอารมณ์สะเทือนใจเข้ามาประกอบร่วมด้วย ความเชื่อจะก่อให้เกิดภาวะทางจิตขึ้นในบุคคลซึ่งอาจจะเป็นพื้นฐานสำหรับการกระทำโดยสมัครใจของบุคคลนั้น (Reeder, 1979 cited in Surapol Kanchanachitra, 1979 : 26)

ความเชื่ออาจจะได้มาโดยการเห็น ได้สัมผัส ได้ยินกับหู หรือได้รับคำบอกเล่า อ่านจากข้อเขียน สิ่งตีพิมพ์ รวมทั้งการคิดขึ้นมาเอง (ณรงค์ สิ้นสวัสดิ์, 2527 : 7)

2.4.1 ความหมายของความเชื่อ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2525 : 76 อ้างถึงใน ละม่อม โขมพัฒน์, 2536 : 9) ได้ให้ความหมายของความเชื่อว่าเป็นจริงด้วย นับถือ มั่นใจ อาจจะใช้ความรู้สึกไตร่ตรองด้วยเหตุผลหรือไม่ก็ตาม เมื่อเกิดความเชื่อมักจะแสดงออกทางกาย คือ การปฏิบัติ และทางวาจา เช่น ตักเตือน สั่งสอน หรือแจ้งให้ผู้อื่นทราบ ความเชื่อของบุคคลย่อมมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับประเพณี สุภาษิต คำพังเพย

โรคิช (Rokeach, 1970 : 112 อ้างถึงใน ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526 : 3) ได้ให้ความหมายของความเชื่อว่าเป็นส่วนประกอบในตัวบุคคล ซึ่งอาจจะรู้ตัวหรือไม่ก็ได้ สามารถจะรู้ได้ว่ามีได้จากการที่บุคคลนั้นพูดหรือกระทำ เริ่มต้นด้วย "ฉันเชื่อว่า..." ส่วนเนื้อหาของความเชื่อนี้ อาจจะเป็นการอธิบายถึงสิ่งของหรือเหตุการณ์ว่าถูกหรือผิด ประเมินค่าว่าดี หรือไม่ดี หรือสนับสนุนว่าเป็นสิ่งพึงประสงค์ ไม่ว่าความเชื่อจะออกมาในลักษณะใด อธิบาย ประเมินค่า หรือสนับสนุนก็ตาม แต่แต่ละลักษณะจะเป็นการกำหนดแนวโน้มของบุคคลในการที่จะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดลงไปเกี่ยวกับวัตถุ สิ่งของ บุคคล หรือสถานการณ์นั้น ๆ ถ้าได้รับการกระตุ้นอย่างเหมาะสม

สุชา จันทน์เอม (2531 : 156 อ้างถึงใน ละม่อม โชมพัตน์, 2536 : 9) ได้กล่าวถึงความเชื่อไว้ว่า ความเชื่อเป็นการยอมรับเกี่ยวกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ซึ่งถือว่าเป็นความจริง ความเชื่อจะแตกต่างกันออกไป บุคคลมักจะทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดลงไปตามความเชื่อและความคิดเห็นส่วนใหญ่ ในทางจิตวิทยาความเชื่อ และทัศนคติเป็นพฤติกรรมอย่างหนึ่งที่ฝังอยู่ในจิตใจของบุคคลหากมีสิ่งเข้าอย่างใดอย่างหนึ่งเกี่ยวกับความเชื่อและทัศนคติ บุคคลจะแสดงพฤติกรรมออกมาอย่างเดียวกันเสมอ

จรรยา สุวรรณทัต (2526 : 814) กล่าวว่าความเชื่อเป็นปัจจัยในตัวบุคคลซึ่งฝังแน่นอยู่ในความคิดความเข้าใจ โดยบุคคลอาจจะแสดงออกทางพฤติกรรมอย่างมีเหตุผลหรือไม่มีเหตุผลก็ได้ ในสภาพทั่วไปนั้น เมื่อบุคคลมีความเชื่ออย่างใดอย่างหนึ่งแล้วความเชื่อนั้นจะเป็นตัวกำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตามความคิดเห็นและความเข้าใจของตน ซึ่งไม่จำเป็นต้องอยู่บนฐานของความเป็นจริง

กู๊ดเดนนอฟ (Goodenough, 1963 อ้างถึงใน ละม่อม โชมพัตน์, 2536 : 9) ได้ให้ความหมายของความเชื่อว่าเป็นความรู้สึก ความคิดที่บุคคลยอมรับในข้อเท็จจริง หรือข้อสรุปที่เป็นจริงเกี่ยวกับบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ ต่าง ๆ ความเชื่อจะตรงกับข้อเท็จจริง หรือข้อสรุปที่เป็นจริงมากกว่าเจตคติหรือทัศนคติ ในทางมานุษยวิทยา ความเชื่อเป็นนามธรรมเป็นส่วนหนึ่งของความรู้ทางวัฒนธรรม มักจะเป็นจริงตามการรับรู้ ก่อนจะเชื่ออะไรลงไป จะผ่านขั้นตอนความสงสัย และตรวจสอบอย่างง่าย ๆ และในที่สุดยอมรับว่าเป็นความรู้ที่ถูกต้องที่สุด นักมานุษยวิทยาเชื่อว่าพฤติกรรมใด ๆ ที่มนุษย์ทำอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ เป็นเหตุเป็นผล ต้องการบรรลุเป้าหมายเดียวกันจึงยึดถือร่วมกัน ไม่ใช่ความเชื่อเฉพาะตัวแต่เป็นความเชื่อของทุกคนในสังคม ความเชื่อเป็นวัฒนธรรมที่ช่วยตอบสนองความต้องการทางด้านจิตใจของมนุษย์ ช่วยให้มีคามมั่นคงทางจิตใจ ในภาวะที่ต้องเสี่ยงหรือไม่แน่ใจในชีวิต

2.4.2 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเชื่อ

ความเชื่อเป็นการยอมรับข้อเสนอข้อใดข้อหนึ่งไว้ว่าเป็นจริง การยอมรับเช่นนี้โดยสารถะสำคัญแล้วเป็นการยอมรับเชิงพุทธิปัญญา แม้ว่าจะมีอารมณ์สะเทือนใจเข้ามาประกอบร่วมด้วย ความเชื่อจะก่อให้เกิดภาวะทางจิตขึ้นในบุคคลซึ่งอาจจะเป็นพื้นฐานสำหรับการกระทำโดยสมัครใจของบุคคลนั้น ความเชื่ออาจจะมีพื้นฐานจากหลักฐานข้อเท็จจริงที่เชื่อได้หรือมีพื้นฐานจากความเดียดฉันท์ จากการนึกรู้เอาเอง หรือจากลักษณะที่ทำให้เกิดความเข้าใจไขว่เขวก็ได้

เพราะฉะนั้นความเชื่อจึงมิได้ขึ้นอยู่กับความจริงเชิงวัตถุวิสัยในเนื้อหา ความเชื่ออาจจะเป็นความเชื่อเชิงวิทยาศาสตร์ ความเชื่อองมงาย หรือความเชื่อแปลกกิตถารก็ได้ คนเราอาจจะกระทำการอย่างแข็งขันจริงจังหรืออย่างบ้าหลังด้วยความเชื่อที่ผิดได้เท่า ๆ กับที่ทำด้วยความเชื่อที่ถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ย่อมต้องอาศัยความเชื่ออยู่ด้วยเสมอ แต่สติปัญญาเองนั้นอาจใช้มาทดสอบความเชื่อ และตรวจดูความสมบูรณ์ถูกต้องของพื้นฐานความเชื่อ นั้นได้ อีกความหมายหนึ่งความเชื่อเป็นการยอมรับข้อเสนอดิข้อเสนอนหนึ่งว่าเป็นจริง โดยที่ยังมิได้พิสูจน์หรือไม่อาจพิสูจน์ได้โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ (ราชบัณฑิตยสถาน, 2532 : 42)

ความเชื่อจะมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบทางด้านความรู้ คือเป็นสิ่งที่บุคคลรู้ว่ามีมันเป็นอย่างนี้หรือสิ่งที่บุคคลหนึ่งนึกคิดเอาเอง เช่น เขาเห็นว่าหนังสือเล่มนี้น่าสนใจ เพียงแต่ได้เห็นรูปเล่มหรือชื่อเสียงเท่านั้น (จินตวดี พุ่มศิริ, 2529 : 21)

เคริช และ ครัทซ์ฟิลด์ (Krech & Crutchfield, 1948 อ้างถึงใน จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, 2538 : 9) ได้แสดงความคิดเห็นว่า ทุกทัศนคติต้องมีความเชื่อเป็นองค์ประกอบ แต่ความเชื่อไม่จำเป็นต้องมีทัศนคติเป็นองค์ประกอบ นั่นคือความเชื่อมีองค์ประกอบของความรู้อยู่ แต่ทัศนคติมีทั้งสองอย่าง คือทั้งความรู้และความรู้สึกนึกคิด เขากล่าวถึงทัศนคติว่าสามารถบ่งชี้ได้ว่ามีความรู้สึกเป็นบวกหรือเป็นลบ ในขณะที่ความเชื่อจะไม่บ่งถึงความรู้สึกใด ๆ

ความโน้มเอียงของความเชื่อ เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมการที่บุคคลเลือกประพฤติคือปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ย่อมต้องอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ (จิระพรณ การญจนะจิตรา, 2528 : 16)

2.5 ค่านิยมเชิงลบ

ในสังคมมนุษย์นั้น เรามีความเชื่อที่ค่านิยมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดพฤติกรรมของบุคคล เพราะค่านิยมจะเป็นเครื่องตัดสินใจ กำหนด หรือผลักดันให้บุคคลแสดงพฤติกรรมไปในทางใดทางหนึ่ง ดังนั้นค่านิยมจึงเป็นพลังที่ซ่อนเร้นอยู่ภายใต้พฤติกรรมทางสังคมส่วนใหญ่ของมนุษย์ (สมาน ชาลีเครือ, 2523 : 6)

นอกจากนี้ค่านิยมยังเป็นเครื่องชี้แนวทางและลักษณะความประพฤติของคนในสังคม ดังนั้นการปลูกฝังและพัฒนาค่านิยมอันดีงามให้เกิดขึ้นแก่คนในชาติ จึงเป็นความจำเป็นที่จะต้องกระทำโดยไม่ชักช้า และจะต้องมีการกระทำที่ต่อเนื่องในทุกระดับการศึกษา (พนัส หันนาคินทร์, 2523) เพราะพลังอำนาจแห่งชาติจะมั่นคงเพียงใดมันขึ้นอยู่กับคุณภาพของคนในชาติ ซึ่งย่อมจะประพฤติและปฏิบัติตามค่านิยมที่ตนยอมรับนับถืออยู่หรืออาจจะกล่าวได้ว่าสังคมจะเจริญก้าวหน้าหรือเสื่อมไปในทิศทางใด ย่อมขึ้นอยู่กับค่านิยมของสังคมเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการสร้างค่านิยมที่ถูกต้องและเหมาะสม เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าให้เกิดขึ้นในสังคม (อานนท์ อากาภิรม, 2525 : 22)

2.5.1 ความหมายของค่านิยม



ได้มีผู้ให้คำนิยามหรือความหมายของค่านิยมไว้ในแง่มุมต่าง ๆ หลายท่านด้วยกัน ดังต่อไปนี้

สมเอลเซอร์ (Smelser, 1992 : 25) ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับ "ค่านิยม" ว่าเป็นสิ่งที่บอกบุคคลอย่างกว้าง ๆ ว่าจุดมุ่งหมายอะไรบางอย่างในชีวิตเป็นสิ่งที่ยังปรารถนา ดังนั้นค่านิยมจึงเป็นเครื่องชี้แนวทางปฏิบัติ ให้แก่บุคคล

สมพร เทพสิทธา (2525 : 1) ให้ความหมายของค่านิยมไว้ว่า เป็นความรู้สึก ความคิด ความเชื่อว่าสิ่งใดสิ่งหนึ่งเป็นสิ่งที่ต้องการ ปรารถนา ควร มี ควรทำ และค่านิยมอาจแบ่งออกเป็นค่านิยมที่พึงประสงค์หรือค่านิยมในทางบวก และค่านิยมที่ไม่พึงประสงค์หรือค่านิยมในทางลบ

ค่านิยมที่พึงประสงค์ เป็นค่านิยมที่ทำให้เกิดความสุข ความเจริญแก่บุคคล สังคม และประเทศชาติ เป็นค่านิยมที่ตรงกับหลักธรรมของศาสนา เช่น ค่านิยมในเรื่องของความซื่อสัตย์ ความซื่อสัตย์สุจริต และการมีระเบียบวินัย

สำหรับค่านิยมที่ไม่พึงประสงค์นั้น เป็นค่านิยมที่ขัดหรือไม่ตรงกับหลักธรรมของศาสนา เป็นค่านิยมที่ทำให้เกิดความทุกข์และความเสื่อมแก่บุคคล สังคม และประเทศชาติ เช่น ค่านิยมที่กำลังระบอบในบรรดาข้าราชการว่าคนชื่อคือคนเชอ ไมโง ไมรวย จึงทำให้มีการทุจริต ฉ้อราษฎร์บังหลวงเพิ่มขึ้น หรือค่านิยมที่ว่า เป็นลูกผู้ชายต้องตีเมียแก่คน คนไม่ตีเมียเป็นคน คับแคบเข้าสังคมไม่ได้

เกียรติศักดิ์ อิชยานันท์ กล่าวว่าค่านิยมเป็นความรู้สึกอย่างมีเหตุผล และมั่นคงถาวรในสิ่งที่เห็นว่ามีคุณค่าแก่ตนเองหรือสังคม แล้วยอมรับนำไปประพฤติปฏิบัติตาม (ยงยุทธ วาศบุญมา, 2529 : 10) ส่วนวิลเลียมส์ (Williams, 1970 : 442) เน้นว่าค่านิยมของคนนั้นทำหน้าที่เป็นเกณฑ์หรือมาตรฐานสำหรับประเมินสิ่งต่าง ๆ ค่านิยมในฐานะที่เป็นเกณฑ์นั้นมีประโยชน์มากสำหรับการวิเคราะห์วิจัยเพื่อหาเกณฑ์ทางสังคม ตามด้วยแนวความคิดนี้ค่านิยมจึงถูกพิจารณาว่าเป็นประเภทของการรับรู้ทางสังคม (Kahle & Timmerman, cited in Kahle, 1983 : 44) ซึ่งพวกเขาได้เรียนรู้แนวความคิดเพื่อเข้าสู่ความเป็นตัวของตัวเองและปรับใช้ในชีวิตสังคม ค่านิยมเป็นมาตรฐานที่ใช้ตัดสินในการเลือกประเภทของการกระทำเพื่อที่บุคคลจะได้ใช้เป็นช่องทางสนองความต้องการของตน (Hagen, 1962 : 113) ในทางเดียวกัน สเปนเซอร์ (Spencer, 1993 : 51) นักสังคมวิทยาได้กล่าวว่าค่านิยมเป็นมาตรฐานที่ใช้ตัดสินพฤติกรรมและเลือกเป้าหมายต่าง ๆ ที่เป็นไปได้

สำหรับพจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2532 : 411-412) นิยาม "ค่านิยม ค่า หรือคุณค่า" หมายถึง วิทยาลัยสามารถของสิ่งใดก็ตามที่เชื่อว่าสนองความปรารถนาของมนุษย์ได้ หรือคุณสมบัติของสิ่งใดก็ตามซึ่งทำให้สิ่งนั้นเป็นประโยชน์น่าสนใจแก่บุคคลหรือกลุ่ม

ในทางสังคมวิทยานิยมใช้คำ "คุณค่า" หรือ "ค่านิยม" ให้หมายถึงสิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจและกำหนดการกระทำของตน

คณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติให้ความหมาย "ค่านิยม" หมายถึง "สิ่ง" ที่คนสนใจสิ่งที่ปรารถนาอยากได้ ปรารถนาจะเป็นหรือกลับกลายมาเป็น เป็นสิ่งที่คนถือว่าเป็นสิ่งบังคับ ต้องทำ ต้องปฏิบัติ เป็นสิ่งที่คน "บูชา" ยกย่อง และมีความสุขที่จะได้เห็น ได้ฟัง ได้เป็นเจ้าของ ค่านิยมของสังคมจึงเป็น "วิถีของการจัดรูปความประพฤติ" ที่มีความหมายต่อบุคคล และเป็นแบบฉบับความคิดที่ฝังแน่นสำหรับยึดถือในการปฏิบัติตัวของคนในสังคมและในชีวิต หรือเผชิญกับเหตุการณ์ทำให้มีการเลือกในสถานการณ์หรือเวลา ค่านิยมจึงรวมไปถึงจุดมุ่งหมายหรือความต้องการในชีวิตและสิ่งที่บุคคลชอบ (สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ, อ้างถึงในวีระ บำรุงรักษ์, 2528)

ค่านิยมเป็นกระบวนการทางความคิดของบุคคลที่เป็นตัวกำหนดตัวตัดสินใจซึ่งนำไปสู่บุคคลปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการปฏิบัติที่ถูกต้องหรือไม่ถูกต้องก็ได้ กล่าวโดยรวมว่า ค่านิยมเปรียบเสมือนหางเสือที่จะนำเรือไปในทิศทางต่าง ๆ และมีความสำคัญต่อการปฏิบัติของบุคคลเป็นอย่างมาก (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526 : 325)

เมื่อเรากล่าวว่าบุคคลมีค่านิยม นั่นคือ บุคคลนั้นมีความเชื่อเกี่ยวกับวิถีปฏิบัติ และจุดหมายปลายทางของชีวิตที่พึงปรารถนาซึ่งไม่สามารถเพิกเฉยได้ได้อธิบายความหมายของคำว่า ค่านิยมไว้ในเอกสารการวิจัยเรื่อง "ค่านิยมเพื่อชีวิตและสังคมไทย" ว่า ค่านิยมในทางที่คล้ายคลึงกัน ประสาร มาลากุล ณ อยุธยา (2523 : 1) กล่าวว่า ค่านิยมหมายถึง ความเชื่อของบุคคลว่า สิ่งใดมีค่า มีความสำคัญ และเป็นสิ่งที่พึงปรารถนาของเขา ในขณะที่สิ่งอื่นไม่มีค่า ไม่มีความสำคัญ และไม่เป็นที่ต้องการ ในลักษณะดังกล่าวค่านิยมจึงทำหน้าที่เป็นมาตรฐานในการรับรู้ การประเมิน การเลือก และการตัดสินใจของบุคคลว่าจะไรดี-ไม่ดี มีค่า-ไม่มีค่า ถูก-ผิด ควรทำ-ไม่ควรทำ

วอลเตอร์และสก็อตต์ (Walter and Scott ,1979 : 158) นิยามค่านิยมว่า คือแนวความคิดที่เป็นพื้นฐานในการเลือกของบุคคล ซึ่งแสดงออกเมื่อบุคคลมีความเชื่อในสิ่งที่คิดว่าถูกหรือผิด สำคัญหรือไม่สำคัญ ฉลาดหรือโง่ สวยหรือน่าเกลียด จริงหรือไม่จริง พื้นฐานแห่งการเลือกนี้อาจจะแสดงออกมาโดยสติสัมปชัญญะหรือจากจิตใต้สำนึกก็ได้

สำหรับโรคิช ได้ใช้ในความหมายว่า ค่านิยมเป็นแนวความคิดที่เป็นนามธรรม ทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งไม่ผูกพันกับทัศนคติอันหนึ่งอันใด สิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือสถานการณ์ใด ๆ เป็นตัวแทนทางความคิดความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติและจุดหมายปลายทางของชีวิต(Rokeach, 1973 : 7) และเขายังได้เพิ่มเติมว่าค่านิยมเกี่ยวข้องกับสิ่งดีหรือไม่ดี หรือเป็นการจัดอันดับความชอบ ค่านิยมมีทั้งด้านลบและด้านบวก ถ้าเป็นด้านบวกถือว่าเป็นสิ่งที่ดีเป็นสิ่งที่ต้องการ ถ้าเป็นด้านลบถือว่าเป็นสิ่งที่ไม่ดีไม่ชอบ(Rokeach, 1968b : 7)

ค่านิยม เป็นความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งใด อันเป็นที่ปรารถนาหรือสิ่งที่ดี และสิ่งใดอันไม่พึงปรารถนาหรือสิ่งที่ไม่ดี ถ้าบุคคลใดยอมรับค่านิยมใดเป็นของตน ค่านิยมนั้นจะเป็นจุดหมายของบุคคลนั้น ดังนั้นค่านิยมจะสะท้อนวัฒนธรรมและสังคม และทุกคนในสังคมมีส่วนร่วมกันในค่านิยมนั้นๆ (Krech, Crutchfield, and Ballachey, 1962 : 102)

2.5.2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับค่านิยม

โรคิช (Rokeach, อ้างถึงใน กนกวรรณ สุวรรณปฏิกรณ์, 2534 : 24) กล่าวว่า แนวคิดค่านิยมของมนุษย์นั้นตั้งอยู่บนฐานคติเกี่ยวกับธรรมชาติแห่งค่านิยมของมนุษย์ 5 ประการ คือ

- ประการที่ 1 จำนวนของ "ค่านิยม" ที่แต่ละคนนั้นจะมีอยู่ไม่มากนัก และอยู่ในข่ายที่นับและศึกษาได้
- ประการที่ 2 ความแตกต่างของค่านิยมจะแสดงออกทางระดับ
- ประการที่ 3 ค่านิยมต่าง ๆ จะสามารถนำมาจัดรวมกันเข้าเป็นระบบค่านิยมได้
- ประการที่ 4 ค่านิยมของมนุษย์จะสืบสาวไปถึงวัฒนธรรม สังคม และสถาบันต่าง ๆ ไปจนถึงบุคลิกภาพได้ สิ่งเหล่านี้อาจถือได้ว่าเป็นบ่อเกิดของค่านิยม
- ประการที่ 5 ผลที่ตามมา คือค่านิยมของมนุษย์จะแสดงออกทางทัศนคติและพฤติกรรมของมนุษย์ในเกือบทุกรูปแบบที่นักสังคมศาสตร์สนใจที่จะศึกษาวิเคราะห์

แนวคิดของโรคิชได้รับอิทธิพลจากแนวคิดและผลงานของเลิฟจอย (Lovejoy) ในทางปรัชญา วิลเลียมส์ (Williams) ในทางสังคมวิทยา คลัคชอห์น (Kluckhohn) ในทางมานุษยวิทยา และสมิธ (Smiths) ในทางจิตวิทยา แนวคิดทฤษฎีของโรคิชนับว่าเป็นกรอบทฤษฎีที่ดีและสมบูรณ์แบบที่สุดที่มีอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับค่านิยมของคน เขาได้กล่าวถึงทฤษฎีค่านิยมดังนี้

ค่านิยมเป็นความเชื่อที่คงทน ซึ่งเป็นตัวกำหนดรูปแบบของการกระทำหรือเป็นตัวที่ติดแน่นอยู่ในตัวบุคคล เป็นสิ่งที่พึงปรารถนาทางส่วนตัวหรือทางสังคมมากกว่าสิ่งที่ไม่พึงประสงค์

ค่านิยมที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบของการกระทำนั้น หรือเป็นวิถีทางเรียกว่าค่านิยมเชิงเครื่องมือ (instrumental values) เช่น เสรีภาพ ความเสมอภาค สันติภาพของโลก ความสำเร็จในชีวิต ความภาคภูมิใจในตนเอง และความสุจริต

ค่านิยมเป็นสิ่งสำคัญที่มีบทบาทต่อพฤติกรรมต่าง ๆ ในการเสาะแสวงหาในสิ่งที่ต้องการ ค่านิยมจะเป็นตัวผลักดันที่ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมต่าง ๆ หรืออีกนัยหนึ่งค่านิยมเป็นตัวควบคุมพฤติกรรมด้วย (Thompson, 1962 : 528) ทั้งนี้เนื่องจากในชีวิตประจำวันของคนเรามักจะพบสิ่งต่าง ๆ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เราสนใจหรือเราต้องการ ไม่ต้องการอยู่เสมอ บางครั้งเกิดความรู้สึกขึ้นมาว่าเราต้องการทำสิ่งนั้น ไม่ต้องการทำสิ่งนี้ แล้วเราก็เลือกปฏิบัติหรือทำตามสิ่งที่เราชอบ สิ่งที่เรานิยม (ไพฑูริย์ เครือแก้ว, 2515 : 85)

เชเวอร์และสตรอง (Shaver and Strong, 1976 : 15) ได้มองค่านิยมว่าเป็นมาตรฐานและหลักการสำหรับพิจารณาตัดสินความมีคุณค่า เราอาจจะนำค่านิยมของเราไปใช้โดยรู้ตัวหรือค่านิยมอาจทำหน้าที่โดยที่เราไม่รู้ตัวก็ได้ และบางครั้งเราก็ไม่ทราบถึงมาตรฐานที่นำไปใช้ในการตัดสินใจเสียด้วยซ้ำไป นอกจากนี้ค่านิยมยังประกอบด้วยสิ่งสำคัญ 3 ประการ

ประการที่ 1 ค่านิยมเป็นเรื่องของแนวคิด ไม่ใช่ความรู้สึก แม้ว่าจะแสดงความรู้สึกได้ แต่ค่านิยมมีความหมายมากกว่าความรู้สึก

ประการที่ 2 ค่านิยมเกิดขึ้นในจิตใจของคนอย่างอิสระจากการรับรู้ตนเอง เกิดขึ้นเงียบๆ ในใจ โดยไม่ต้องแสดงออกโดยการกระทำ

ประการที่ 3 ค่านิยมมีลักษณะเป็นมิติ มากกว่าประเภทหรือชนิดที่ตายตัว เช่น ดีกับเลว จะไม่มีเพียงสองประเภทอย่างตายตัวในลักษณะที่ถ้าไม่ดีก็ต้องเลว หรือตรงกันข้ามกัน แต่มันจะมีน้ำหนักและความเข้มข้นลดหลั่นกันไประหว่างดีกับเลว

2.6 เอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้ตรวจสอบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องใน 3 ส่วน คือ ส่วนแรก ตรวจสอบเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวกับปัญหาจรรยา ส่วนที่สองตรวจสอบเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการยอมรับ/ไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา และส่วนที่สามซึ่งเป็นส่วนสุดท้าย ตรวจสอบเอกสารงานวิจัยเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวความคิด การตั้งสมมติฐาน และเป็นแนวความคิดในการกำหนดตัวแปรในการวิจัยครั้งนี้ด้วย

2.6.1 ปัญหาจรรยาจร

ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของปัญหาจรรยาจรนครหลวงมีรายงานว่าการจรรยาจรกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานาน และนับวันจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น และเห็นว่าการจรรยาจรในเมืองคงจะเป็นอัมพาตในไม่ช้าถ้าไม่รีบแก้ไขให้ถูกทาง (เสื่อ "ก", 2536 : 1) ปัญหาการจรรยาจรในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นตัวอย่างของปัญหาสังคมในลักษณะสังคมไร้ระเบียบ รายงานการวิจัยหลายฉบับระบุว่าความรุนแรงของปัญหานี้ ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากความล้มเหลวของกลุ่มจารีตประเพณีหลายกลุ่ม เช่น พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกที่ใช้ยังไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี และองค์ประกอบของประชากร (เสนาะ อ่อนศรี, 2535 : 38) เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ขาดความรู้ในเรื่องกฎหมายจรรยาจร และขาดความจริงใจในการปฏิบัติงาน (นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี, 2536)

วันชัย สุริยะศรี (2529 : 12) กล่าวถึงปัญหาจรรยาจรว่าควรศึกษาสภาพแวดล้อมทั่วไป สภาพพวยผานพาหนะ สภาพการจรรยาจร และบุคลากร ในส่วนของสภาพแวดล้อมทั่วไปควรศึกษา ประชากร ทาง และสภาพดินฟ้าอากาศ สิ่งที่วันชัยย้ำก็คือประชากร การจะเข้าใจปัญหาการจรรยาจร จะต้องเข้าใจอุปนิสัยของคนในท้องถิ่น ต้องรู้กฎหมายจรรยาจร ต้องรู้ปัญหาว่าประชากรในท้องถิ่นมีปัญหากับเจ้าหน้าที่บ้านเมืองหรือไม่ และต้องรู้จำนวนประชากรในท้องถิ่นด้วย และเสนาะ อ่อนศรี (2535 : 38) ได้เสนอการแก้ปัญหากการจรรยาจรอันเนื่องมาจากการไม่เคารพและฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาจรของผู้ใช้ทางจะต้องมีการดำเนินการไปพร้อมกันทั้ง 3 ประการ คือ

- 1) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาจร
- 2) ฝึกผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมายจรรยาจร
- 3) ต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

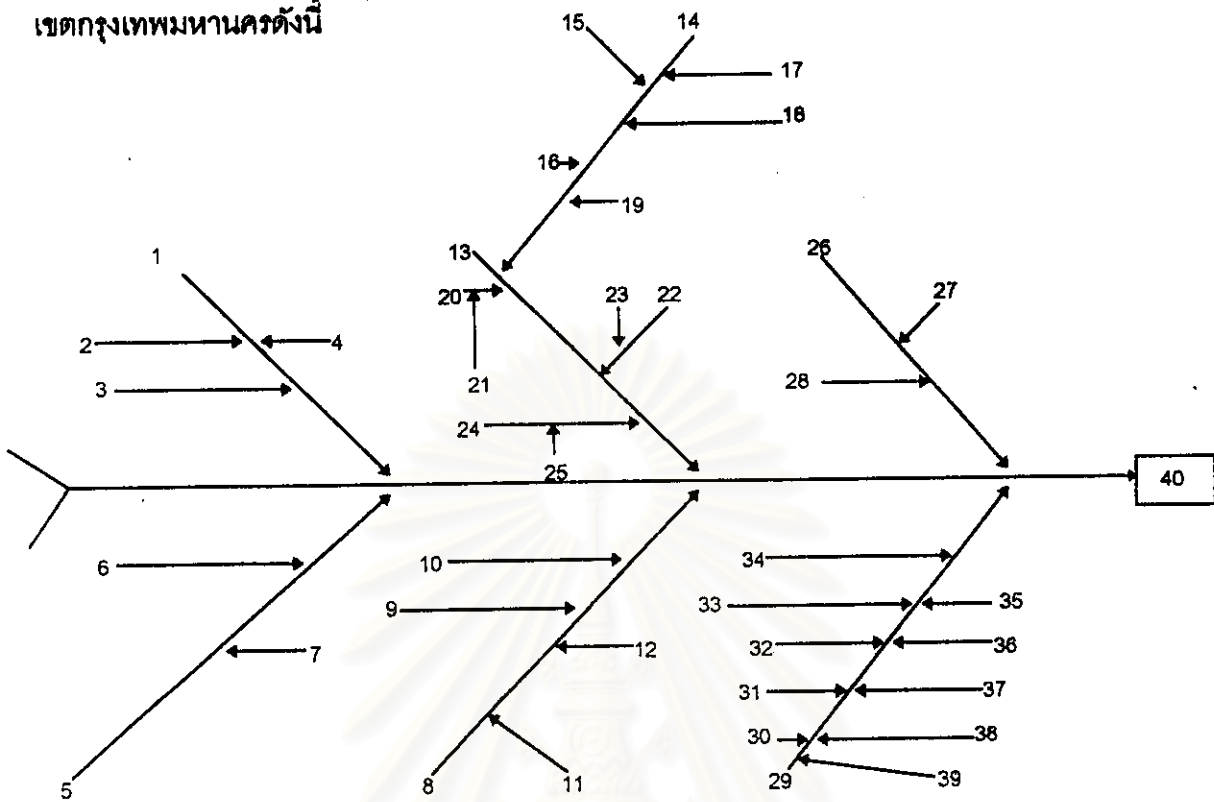
ซึ่งจะต้องดำเนินการให้ครบทุกประการ หากเลือกปฏิบัติเพียงประการใดประการหนึ่งแล้ว ก็ไม่อาจบรรลุผลสำเร็จระยะยาวได้ ในบางประเทศ เช่น สิงคโปร์ มีการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายจรรยาจรอย่างเข้มงวด มีการกำหนดบทลงโทษค่อนข้างรุนแรง

งานวิจัยของเสนาะ สอดคล้องกับงานวิจัยของจาคอบส์ และคณะ (Jacobs et al., 1981 : 11, อ้างถึงใน นวลปรางค์ ขมภูศรี, 2532 : 24) ซึ่งพูดถึงการขาดความรู้ความเข้าใจและการฝ่าฝืน โดยจาคอบส์ได้ทำการวิจัยร่วมกับคณะหลายเรื่องเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนถนน และพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนาซึ่งเป็นโครงการวิจัยของ Transport and Road Research Laboratory แห่งสหราชอาณาจักร จากการศึกษาพบว่า ประชาชนในกลุ่มประเทศดังกล่าว เช่น อัฟกานิสถาน จาไมก้า ศรีลังกา ไทยแม้จะอยู่ต่างทวีป แต่ก็มีลักษณะพฤติกรรมคล้ายกัน คือไม่เห็นความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขาดความรู้ความเข้าใจในการรักษาความปลอดภัยให้ตนเอง ซึ่งลักษณะเช่นนี้เคยเกิดขึ้นกับประเทศที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีในระยะแรก เช่น อังกฤษ อเมริกา ญี่ปุ่น ต้องประสบกับการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมด้วยอุบัติเหตุการจราจรทางบก

นอกจากนั้นจาคอบส์, เซเยอร์ และดาวนิง (Jacobs, Sayer and Downing, อ้างถึงใน นวลปรางค์ ขมภูศรี, 2532 : 56) ได้วิจัยเรื่อง "A Preliminary Study of Road - User Behaviour in Developing Countries" วัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้ทางเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรในเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา กลุ่มตัวอย่างประชากรคือ ผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนา 8 ประเทศ ได้แก่ ไชปรีส เคนยา อินโดนีเซีย ไทย ตุรกี ปากีสถาน ศรีลังกา และจาไมก้า เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสัมภาษณ์ วิธีดำเนินการวิจัยใช้แบบสัมภาษณ์สอบถามผู้ขับขี่และคนเดินเท้า โดยสุ่มจากกลุ่มตัวอย่างประชากรในเมืองหลวงของ 8 ประเทศ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าร้อยละ ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนามีลักษณะเช่นเดียวกับผู้ใช้ทางในเมืองของประเทศอังกฤษ สมัยที่ยังมิได้มีการพัฒนาทางการศึกษาเกี่ยวกับการจราจร ผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากจะไม่เคารพกฎจราจร ละเลยต่อการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร สำหรับคนเดินถนนส่วนใหญ่จะไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย เพราะเบื่อกที่จะคอยเวลาสัญญาณไฟแดง ซึ่งต้องรอนานเสียเวลา บางครั้งรถก็ไม่หยุดให้คนข้ามด้วย สรุปได้ว่าพฤติกรรมที่แสดงถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง และปลอดภัยมีเป็นจำนวนมากในประเทศที่กำลังพัฒนา ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ประพนธ์ วงศ์วิเชียร (2531) ได้ทำการวิจัยและพบว่า พฤติกรรมการใช้ถนนที่ไม่เป็นระเบียบและฝ่าฝืนกฎหมายของประชาชนทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก การบังคับตามกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายและเพิกเฉยเหมือนไม่ผิด

เสนาะ อ่อนศรี (2535 : 35) ได้เสนอแผนภูมิแกงปลาแสดงสาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครดังนี้



แผนภาพที่ 2 แผนภูมิแกงปลาแสดงสาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

- | | | | |
|--|---|---|-----------------------------------|
| 1. การขาดการวางผังเมืองที่ดี | 2. ไม่มีការวางแผนล่วงหน้า | 3. ขาดการควบคุมจำกัดเขต | 4. การสร้างที่อยู่อาศัยอย่างอิสระ |
| 5. การเพิ่มขึ้นของประชากร | 6. เพิ่มขึ้นโดยธรรมชาติ | 7. เพิ่มขึ้นโดยการย้ายถิ่นฐานมาจากชนบท | |
| 8. พื้นผิวการจราจรไม่เพียงพอ | 9. พื้นที่ดินไม่เพียงพอ | 10. สถานที่จอดรถไม่เพียงพอ | |
| 11. ความกว้างของถนน และสะพานไม่สัมพันธ์กัน | 12. ทางตัดผ่านระหว่างถนนกับรถไฟ | | |
| 13. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน | 14. ผู้ขับขี่ขาดวินัย | 15. ความเร่งรีบในการเดินทาง | 16. ความเห็นแก่ตัว |
| 17. ผู้มีอภิสิทธิ์ | 18. ไม่ทราบเส้นทางมาก่อน | 19. ขอบฝ่าฝืนกฎจราจร | 20. คนเดินเท้า |
| 21. ไม่เคารพกฎจราจร | 22. ผู้โดยสาร | 23. รอคอยโดยสารในถนน | 24. หาบเร่ |
| 25. วางสินค้ากีดขวางทางเดินเท้า | 26. ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น | 27. ปริมาณรถมาก | 28. จุดตัดเหตุ รถเสีย |
| 29. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร | 30. ความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย | 31. กฎหมายมีสภาพบังคับใช้ต่ำ | |
| 32. ความบกพร่องในการใช้กฎหมาย | 33. ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย | 34. ขาดความเป็นเอกภาพในการบริหาร | |
| 35. ขาดแคลนรถกำลังคน | 36. ระบบการติดตามตัวผู้กระทำผิด | 37. ขาดการประสานงานที่ดี | |
| 38. ความบกพร่องในหน้าที่ | 39. การแก้ปัญหาแบบต่างคนต่างทำ | 40. การแก้ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร | |

จากภาพ จะเห็นว่าเมื่อแก้ปัญหาก็้างหนึ่งก็้างใดแล้วจะส่งผลกระทบต่อก็้างอื่น ทำให้ปัญหาของก็้างอื่นลดลงไปอย่างมีความสัมพันธ์กัน ดังนั้นการแก้ปัญหาคงที่ผู้ค้าบนทางเท้าหรือ

พวกราบเร่งแฉงลอยจึงมีผลทำให้ปัญหาการจราจรในเมืองมาจากผู้ขับที่ คนเดินเท้า พื้นผิวถนน และอื่น ๆ ลดลงด้วย

ปิยะ บุญศิริ (2537 : 120) ได้บรรยายเกี่ยวกับเรื่องระเบียบทางเท้าว่า คนส่วนใหญ่ คงนึกออกว่าทางเท้าในปัจจุบันได้ถูกใช้ไปในการตั้งร้านค้าช่อมรถ ดังนั้นประชาชนจึงไม่สามารถใช้ทางเท้าได้ จำเป็นต้องลงเดินบนถนน ทำให้รถเมล์เข้าไม่ได้ พอรถเมล์เข้ามาไม่ได้รถก็ติดยาวเป็นงูพันหางยาวไปตลอดเลย นอกจากนั้นปิยะยังได้ให้ข้อคิดอีกว่าปัญหาการจราจรติดขัด จะแก้ก้อย่างไรในเมื่อสังคมไทยมีวัฒนธรรมและค่านิยมในเรื่องการซื้อหาอาหารสะดวกและรวดเร็ว เป็น fast food นอกกระบวน คือ fast food ริมทางเท้า

สำหรับที่ยองกงได้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชากรในเมืองเกี่ยวกับปัญหาจราจรติดขัด การขาดแคลนพื้นที่ และอุปสรรคในการใช้พื้นที่ถนน ต้นทุนที่สูงสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ความขัดแย้งระหว่างคนเดินเท้ากับคนขี่รถจักรยานยนต์ และผลของการขยายการก่อสร้างอาคาร เพื่อคิดโครงการปรับปรุงถนนและขยายการขนส่งมวลชน (Armstrong-Wright, 1983)

2.6.2 พฤติกรรมการยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร

ในด้านพฤติกรรมการยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรนั้น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (มปป.) ได้รวบรวมการใช้มาตรการควบคุมปริมาณรถยนต์ของประเทศในเอเชีย เช่น ประเทศสิงคโปร์ใช้มาตรการ "เก็บเงินค่าผ่านทางเข้าไปในพื้นที่ชั้นใน" ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 และยังคงใช้อยู่ในปัจจุบัน สำหรับประเทศฟิลิปปินส์ได้ใช้มาตรการ "ห้ามรถยนต์วิ่งในกรุงมะนิลาตามทะเบียนเลขท้ายรถ" โดยรถที่มีเลขท้าย 1 และ 2 ห้ามวิ่งในวันจันทร์ เลขท้าย 3 และ 4 ห้ามวิ่งในวันอังคาร ซึ่งมาตรการนี้สามารถลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลลงร้อยละ 15-20 ของการเดินทาง

ประเทศอินโดนีเซียได้ใช้มาตรการ "3 คน ใน 1 คัน" โดยกำหนดห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสารต่ำกว่า 3 คน เข้าวิ่งในถนนสายหลัก 2 สาย ของกรุงจาการ์ในช่วงเวลา 06.00 - 10.00 น. ส่วนประเทศเกาหลี ในจีเรีย และเฮนส์ ใช้มาตรการ "ห้ามรถยนต์ที่มีเลขท้ายคี่-คู่ ห้ามวิ่งในวันคี่-คู่" ซึ่งสังเกตได้ว่าประเทศเหล่านี้ได้ใช้มาตรการทั้งหนักและเบาตามสภาพและความ

เหมาะสมของพื้นผิวจราจรและวิถีชีวิตของประชาชน มีผลให้สภาพการจราจรบนถนนและคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น

ฮอลล์ (Hall, 1995 : 93 - 103) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "บทบาทของมาตรการควบคุมการขนส่ง" ผลปรากฏว่าในเขตเมืองเกือบทั้งหมดของประเทศสหรัฐอเมริกา ต้องเผชิญกับภัยสองประการ ประการแรกคือการจราจรติดขัด และประการที่สองคือมลพิษในอากาศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ขณะที่การทำความสะอาดเชื้อเพลิงและเครื่องจักรกลสามารถลดมลพิษในอากาศได้ แต่ไม่สามารถลดปัญหาจราจรติดขัดได้ แม้ว่ารัฐบาลจะกำหนดมาตรการควบคุมการขนส่งที่กลายเป็นนโยบายที่จำเป็นของประเทศ อาทิ การใช้พานะเกินหนึ่งคน การลดอุปทานในการเดินทาง หรือนโยบายที่ไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ และได้อ้างถึงข้อดีของมาตรการดังกล่าว แต่ถึงกระนั้นก็มิได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางนัก

นอกจากนี้ อเล็กซานเดอร์และชอร์ท (Alexandre & Short, 1996 : 20 - 21) ได้เสนอผลงานวิจัยถึงผลของของการขยายแบบแผนการใช้ที่ดินและการขนส่งว่านำไปสู่ปัญหาจราจร การติดขัดของการจราจร อุบัติเหตุบนท้องถนน มลภาวะเป็นพิษ โดยที่รัฐบาลแล้วรัฐบาลแล้วได้วางมาตรการเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ แต่ดูเหมือนจะไม่ได้รับการยอมรับนัก แตกต่างจากงานวิจัยของสถาบันทางสังคมวิทยาของมิลาน อิตาลี ที่ได้ทำการรวบรวมข้อมูลผลกระทบของการใช้มาตรการจอดแล้วจร (park & ride) ปรากฏว่าคนส่วนใหญ่มีความพอใจที่จะยอมรับต่อมาตรการนี้*

พรรคการเมืองต่าง ๆ ในประเทศไทย ได้มีการเสนอมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในปี พ.ศ. 2538 ดังต่อไปนี้ (กองพัฒนาระบบการจราจร [กพจ.], 2538)

พรรคพลังธรรม ปรับปรุงสภาพการจราจรภายใน 6 เดือน โดยการรวบรวมระบบการจัดการจราจรใหม่ ประยุกต์เทคโนโลยีและทักษะในการจัดการ ในระยะกลางจะใช้คอมพิวเตอร์จัดการจราจร รวมทั้งมีการวางแผนระบบการขนส่งขนาดใหญ่โดยรับด่วน ใช้ระยะเวลา 1 ปี

พรรคนำไทย เพิ่มพื้นที่ผิวจราจรเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการและทำโครงการขนส่งมวลชนและการขนส่งหลายรูปแบบให้เป็นระบบ ส่งเสริมการลงทุน สร้างลานจอดรถ และสถานีขนส่งสินค้าขานเมือง ใช้ระยะเวลา 1 ปี นอกจากนั้นยังเสนอการแก้ไขปัญหาการประสานงาน

* ค้นคว้าจากอินเทอร์เน็ต New proposal for the transportation sector demands e offerta di nuovi servizi nel settore dei trasporti Nuovotati, Giampaolo (Master from Italian language and translate from English language)

ระหว่างหน่วยงานโดยให้นายกรัฐมนตรีเป็นศูนย์กลางการตัดสินใจ มีการออกกฎหมายพิเศษเพื่อให้อำนาจนายกรัฐมนตรีให้สามารถตัดสินใจได้โดยไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัว

พรรคความหวังใหม่ ต้องแก้ไขปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจร

พรรคประชากรไทย เพิ่มโครงข่ายของถนนให้สมบูรณ์และสนับสนุนการทำรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดัดเสริมถนนวงแหวนรอบนอกให้เป็นโครงข่ายคล้ายใยแมงมุม

พรรคชาติปัตย์ จัดตั้งองค์กรที่มีอำนาจสูงสุดเพื่อรับผิดชอบการจราจรเพียงหน่วยเดียว มีนโยบายเพิ่มผิวจราจร ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายทางด่วนให้มีความสมบูรณ์ และลงทุนในระบบขนส่งมวลชน สร้างเครือข่ายถนนวงแหวนให้สมบูรณ์รอบกรุงเทพฯ ส่งเสริมการสร้างระบบขนส่งมวลชน โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานร้อยละ 80 จัดสถานีจอดรถโดยให้ กทม.เป็นผู้รับผิดชอบ และเร่งมาตรการจัดทำพื้นที่จำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

พรรคชาติพัฒนา เปิดสัญญาถนนไฟฟ้าบนถนนสายหลักตลอดเวลา ด้วยการจัดสร้างสะพานกลับรถสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาตามสี่แยกหลัก ๆ ไม่สนับสนุนรถไฟฟ้าลอยฟ้า ไม่มีการใช้สัญญาถนนจราจรและกำหนดให้รถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด และรถเลี้ยวขวาขึ้นสะพานกลับรถ รถรงค์การใช้รถร่วมกัน

พรรคชาติไทย สร้างเอกภาพในหน่วยงาน เพิ่มความเข้มแข็งแก่องค์กรของรัฐในการประสานงานโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯตามโครงการพระราชดำริ จัดสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในบริเวณทางร่วมทางแยก จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตกรุงเทพฯ ส่วนนอกเขตกรุงเทพฯ ใช้พื้นที่บนดินและเชื่อมกับระบบใต้ดินในเมือง

2.6.3 ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม

สำหรับทัศนคติของเจ้าหน้าที่ต่อลักษณะของผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ประชุม สุวัตถิ และคณะ (2523 : 207) พบว่ามีผู้ที่เห็นด้วยเกี่ยวกับการกีดขวางทางสัญจรของผู้ค้าถึงร้อยละ 96 โดยมองว่าหาบเร่แผงลอย ก่อให้เกิดปัญหาการสัญจรไปมาของประชาชนและยวดยาน นับว่าเป็นปัญหาสำคัญที่สุด รองลงมาเห็นด้วยเกี่ยวกับการก่อกองปัญหาสังคมร้อยละ 93

นอกจากนี้ยังมีรายงานจากสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร นายอดุลย์ เลานวิรัตน์ เปิดเผยว่าเขตสัมพันธวงศ์เป็นแหล่งที่มีปัญหาหาบเร่แผงลอยที่หนาแน่นและรุนแรงกว่าเขตอื่น ๆ เนื่องจากเป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจที่ใหญ่แห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ หรือที่เรียกกันว่าย่านไชน่าทาวน์

นุญครอง วิทยาทติพากร (2530 : 53-54) ศึกษาเรื่องทัศนคติของนักศึกษาวิชาชีพเกษตรกรรมต่อการใช้วัตตุมิพิษทางการเกษตร พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมทุกวันเป็นกลุ่มที่มีคะแนนทัศนคติต่ำกว่ากลุ่มที่มีความถี่ในการได้รับข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมต่ำกว่านั้น กล่าวคือนักศึกษาที่ได้รับข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมบ่อยกว่าจะไม่เห็นด้วยกับการใช้วัตตุมิพิษทางการเกษตรมากกว่ากลุ่มที่ได้รับข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมน้อยครั้งกว่า

สุภาวดี มิตรสมหวัง (2540 : 23-25) ศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวนทั้งสิ้น 2,010 ตัวอย่าง ได้ระบุถึงความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรวบรวมมาตรการที่ได้รับข่าวสารมากที่สุด คือ ป้ายรณรงค์วินัยจราจร มาตรการสร้างระบบรถไฟฟ้า และมาตรการเหลื่อมเวลาทำงานของธนาคารพาณิชย์ เรียงตามลำดับ โดยได้รับข่าวสารดังกล่าวจากหนังสือพิมพ์รายวันมากที่สุด รองลงมาคือรายการข่าวและสนทนาทางโทรทัศน์ และสุดท้ายจากรายการข่าวและสนทนาทางวิทยุ

ในภาพรวมผู้ใช้รถใช้ถนนแสดงความรู้สึกด้านบวกหรือพอใจต่อมาตรการที่ทำการศึกษาคือเป็นส่วนใหญ่ แต่ในสัดส่วนที่ไม่สูงนัก จำนวนผู้ที่รู้สึกพอใจกับมาตรการสูงกว่าผู้ที่ไม่พอใจเล็กน้อยทุกมาตรการ มาตรการเดียวที่ผู้ใช้รถใช้ถนนแสดงความรู้สึกไม่เห็นด้วย คือมาตรการเหลื่อมเวลาทำงานของธนาคารพาณิชย์ โดยให้เหตุผลว่า ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เพราะต้องเดินทางแยกกัน และต้องซื้อรถเพิ่ม สำหรับมาตรการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนแสดงความพอใจมาก คือ มาตรการสร้างระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้าและใต้ดิน เหตุผลที่พอใจเพราะเชื่อว่าจะลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลง

นอกจากนี้ยังพบอีกว่า การให้เหตุผลต่อความรู้สึกพอใจ/ไม่พอใจของผู้ใช้รถส่วนมากมักจะเกี่ยวเนื่องกับการสูญเสียสิทธิหรือผลประโยชน์อันควรได้ กล่าวคือหากมาตรการใดนำมาใช้แล้ว ผู้ใช้รถมีความรู้สึกว่าจะทำให้เกิดการสูญเสียสิทธิและผลประโยชน์ รวมทั้งทำให้เกิดความไม่สะดวกสบาย มาตรการดังกล่าวจะไม่ได้ได้รับความเห็นในเชิงบวก แต่ถ้าเป็นมาตรการที่ใช้แล้วก่อให้เกิดความสะดวกในการใช้ทาง หรือให้ผลประโยชน์ ก็จะทำให้ความเห็นในเชิงบวก แต่ก็ไม่สูงนัก

เนื่องจากมีความเชื่อว่ามาตรการที่นำมาใช้ไม่ได้ผลเท่าที่ควร เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความจริงจังในการแก้ปัญหา

ผลการวิจัยที่ผ่านมา พบว่า การดำเนินการแก้ไขปัญหาราจร ยังไม่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาราจรให้ลดลงได้ทันที่ จึงทำให้สภาพการจราจรติดขัดปรากฏอยู่ทั่วไป ส่วนหนึ่งมาจากสาเหตุดังนี้ (สุภาวดี มิตรสมหวัง, 2540 : 19-20)

1. ประชาชนขาดความรู้ และความเข้าใจในมาตรการที่นำมาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความชัดเจนของวิธีการดำเนินการตามมาตรการ เนื่องจากการนำมาตรการมาใช้ไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้เกิดความเข้าใจในวัตถุประสงค์ วิธีดำเนินการ และสาระสำคัญของมาตรการ

2. ประชาชนขาดความเชื่อมั่น และขาดศรัทธาต่อผู้ที่นำมาตรการมาปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการวางแผนการจัดการและควบคุมการจราจร ความไม่เข้มงวดในการกวดขันให้ปฏิบัติตามกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยยอมรับสินบน หรือเป็นผู้ที่ละเมิดกฎจราจรเสียเอง เนื่องจากขาดความรู้ในเรื่องของกฎหมาย

3. ประชาชนมีความรู้สึกต่อมาตรการในทางลบ เนื่องจากมาตรการที่นำออกมาปฏิบัติกระทบต่อผลประโยชน์ส่วนบุคคล หรือขัดต่อค่านิยมทางสังคมที่ประชาชนยึดถือ

4. ประชาชนมีความเชื่อว่า ปัญหาราจรไม่สามารถแก้ไขได้ เนื่องจากรัฐบาลและหน่วยงานที่รับผิดชอบขาดความจริงจังและตั้งใจในการแก้ปัญหา

อดุล วิเชียรเจริญ (2533 : 113) ได้กล่าวถึงค่านิยมที่เป็นลักษณะเฉพาะของสังคมไทย คือการรักความเป็นอิสระเป็นค่านิยมที่ฝังรากลึกอยู่ในชีวิตจิตใจของคนไทย คนไทยไม่ยอมให้ใครมายุ่งเกี่ยว และไม่ต้องการไปยุ่งกับคนอื่น ไม่ชอบอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของคนอื่น รักความเป็นอิสระของตน ทำให้คนไทยเห็นแก่ตัวเองรอดไว้ก่อน มีทรรณะ "ตัวใครตัวมัน" ค่านึงถึงความสะดวกสบายของตนเป็นเกณฑ์ ค่านิยมนี้แสดงออกในรูปของคติสุภาษิตและคำกลอนต่าง ๆ เช่น "ทำอะไรได้ตามใจคือไทยแท้" (แม้ปัจจุบันทางกรุงเทพมหานครจะพยายามเปลี่ยนให้เป็น "ทำอะไรมีวินัยคือไทยแท้")

การรักความเป็นอิสระ ทำให้คนไทยไม่ก้าวเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับเรื่องของคนอื่น ทำให้คนไทย "เกรงใจ" ผู้อื่น และหลีกเลี่ยงไม่ทำการใด ๆ ที่จะทำให้ผู้อื่นไม่พอใจ เพราะไม่ยอมให้ตนเองต้องเดือดร้อน

สำหรับค่านิยมที่ไม่เป็นที่ปรารถนาของคนไทย ซึ่งเป็นลักษณะอย่างหนึ่งของสังคมไทย สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ (2536, อ้างถึงใน กุลวดี อรรถวัฒนพันธุ์, 2537 : 4) ได้สรุปสาเหตุของปัญหาการขาดวินัยของคนในสังคมไทย ออกเป็น 2 สาเหตุใหญ่ ได้แก่

1. สาเหตุจากพื้นฐานทางวัฒนธรรม หมายถึง ความขัดแย้งในการปรับตัวของคนในสังคมไทยที่มีความเชื่อค่านิยมและแบบแผนวิถีชีวิตแบบพุทธเกษตรกรรมซึ่งได้รับการหล่อหลอมปลูกฝังมาเป็นเวลานาน กับความเชื่อค่านิยมและแบบแผนวิถีชีวิตแบบอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาประเทศตามนโยบายของการทำให้เป็นประเทศทันสมัย ความขัดแย้งดังกล่าวนี้ทำให้คนไทยส่วนใหญ่ไม่สามารถปรับตัวและดำเนินชีวิตได้อย่างสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงไปทุกขณะ และเกิดเป็นปัญหาการขาดวินัยในลักษณะต่าง ๆ

2. สาเหตุจากการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเปรียบเสมือนกติกาทางสังคมที่จะทำให้คนอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างสงบสุข ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐในหลายหน่วยงานเป็นผู้ควบคุมนำกฎหมายออกบังคับใช้กับผู้ทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายนั้น ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจังเคร่งครัด ซึ่งจะนำไปสู่ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย และก่อให้เกิดความเคารพกฎหมาย จนกระทั่งฝังลึกติดเป็นนิสัยของคนในสังคมไทยได้ยาก

เย็นใจ เลาหวณิช (2520 : 8-9) มองว่ามีค่านิยมที่ไม่เหมาะสมที่พบเห็นบ่อยครั้ง และที่สำคัญ ๆ ได้แก่ ความฟุ่มเฟือย หรูหรา ความมั่งง่าย และความประมาท ซึ่งเป็นค่านิยมสำคัญของคนแถบเอเชีย และความเป็นเอกเทศ เป็นค่านิยมสำคัญของคนไทย คือชอบมีชีวิตโดยอิสระเสรี ดังชื่อว่า ไทย มาจาก "ไท" บางครั้งเป็นไทแก่ตัวจนขาดการเกี่ยวข้องประสานงานกัน

ฟิลลิปส์ (Phillips, 1963 : 103) ศึกษาบุคลิกภาพของชาวไบน่าที่หมู่บ้านบางชั้น แล้วสรุปถึงลักษณะความสัมพันธ์ของคนไทย โดยกล่าวว่าคนไทยเป็นคนใจดี ร่าเริง มีความเป็นมิตร แต่ทั้งนี้จำเป็นจะต้องมีความสัมพันธ์แบบส่วนตัว ดังนั้นการติดต่อแบบเผชิญหน้า จึงอยู่ในรูปของพิธีกรรมทางสังคม ซึ่งเขาเรียกความสัมพันธ์ของคนไทยว่ามี "ระบบสังคมที่มีโครงสร้างหลวม" ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของเอมบริ (Embrée, อ้างถึงใน ประเสริฐ แยมกลินท์, 2524 : 117) ที่ว่าสังคมไทยยอมให้บุคคลมีอิสระอย่างกว้างขวางในการเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามความพอใจของตน บรรทัดฐานหลายอย่างไม่มีการกำหนดแน่นอนหรือตายตัวบังคับให้บุคคลต้องทำตามอย่างสังคม ยอมให้บุคคลตัดสินใจเลือกเอาเองว่าการกระทำแบบใดเหมาะสมหรือไม่เหมาะสม และเขาควรจะตัดสินใจกระทำอย่างไรในสถานการณ์นั้น ๆ

นอกจากนี้ ประเสริฐ แยมกลิ่นพุ่ม (2524 : 143) ยังได้กล่าวถึง ค่านิยมสำคัญของชาวนาไทย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเย็นใจคือการมีอิสระส่วนตัว ความเป็นตัวของตัวเอง ความใฝ่อาภักดิ์ศรัทธา และการหาความสนุกสนานร่าเริงในชีวิต สำหรับค่านิยมในด้านการร่วมมือมีการให้ความสำคัญน้อย รวมทั้งยังมีค่านิยมที่ใช้ชีวิตแบบปล่อยตัวตามสบาย ชาติระเบียบวินัย ความขยันขันแข็ง และความจริงจังในการทำงาน

อานนท์ อภาภิรม (2525 : 19-23) ได้วิเคราะห์ค่านิยมสำคัญในสังคมไทยไว้ เช่น ค่านิยมปัจเจกภาพ หมายถึงความเป็นตัวของตัวเองหรือความเป็นไทในตัวเอง ความสะดวกสบาย ซึ่งคนไทยส่วนใหญ่มักไม่ชอบกฎเกณฑ์ หรือระเบียบแบบแผน

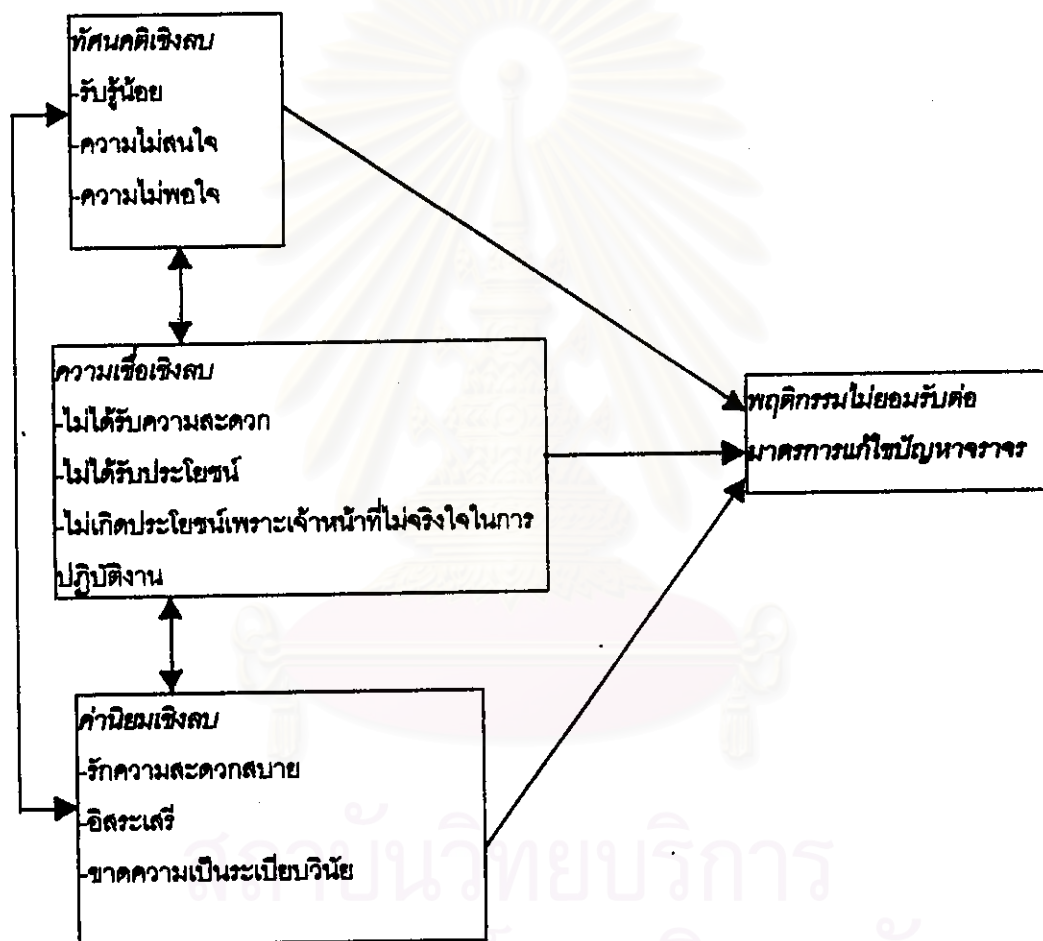
เอยาล (Ayal, 1963) ศึกษาเรื่อง "พัฒนาการระบบค่านิยมและเศรษฐกิจในประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทย" พบว่า ค่านิยมของคนไทยยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เขากล่าวว่า ลักษณะทางจิตใจของคนไทยซึ่งแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมเด่น ๆ หลายอย่างนั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากคำสั่งสอนทางด้านพุทธศาสนานิกายเถรวาทเป็นสำคัญ ระบบค่านิยมไทยให้ความสำคัญต่อคุณค่าของคนแต่ละคน ซึ่งนำไปสู่ลัทธิปัจเจกชนนิยม

ฮาเกน (Hagen, 1962) ศึกษาทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม พบว่า ทฤษฎีการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งประสบผลสำเร็จมาแล้วในประเทศที่เจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อนำไปใช้พัฒนาประเทศด้าหลังแล้วต่างล้มเหลว แม้ว่าจะดำเนินตามแผนที่วางไว้ทุกประการ ปัจจัยที่ทำให้โครงการพัฒนาเศรษฐกิจไร้ผล ก็คือวัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อ ค่านิยม ทัศนคติของคนในสังคมนั้นๆ เนื่องจากสิ่งเหล่านี้เป็นพื้นฐานที่สำคัญที่นำไปสู่การพัฒนาทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม

จะเห็นได้ว่าปัญหาจรรยาบรรณในปัจจุบัน ยังไม่สามารถแก้ไขให้ลุ่ลงได้เต็มที่ สาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ บุคคลยังมีทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัย และตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับปัญหาจรรยาบรรณ ดังนี้

2.7 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

เนื่องจากปัญหาจรรยาบรรณเกิดขึ้นจากพฤติกรรมของมนุษย์เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นในการสืบสาวหาปัจจัยอันเป็นที่มาของปัญหา เราจึงต้องสืบสาวย้อนจากผลไปหาเหตุ เมื่อพบเหตุแล้วก็แยกประเภทของเหตุออก จะเห็นว่าทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมเชิงลบเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดผลคือพฤติกรรมที่ไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ ดังนั้นผู้วิจัยจึงกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัยดังนี้



2.8 สมมติฐานการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดสมมติฐานในการวิจัยไว้ดังนี้

สมมติฐานหลัก คือ ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมเกี่ยวกับ ปัญหาจรรยาบรรณในเชิงลบ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ

สมมติฐานรอง คือ

1. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณน้อย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
2. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ไม่สนใจปัญหาจรรยาบรรณ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
3. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
4. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
5. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
6. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
7. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมรักความสะดวกสบาย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
8. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมอิสระเสรี จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ
9. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ

2.9 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

พฤติกรรมกรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน หมายถึง การที่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยไม่ยอมรับต่อวิธีการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

-ผู้ค้าหาบเร่ หมายถึง ผู้ที่ประกอบอาชีพส่วนตัว โดยการทำงานค้าขายที่มีวิธีการตั้งร้านค้าขายสินค้าอยู่กับที่ แต่บรรทุกสินค้าในหาบ หรือเครื่องมือต่าง ๆ แล้วตระเวนขายสินค้าไปตามแหล่งต่าง ๆ

-ผู้ค้าแผงลอย หมายถึง ผู้ที่ประกอบอาชีพส่วนตัว โดยการตั้งร้านค้าบนที่ซึ่งจัดไว้ในถนนสาธารณะหรือที่สาธารณะ รวมตลอดถึงอาคาร แคร่ แท่น โต๊ะ แผง เสื่อ พื้นดิน เรือ หรือแพ สำหรับขายสิ่งของต่าง ๆ

-มาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน หมายถึง วิธีการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งกำหนดขึ้นในปี พ.ศ. 2540 ถึงปัจจุบัน ในที่นี้หมายถึงมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่มีผลโดยตรงกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอย 3 มาตรการ คือ

1. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน
2. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ

-ปัญหารถจักรยาน หมายถึง สภาพการจราจรติดขัด และความไม่เป็นระเบียบบนท้องถนนและทางเท้า

ทัศนคติเชิงลบ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด และการแสดงออกซึ่งความเชื่อของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกี่ยวกับปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้พวกเขามีพฤติกรรมกรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน การแสดงออกดังกล่าวประกอบด้วย องค์ประกอบ 3 ประการ คือ

1. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานน้อย
2. ความไม่สนใจปัญหารถจักรยาน
3. ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย หมายถึง การไม่เคยได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับวิธีการแก้ไขปัญหาราจรที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งกำหนดขึ้นในปี พ.ศ. 2540 ถึงปัจจุบัน หรือนาน ๆ ครั้ง

- ความไม่สนใจปัญหาราจร หมายถึง ความเบื่อน่ายเกี่ยวกับสภาพการติดขัดหรือความไม่เป็นระเบียบบนถนน และการมองว่าการแก้ไขปัญหาราจรเป็นการเสียเวลา

- ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร หมายถึง ความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ และความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ

ความเชื่อเชิงลบ หมายถึง การไม่ยอมรับทัศนคติของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในเรื่องปัญหาราจร ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามค่านิยมของสังคม โดยผู้วิจัยแบ่งความเชื่อเชิงลบเป็น 3 ประเภทคือ

1) ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

2) ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

3) ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

-ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก หมายถึง ความเชื่อของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกี่ยวกับการไม่ได้รับความสะดวกในด้านการประกอบอาชีพ

-ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ หมายถึง ความเชื่อของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกี่ยวกับการไม่ได้รับประโยชน์ในด้านการประกอบอาชีพ

-ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะเกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน หมายถึง ความเชื่อของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกี่ยวกับความไม่จริงจังในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐบาล

ค่านิยมเชิงลบ หมายถึง สิ่งที่ถูกห้ามเร่ร่อนลงนัย ๗ นียม และเห็นว่าเป็นสิ่งที่ดี โดยศึกษาค่านิยม 3 ประการ คือ ค่านิยมรักความสะอาดสบาย ค่านิยมอิสระเสรี และค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

-ค่านิยมรักความสะอาดสบาย หมายถึง สิ่งที่ถูกห้ามเร่ร่อนลงนัยและเห็นว่าเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้นั้นเกิดความสะอาดสบายในการประกอบอาชีพ

-ค่านิยมอิสระเสรี หมายถึง สิ่งที่ถูกห้ามเร่ร่อนลงนัยและเห็นว่าเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้นั้นมีความเป็นตัวของตัวเอง

-ค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย หมายถึง สิ่งที่ถูกห้ามเร่ร่อนลงนัยและเห็นว่าเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้นั้นได้รับประโยชน์ แม้ต้องฝ่าฝืนกฎระเบียบก็ตาม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย