บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Structural - Function Theory)

หัวใจของทฤษฎีนี้มีสมมติฐานที่ว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิต อย่างหนึ่ง และสิ่งมีชีวิตนี้จะมีส่วนประกอบหลายอย่าง แต่ละอย่างมีหน้าที่เฉพาะจะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของส่วนรวมคือ ตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นอย่างนั้นทุกส่วนของสังคมมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ ส่วนต่าง ๆ เหล่านั้นของสังคมรวมกันเข้าเป็นโครงสร้างของสังคมจึงได้ชื่อว่าเป็นทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่นิยม

วิวัฒนาการของทฤษฎีต่อมารวมเอาสังกัประบบเข้าไปด้วย โดยบอกว่าโครงสร้างของสังคมอาจจัดเป็นระบบได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่าง ๆ กันแล้วก็รวมเอาสังกัปสมดุล (equilibrium) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่าระบบต่าง ๆ ของสังคมจะปฏิบัติหน้าที่อย่างสอดคล้องกันทำให้เกิดดุลยภาพ หรือสังคมเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็ไม่ได้อยู่นิ่งหรือคงอยู่กับที่ เติบโตเจริญก้าวหน้าหรือยุบหดเสื่อมลงได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพเคลื่อนที่ (moving equilibrium)

ความเจริญก้าวหน้าหรือความเสื่อมของสังคมก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้างนี่เอง ถ้าเพิ่มโครงสร้างเพิ่มส่วนประกอบมากขึ้นส่วนประกอบเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่แตกต่างกันเฉพาะเรื่องเฉพาะด้านไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่าสังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่าง ๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็นสังคมนั้นก็เสื่อมลง

นักสังคมวิทยาในหมู่นักโครงสร้าง-หน้าที่นิยม มองเห็นสังคมมีลักษณะดังต่อไปนี้คือ

1.สังคมในฐานะที่เป็นระบบ ที่มีอาณาเขตแน่นอนเป็นสังคมที่วางระเบียบตนเอง ควบคุมตนเอง (self-regulating) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่าง ๆ พึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพไว้ได้

2.ในฐานะที่เป็นระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ทำนองเดียวกันกับอินทรีย์ทั้งหลายสังคมมีความต้องการส่วนหนึ่ง(need or requisites) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้วจะทำให้สังคม

ดำรงชีวิตอยู่ได้ ส่วนต่าง ๆ สามารถพึ่งพากันได้ (homeostasis) และสามารถรักษาดุลยภาพไว้ได้

3. เมื่อเป็นดังนั้น การวิเคราะห์ระบบที่ปำรุงรักษาตนเอง (สังคม) เชิงสังคมวิทยาจึงควรต้องมุ่งสนองความต้องการความจำเป็นของส่วนประกอบต่าง ๆ ของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้นจะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากันและดุลยภาพแล้ว

4. ในระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา (homeostasis) ดุลยภาพ (equilibrium) และการมีชีวิต (survival) อาจกล่าวได้ว่าโครงสร้างหลายโครงสร้างสามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวก็ได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใด ๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง-หน้าที่ มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วม มือประสานกันเป็นร่างแหที่มีระเบียบกระทำกระทำการในหน้าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่าเป็นแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่กระทำการได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

แนวโครงสร้าง-หน้าที่มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแหที่มีระเบียบกระทำการในหน้าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่าเป็นแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่กระทำการได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ในแนวทางของกลุ่มทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์(Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ตัน (Robert Merton) ซึ่งสอนเน้นว่ากลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไปเพราะว่านี่เป็นหารหน้าที่ (Function) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ให้การศึกษาแก่เด็ก ๆ เตรียมฝึกอบรมคนงาน ช่วยดูแลเด็ก ๆ แทนบิดามารดาในช่วงที่อยู่โรงเรียน และทำหน้าที่ฝึกฝนอบรมเด็กของชุมชนในกิจการอื่น ๆ อีกมาก

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลย์ได้ แต่ไม่นานนักสังคมก็จะต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นมาใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมาก ๆ เป็นสิ่งที่เราต้องการตลอดชั่วแห่งประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ก็ยังช่วยให้ประกันได้ว่าสังคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีเนื้อที่เหลืออยู่เป็นจำนวนมากประชาชนใช้เป็นที่อยู่อาศัยประกอบการทำมาหากินครอบครัวถือว่ายังมีประโยชน์ในแง่ของการทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งที่ดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับสังคมด้วย แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบัน โลกเต็ม

ไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียดอันเนื่องมาจากการเกิดมาก และการตายที่น้อยกว่าเมื่ออดีต ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมากเหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นสิ่งที่ดีแน่ กล่าวอีกนัยหนึ่งครอบครัวที่มีสมาชิกมาก ๆ ได้กลายเป็นการกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะทำการขุกคามข่มขู่สวัสดิภาพของสังคมดังนั้นความสมดุลแบบใหม่จะต้องเข้ามาแทนกล่าวคือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมากเราก็ต้องการให้มีการเกิดน้อย และมีอัตราในการตายน้อยด้วย ดังนั้นค่านิยมหรือการปฏิบัติซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้นสนับสนุนให้เกิดความสมดุลจนกลายเป็นเนื้อหนึ่งเดียวกันในระบบสังคมนี้ เรียกว่าการกระทำหน้าที่ที่ดี ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้เกิดการเสียสมดุล เรียกว่าการกระทำผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่ได้บังเกิดผลใด ๆ ก็เรียกว่าไม่มีการกระทำหน้าที่ ดังเช่นในระบอบประชาธิปไตยที่มีกลุ่มการเมืองหรือพรรคการเมืองถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบิดก็ดี การลอบฆาตกรรมก็ดี การขุกคามข่มขู่เข็ญทางการเมืองก็ดี จัดว่าเป็นการกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของระบบของระบอบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญลักษณ์ของพรรคการเมืองไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่นักสังคมวิทยากลุ่มโครงสร้างหน้าที่มักถามเสมอ อาทิเช่น

ค่านิยมนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถาบันนี้เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับการปฏิบัติหรือสถาบันอื่นของสังคมอย่างไร การเปลี่ยนแปลงถูกนำเข้ามาจะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสังคมเปรียบเสมือนโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก รวมกันซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตนเองเพื่อธำรงไว้ซึ่งสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่าง ๆไม่ทำหน้าที่ของตนเองก็จะทำให้เกิดความผิดปกติแก่สังคมได้

ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomic)

Merton ได้กล่าวถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดแรงกดดันและขัดแย้งต่อบุคคล ในกลุ่ม จนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามกฎของสังคม ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน 2 อย่างคือ

1.1 จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกันซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพแวดล้อมและถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทาง

วัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่า เป็นสิ่งถูกต้องเช่น สมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบหาสมาคมคนจะได้ดีจะต้องเข้าวัดอยู่กับพระได้รับการอบรมเป็นต้น แต่ในสังคมปัจจุบันเราย้ำเรื่องเงินเรื่องวัตถุมากกว่า ค่านิยมแบบนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

1.2 วิธีการต่าง ๆที่สังคมได้กำหนดให้บุคคลปฏิบัติ ตามอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการปฏิบัติคุณธรรมต่าง ๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับเช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่สังคมวางไว้ เพื่อให้สังคมเป็นระเบียบไม่ยุ่งยากสับสนถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคติชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง สังคมจะส่งเสริมโดยเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วยการศึกษาและการทำงาน

ซึ่งในสังคมปัจจุบัน มีปัญหาเรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนดเนื่องจาก 2 อย่างเป็นเรื่องที่มนุษย์กำหนดขึ้นมา การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจทำให้เกิดการเสื่อมเสียทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกันปัจจุบันที่เน้นเป้าหมายและความสำเร็จของเงิน โดยไม่เน้นในวิธีการที่สังคมกำหนด ซึ่งเงินนี้นอกจากจะใช้ซื้อเครื่องอุปโภคบริโภคยังเป็นเครื่องส่งเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมี และชั้นทางสังคมที่สูงขึ้นไปอีกด้วย เป็นต้น

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เราเข้าใจการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าเมื่อบุคคลใดยอมรับหรือไม่ยอมรับในจุดหมายปลายทางที่สังคมกำหนด และเมื่อใดที่บุคคลยอมรับปฏิบัติตามหรือไม่ยอมปฏิบัติตามด้วยวิธีการที่สังคมกำหนด

\+ = ยอมรับ
\- = ไม่ยอมรับ
-+ = ไม่ยอมรับในสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง cultural goals	วิธีการ institutionalized means
1.ปฏิบัติตาม	+	+
2.แหวกแนว	+	-
3.เจ้าระเบียบพิธี	-	+
4.หนีโลก	-	-
5.ท้าทาย	-+	-+

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้นอาจจะเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ ที่มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่นเด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อยเนื่องจากด้อยการศึกษา ด้อยทักษะ พวกเหล่านี้อาจจะมารวมตัวกันเป็นกลุ่ม เช่น เสพย์ยาเสพติด ลักขโมย แต่ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้กระทำผิดเสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่าง เช่น หากกลุ่มยกย่องคนทำผิดหรือเป็นเพื่อนเป็นพวกมิจฉาชีพ บุคคลนั้นก็มีบรรยากาศจูงใจไม่น้อยให้กระทำผิด

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น (Gould & kOLB,1964:196) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่แตกต่างกันอันได้แก่ ทัศคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเป็นต้น (Walman,1973:89)

พาร์สัน (Talcot Parsons) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้ละเมิด

สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยให้ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด (Parson อ้างถึงใน Thio,1973:98)

เมอร์ตัน (Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างอิงการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่นการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายเด็กหรือการกระทำที่มีลักษณะท้าทาย หรือแหวกแนว เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง (Merton อ้างถึงใน Thio,3:4)

Becker (1963:9) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับ พฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า "กลุ่มทางสังคมได้สร้างความเบี่ยงเบนขึ้นมาโดยอาศัยกฎเกณฑ์จากการละเมิดกฎเกณฑ์ดังกล่าวซึ่งก่อให้เกิดความเบี่ยงเบนโดยใช้กฎเกณฑ์เหล่านั้นต่อบุคคลที่มีพฤติกรรมละเมิดดังกล่าว และประทับตราพวกเขาว่าเป็นพวกนอกคอก จากจุดยืนอันนี้ ความเบี่ยงเบนจึงไม่ใช่คุณลักษณะของการกระทำที่บุคคลกระทำ แต่เป็นผลตามมาของการใช้กฎเกณฑ์หรือการลงโทษของคนอื่น ๆ ที่มีต่อผู้กระทำความผิด ผู้เบี่ยงเบนก็คือ คนผู้ซึ่งถูกการประทับตราถูกใช้เป็นผลสำเร็จ พฤติกรรมเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่คนอื่นประทับตรา..."

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่น ๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้นละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

การเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปก่อให้เกิดการต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุดคือ อาชญากรรม หรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ติดยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่ระบุว่าพฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะว่าการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำที่เบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ซึ่งในปัจจุบันสังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่มากก็น้อย เช่น การกระทำผิดกฎจราจร ไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอดเป็นต้น แค่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อได้รับการประนามหรือ ดีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประนามว่าเป็น ไอ้หัวขโมย ขี้ยา หรือ โสเภณีเป็นต้น บาง

คนอาจเคยกระทำความผิดร้ายแรงแต่ไม่ถูกประณามหรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนเนื่องจากว่ามีอำนาจ ดังนั้นการกระทำความผิดกฎจราจรนั้นจะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าเป็นการกระทำฝ่าฝืนกฎและประณามว่าไม่ดี

Cognitive Dissonance Theory

Leon Festinger (1965) แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติกลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อการเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต อยู่ในสภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้ทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1.บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของตนอันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ

2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์ หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน

3. การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม

4.การบังคับให้ยอมทำตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งกันขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

1.หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน

2.ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล

3.เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน

4.เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

(Festinger อ้างถึงใน สุรพล กาญจนจิตรา,2524)

กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับการขับรถ มีดังต่อไปนี้คือ

1. การใช้ รถ

1.1 รถทุกคันที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วนและต้องใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถได้แก่ โคมไฟท้ายและโคมไฟหยุด และโคมไฟส่องสว่างเมื่อใช้เท้าห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยนต์เท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณวับวาบ เสียงสัญญาณไฟเรน เสียงสัญญาณนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนหรือสัตว์สิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้รั่วไหล ส่งกลิ่นหรือส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับรถต้องใช้ทางนี้คือ

3.1 ผู้ขับรถต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้ชนคนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วและหยุดรถเมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับรถขับรถในช่องรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนดหรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

4.2 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้ายให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถหยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้หยุดรถ วงเวียน บนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขันหรือที่มีหมอก ควัน ฝุ่น

5. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียนต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจรผู้ขับรถต้องปฏิบัติการอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรแล้วเมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาไปก่อน

5.3 ผู้ขับรถออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือกำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

6. การขับแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1 ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1.1.ต้องใช้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์

6.1.2. ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกันขอทาง

6.1.3. ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวาเพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง

6.1.4. ดูในกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

6.1.5. ดูข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่

6.1.6. เมื่อผู้ขับขี่รถคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้วจึงแซงขึ้นหน้าได้

6.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

6.2.1. รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

6.2.2. ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตาม 6.2.1 หรือ 6.2.2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

6.3 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นในกรณี ดังนี้

6.3.1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

6.3.2. ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

6.3.3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ 60 เมตร

6.3.4. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

6.3.5. ห้ามขับแซงล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

6.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

ผู้ขับขี่ขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถ และขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถที่จะแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

7. การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

7.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

7.1.1. ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือไฟกระพริบทางขวา

7.1.2. มองกระจกหลังเมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงเลี้ยวรถออกจากที่จอดรถ

7.2 การเลี้ยวซ้าย

7.2.1. ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

7.2.2. ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายการจราจรและให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขี่รถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.2.3. ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุดให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3 การเลี้ยวขวา

7.3.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถให้ผู้ขับรถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.2. สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปให้ผู้ขับขี่รถชิดทางขวาสุดทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.3. ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุดให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3.4. สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไปได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

7.3.5. ขับรถจะเข้าทางแยกและต้องการจะเลี้ยวขวา ก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลังเพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่แล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขับรถเข้าทางกลางทางด้านซ้ายของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ทางแยกระวังให้ทางรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรออยู่จนกระทั่งรถที่แล่นสวนในทางตรงว่างแล้วจึงเลี้ยวขวาไปได้อย่าเลี้ยวขวาติดมุมโดยไม่เข้าอยู่กลางทางแยก

ข้อควรจำ : ดูกระจกมองหลัง-ให้สัญญาณ-หยุดรถ-มีช่องว่างจึงเลี้ยวไปได้

7.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณี (1) หรือ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

7.5 ในทางเดินรถที่สวนทางกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

7.6 ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในทางเดินรถนั้น

7.7 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ, ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(2) กลับรถที่ปลอดภัย ที่ดับขัน บนสะพาน เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

(3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถ ในบริเวณดังกล่าวได้

8. ความรู้เกี่ยวกับ การหยุดรถ และจอดรถ

8.1 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่มีการกีดขวางการจราจร

8.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนาน ชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานกำหนดไว้

8.3 แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องทางเดินรถประจำทางนั้น

8.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(1) ในช่องทางเดินรถ เว้นแต่หยุดรถชิดขอบทางเดินซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

8.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จรต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.6 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(1) บนทางเท้า

(2) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(3) ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(7) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(9) ซ้อนกับรถอื่นที่จอดรถอยู่ก่อนแล้ว

(10) ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(11) ระหว่างเขตเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดทางเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(12) ในที่ขับขัน

(13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

8.7 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อไว้

8.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

8.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่เป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

8.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

8.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

8.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.13 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

(1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวังรถไป แสดงว่ารถไฟกำลังผ่าน

(2) มีสิ่งปิดกั้นหรือเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ที่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

8.14 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมีเครื่องระวังรถไฟหรือไม่ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระหว่างรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไปได้

8.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้

ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และสำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้คือ

1. การป้องกันอุบัติภัยจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการคือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ผู้ขับขี่รถและผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งขับขี่ จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่นสายตาดีได้ยินเสียงต่าง ๆ ชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่นๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถดังนี้คือ

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่รถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอทาง และอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวัดเฉวียน การแซงรถที่คับขันขับรถฉวัดเฉวียนปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางการจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่าไม่เป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือสู่ทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเรา ก็ควรเปิดทางไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ คือ การขับรถที่มีรถมากๆนั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็นอย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาทและขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรจะคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตรายข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับขี่ต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกันโดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่นต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วนสมบูรณ์ ไม่ชำรุดหากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่นห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิมทันที

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยกทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้น เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูก พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2. การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ ความบกพร่องของผู้ขับรถที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชลอรถเป็นเหตุให้รถชนกับรถคันอื่น ชนผู้เดินเท้ารถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่นขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้ายรถคันอื่น แซงในที่คับขัน กะระยะแซงผิด เป็นต้น

2.3 ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่นขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้าย ไม่หรี่โคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถ ตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถได้ เช่นเหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3. การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียดายค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสพอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ติดขัด หรือเสื่อมสภาพขัดข้องใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือลื่น บังคับรถยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูงและไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจเกิดอุบัติเหตุได้

3.5 เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา

3.6 เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนักและมากบังสายตากระจกมองหลัง

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนชำรุดมีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันตลบรถ

กวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุง่าย

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

งานวิจัยที่เกี่ยวกับปัญหาจราจร

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทางบกในเขตกรุงเทพมหานครผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่

2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์

2.3 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.5 พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์

2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

พีรพงษ์ กิ่วเกษม (2538) ได้ทำการวิจัยเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบ ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาล กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจรพบว่า

ทัศนะที่ต่อมาตราการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจรตามหลักการบริหารจราจรสากล

1. ทางด้านวิศวกรรมจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลและประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะในการแก้ไขปัญหาจราจร ทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการการสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ายกระดับ (ธนายง)(โซปเวล) การจัดระบบจราจรเฉพาะพื้นที่ที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านวิศวกรรมจราจร ในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟฟ้าจราจรตามทางแยก ให้สัมพันธ์กับการจราจรที่สมดุลกับปริมาณรถ การใช้เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ ในจุดที่เหมาะสม การจัดระบบเดินรถแบบวันเวย์ การจัดระบบเดินรถแบบสวนช่องทางบัสเลน ระบบทางด่วน โครงการยกระดับ

2. ทางด้านบังคับใช้กฎหมาย

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

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะ ในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยมาตราการต่างๆ ดังนี้คือ การใช้ใบสั่งแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้มาตราการล็อคล้อและยกรถ การบังคับให้รถทุกคันทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย การเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ การสลับเวลาการทำงานของหน่วยราชการ บริษัทเอกชนและรัฐวิสาหกิจ

3. ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะในการแก้ไขปัญหาจราจร ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับจราจร โดยมาตราการการจัดทำป้ายโปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎจราจร การว่ากล่าวตักเตือน อบรมผู้กระทำผิดกฎจราจร การรณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยในการจราจร การทำความเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหาจราจรต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน การใช้วิทยุข่าวสารการจราจรที่รายงานสภาพการจราจรที่รายงานสภาพการจราจร

ศราวุฒิ พนัสชาว (2526) พบว่าสาเหตุการเกิดปัญหาจราจรนั้นเนื่องจากเกิดการแย่งชิงทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรีบเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต้องการให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับคนอื่นแม้แต่เพียงเล็กน้อยเกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกแก่ตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่นการหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถค่อมทางจราจร

3. การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิ์จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่นขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้ผู้อื่นแซงตน แต่ตนเองชอบแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

สมมติฐานการวิจัย

1. การขับรถแซงในที่คับขันของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

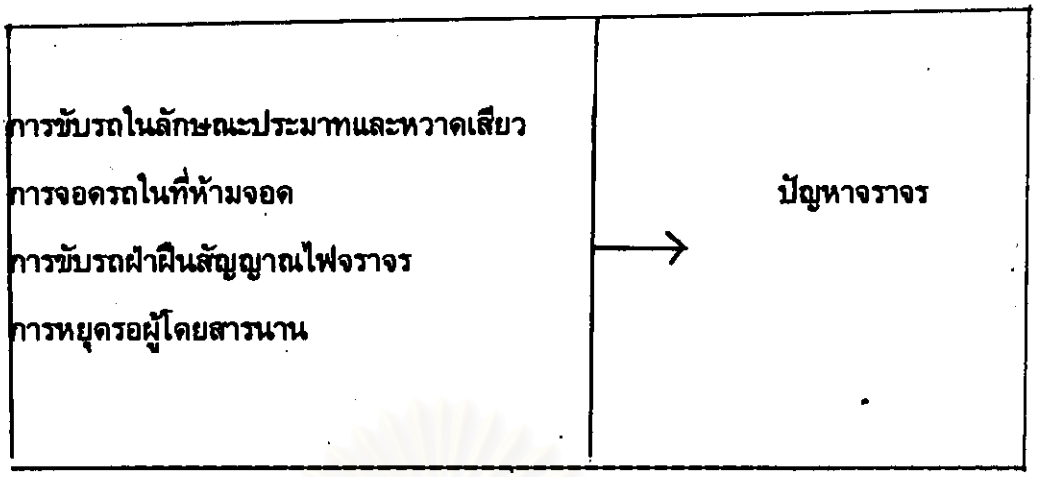
2. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

3. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

4. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างทำให้เกิดปัญหาจราจร

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
การขับรถแซงในที่คับขัน	



นิยามศัพท์ในการศึกษา

"รถจักรยานยนต์รับจ้าง" หมายถึง รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร ทั้งรถรับจ้างอิสระและรถรับจ้างที่มีสังกัด

"ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง" หมายถึง ผู้มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง รับส่งผู้โดยสารไปสถานที่ต่าง ๆ ตามแต่จะตกลงกัน ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งอาจเป็นชายหรือหญิงก็ได้

"การจราจร" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์

"ปัญหาการจราจร" หมายความว่า สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร ซึ่งในที่นี้จะครอบคลุมถึงสาเหตุ ปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัยและจิตใจ ตลอดจนแนวทางแก้ไข

"ทาง" หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางร่วม ทางแยก ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่ยินยอมให้ประชาชน

	ใช้ในการจราจรเว้นทางรถไฟในที่นี้ หมายถึงถนนทั่ว ๆ ไปที่ใช้ในการจราจรทางบกกรุงเทพมหานคร
"พฤติกรรม"	หมายถึง การแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ
"สภาพรถ"	หมายถึง เครื่องยนต์ อุปกรณ์ที่นำมาให้บริการ ซึ่งมีทั้งสภาพใหม่และเก่า
"ผู้ขับขี่"	หมายถึง บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างดังกล่าวข้างต้น จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามเส้นทางที่ตกลงกัน
"สัญญาณจราจร"	หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีดหรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
"สัญญาณไฟจราจร"	หมายถึง โคมสัญญาณที่ใช้ควบคุมการจราจร มีขนาดและติดตั้งหรือทำให้ปรากฏไว้ในทางในลักษณะที่ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณมองเห็นได้โดยชัดเจน
"เครื่องหมายจราจร"	หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
"การปฏิบัติ"	หมายถึง การประพฤติปฏิบัติซึ่งเป็นกิจวัตรประจำวัน อันเป็นพฤติกรรมภายนอกของผู้ขับรถจักรยานยนต์ นับแต่การตรวจสภาพรถก่อนนำรถออก

ความระมัดระวังในขณะที่ขับรถทุกครั้ง การปฏิบัติตนตามกฎจราจร การปฏิบัติตนหลังขับรถ

"การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร" หมายถึง การละเมิด การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

"ประสบการณ์การขับรถ" หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มขับรถจนถึงปัจจุบัน

"คนโดยสาร" หมายถึง ผู้ที่อยู่ในยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ อาจจะเป็นการซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์หรืออยู่ภายในรถยนต์

"ลักษณะการใช้รถใช้ถนน" หมายถึง ระยะเวลาที่อยู่บนท้องถนนเฉลี่ยต่อวัน ย่านที่ขับขี่หรือผ่านเสมอ ประสบการณ์การถูกจับกุม การประสบอุบัติเหตุ การใช้อภิสิทธิ์ และความสะดวกสบายของยานพาหนะ

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาการจราจร เพื่อให้การวิจัยมีคุณภาพที่สุด จึงได้แบ่งระเบียบวิธีวิจัยออกเป็น 3 ส่วน โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้ คือ แบบสอบถาม การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ซึ่งการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านมานุษยวิทยา ซึ่งในแต่ละส่วนมีขั้นตอนและวิธีการดังต่อไปนี้

แบบสอบถาม

1. ประชากรเป้าหมายและการสุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรเป้าหมาย

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งที่เป็นรถของส่วนตัวและเช่าขับ โดยจะต้องมีอาชีพหลักในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครรวมทั้งสิ้น 140 คน

1.2 การสุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างเป็นชั้นภูมิ (Stratifield Sampling) กล่าวคือในการวิจัยนี้จะพิจารณาสุ่มตัวอย่างจากจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครแทนที่จะสุ่มจากจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด จะได้ประชากรเป้าหมายจำนวน 240 คน

จากนั้นผู้วิจัยก็จะสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidential Random Sampling) โดยสุ่มจากผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้วิจัยพบโดยบังเอิญไม่เจาะจง ในเขตพื้นที่สุทธิสาร , ห้วยขวาง , สุขุมวิท , เทเวศร์ ,ดาวคะนอง , วงเวียนใหญ่, บางประกอก , รามคำแหง และแจ้งวัฒนะ รวม 240 ตัวอย่าง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยประมวลสรุปจากการวิจัยต่าง ๆที่เกี่ยวข้องนำมาจัดหมวดหมู่แล้วพัฒนาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสำรวจพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมีลำดับขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างเครื่องมือ เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การออกแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน

ก.ข้อมูลภูมิหลังทางสังคมและเศรษฐกิจ

ข. พฤติกรรมการขับขี่รถที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

2. การกำหนดระดับคะแนน

ในคำถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรผู้วิจัยได้กำหนดน้ำหนักคะแนนดังนี้

คำถามในเชิงลบ

ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรมการขับขี่รถ	คะแนน
บ่อยมาก	4
บ่อย	3
น้อย	2
ไม่เคย	1

คำถามในเชิงบวก

ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรมการขับขี่รถ	คะแนน
บ่อยมาก	1
บ่อย	2
น้อย	3
ไม่เคย	4

ถ้าคำถามใดมีค่าคะแนนสูงแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ในทางตรงข้ามคำถามข้อใดมีค่าคะแนนต่ำแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ก. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อได้คะแนน และคะแนนเฉลี่ยของคำถามแต่ละข้อแล้วก็จะนำมาจัดลำดับความสำคัญของพฤติกรรม (rank) เพื่อนำเสนอพฤติกรรมจากสูงที่สุดไปต่ำที่สุด

ข. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักของการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งในการวิจัยนี้แบ่งพฤติกรรมออกเป็น 5 ประการ

นำค่าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรมหลัก แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ในทางตรงข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

ค. การเปรียบเทียบระดับทัศนคติ ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละคำถามว่าแตกต่างกันหรือไม่แล้วนำมาอธิบายด้วยวิธีการพรรณนาโดยใช้ข้อมูลจากสถิติประกอบการพรรณนา

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

จะใช้วิธีการทางมานุษยวิทยาเพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จะใช้วิธีสุ่มแบบบังเอิญไม่เจาะจง รวมทั้งสิ้น 20 ตัวอย่าง ในการสัมภาษณ์จะใช้นามสมมติกับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นก็จะสรุปผลตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา

การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-paticapant Observation)

เป็นการศึกษาทางมานุษยวิทยาอีกวิธีหนึ่ง เพื่อที่จะให้งานวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพเพิ่มยิ่งขึ้น โดยจะสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น 3 จุด ได้แก่ แยกนานา แยกสุทธิสาร แยกเมืองทอง 1 โดยจะทำการสังเกตการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่นคือ ช่วงเวลา

06.00 น - 09.00 น. และช่วงเวลา16.00 น. - 19.00 น. จากนั้นจะสรุปผลตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

I17433818