

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ระเบียบวิธีวิจัย

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Structural - Function Theory)

หัวใจของทฤษฎีนี้มีสมมติฐานที่ว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่งสิ่งมีชีวิตนี้จะมีส่วนประกอบหลายอย่าง แต่ละอย่างมีหน้าที่เฉพาะจะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของส่วนรวมคือตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นอย่างนั้นทุกส่วนของสังคมมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติ ส่วนต่างๆ เหล่านั้นของสังคมรวมกันเข้าก็เป็นโครงสร้างของสังคมจึงได้ชื่อว่าเป็นทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่

วิวัฒนาการของทฤษฎีต่อมารวมเอาสังคมกับระบบเข้าไปด้วย โดยบอกว่าโครงสร้างของสังคมอาจจัดเป็นระบบได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่างหากแล้วก็รวมเอาสังคมกับสมดุล (equilibrium) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่าระบบต่างๆ ของสังคมจะปฏิบัติหน้าที่อย่างสอดคล้องกันทำให้เกิดดุลยภาพ หรือสังคมเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็ไม่ได้อยู่นิ่งหรือคงอยู่กับที่ เติบโตเจริญก้าวหน้าหรือยุบหดเสื่อมโทรมลงได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพเคลื่อนที่ (moving equilibrium)

ความเจริญหรือความเสื่อมของสังคมก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้างนี้เอง ถ้าโครงสร้างเพิ่มส่วนประกอบมากขึ้นส่วนประกอบเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่แตกต่างหรือเฉพาะเรื่องเฉพาะด้านไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่าสังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่างๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็น สังคมนั้นก็เสื่อมลง

นักสังคมวิทยาในหมู่นัก โครงสร้าง - หน้าที่ นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะดังต่อไปนี้คือ

- 1.สังคมในฐานะที่เป็นระบบ ที่มีอาณาเขตแน่นอนเป็นสังคมที่วางระเบียบตนเองควบคุมตนเอง (self-regulating) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่างๆ พึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพไว้ได้

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

3. เมื่อเป็นดังนั้น การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง (สังคม)เชิงสังคมวิทยา จึงควร ต้องมุ่งสนองความต้องการจำเป็นของส่วนประกอบต่างๆของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้น จะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากันและคุณภาพแล้ว

4. ในระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่ง ขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา (homeostasis) ดุลยภาพ (equilibrium) และการมีชีวิต (survival) อาจกล่าวได้ว่าโครงสร้างหลายโครงสร้างสามารถสนองความต้องการจำเป็น อันเดียวกันได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใดๆ หรือ ความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง-หน้าที่มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วมมือประสานกันเป็น ร่างแหที่มีระเบียบกระทำกร ในหน้าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และค่านิยมของสมาชิก ส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่า เป็นแนวโน้มที่จะ รักษา ระบบที่กระทำกร ได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ในแนวทางของกลุ่มทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์ (Talcott Parsons) และโรเบิร์ต เมอร์ดัน (Robert Merton) ซึ่งสอนเน้นว่า กลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบันต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป เพราะว่าเป็นการหน้าที่ (Function) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ให้การศึกษาแก่เด็กๆ เติรมฝึก อบรมคนงาน ช่วยดูแลเด็กๆ แทนบิดามารดาในช่วงที่อยู่โรงเรียนและทำหน้าที่ฝึกฝนอบรมเด็ก ของชุมชนในกิจการอื่นๆอีกมาก

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนักสังคมก็จะต้อง สร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นมาใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ครอบครัวยุคใหม่ที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ เป็นสิ่งที่ เราต้องการตลอดช่วงประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ก็ยิ่งช่วยให้ประกันได้ว่าสังคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีเนื้อที่เหลือน้อยอีกมาก ที่ประชาชนใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบกรทำมาหากินครอบครัวขนาดใหญ่ถือว่ายังมีประโยชน์ ในแง่ของการทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับ

สังคมด้วย แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบัน โลกเต็มไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียดเนื่องมาจาก การเกิดมาก และการตายที่น้อยกว่าเมื่อ อดีต ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมากๆ เหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นที่ดีแน่ กล่าวอีกนัยหนึ่ง ครอบครัวที่มีสมาชิกจำนวนมากๆ ได้กลายเป็น การกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะทำการรุกรานข่มขู่สวัสดิภาพของสังคม ดังนั้น ความสมดุลแบบใหม่จะต้องเข้ามาแทน กล่าวคือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมาก เราก็ต้องการให้เป็นการเกิดน้อย และมีการตายน้อยด้วย ดังนั้น คำนิยามหรือการปฏิบัติซึ่ง ถือว่าเป็นการกระทำกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่งหรือสถานที่หนึ่ง ก็อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้น สนับสนุนให้เกิดความสมดุลจนกลายเป็นเนื้อหนึ่งเนื้อเดียวกันในระบบสังคม นี้เรียกว่าการกระทำหน้าที่ที่ดี (Function) ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้เกิดการเสียความสมดุล เรียกว่าการกระทำผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ (Dysfunctional) แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่บังเกิดผลใดๆ ก็เรียกว่าไม่มีการกระทำหน้าที่ (Nonfunctional) ดังเช่นในระบบประชาธิปไตยที่มีการมีกลุ่มทางการเมืองหรือพรรคการเมืองถือว่าการกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบิดก็ถือการลอบฆาตกรรม การรุกรานข่มขู่เชิงทางการเมืองก็ดี จัดว่าเป็นการกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของระบบของระบอบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญลักษณ์ของพรรคการเมืองไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่กลุ่มนักสังคมวิทยาโครงสร้าง-หน้าที่มักถามเสมอ อาทิเช่น คำนิยามนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถาบันนี้เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับการปฏิบัติหรือสถาบันอื่นของสังคมอย่างไร การเปลี่ยนแปลงถูกนำเสนอเข้ามาจะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสังคมเปรียบเสมือนตัวโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก รวมกันซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตัวเองเพื่อชำระค่าใช้จ่ายสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่างๆ ไม่ทำหน้าที่ของตนเองก็จะทำให้เกิดความผิดปกติแก่สังคมได้

โครงสร้างทางสังคมและภาวะไร้ระเบียบ (Social Structure and Anomie)

แนวความคิดนี้ถือว่าสังคมได้เกิดจากการรวมตัวอย่างมีระเบียบกฎเกณฑ์แน่นอนที่คาดหวังให้สมาชิกต้องปฏิบัติ การเสียระเบียบทางสังคมเกิดจากกฎเกณฑ์เหล่านี้ล้มเหลว ทำให้ไม่มีผู้ปฏิบัติตามหรือละเมิดดังกล่าว ความล้มเหลวของกฎเกณฑ์หรือการละเมิดดังกล่าวอาจจะมีสาเหตุ 3 ประการ คือ

1. การไร้กฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเราไม่มีกฎเกณฑ์คอยบอกว่าจะต้องทำอะไร

2. ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่าถูกบีบหรือถูกบังคับให้กระทำตามบรรทัดฐานที่ตรงกันข้ามหรือขัดแย้งกัน

3. การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า การเชื่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ก็ไม่ได้ทำให้ตนได้รับประโยชน์หรือได้รับโทษอะไร เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว อาจจะทำให้มาตรฐานของความประพฤติที่เคยปฏิบัติมาจนเป็นประเพณีกลายเป็นสิ่งที่ล้าสมัย และสังคมก็ไม่มีมาตรฐานใหม่ให้สมาชิกปฏิบัติ

บุคคลที่ได้รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคมอาจจะทำให้กลายเป็นไม่สนใจจะทำตามระเบียบ เช่น ดิตยาเสพติด หรือการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และสังคมเองก็อาจรู้สึกได้รับแรงกระทบจากความไร้ระเบียบนั้น และอาจจะแก้ไขด้วยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์บางอย่าง หรืออาจจะรักษากฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้ หรือไม่ก็เลิกกฎเกณฑ์ดังกล่าวเสีย

โครงสร้างของสังคม คือรูปแบบ แบบแผน หรือวิถีทางที่คนจะอยู่ร่วมกันในสังคมหนึ่งๆ สังคมนมนุษย์จะอยู่ร่วมกันอย่างมีแบบแผนและยึดถือระเบียบของสังคมนั่นเอง เช่น แบบแผนของการเมืองการปกครอง ระบบทางเศรษฐกิจ ความแตกต่างๆ ในพฤติกรรมของบุคคลจะแตกต่างกันไปตามแบบแผนของสังคม พลาโต (Plato) ได้ให้ทัศนะว่า “ ความประพฤติของบุคคลแตกต่างกันตามแบบแผนของระบบการเมือง ” แบบแผนของสังคมมีลักษณะบังคับควบคุมความประพฤติของบุคคลในสังคม ในการให้คำอธิบายปรากฏการณ์ของอาชญากรรมในสังคมใดสังคมหนึ่ง อาจพิจารณาได้จากโครงสร้างทางสังคมและความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับองค์การทางสังคมนั้น

รวมถึงการพิจารณาได้จากความไม่มีระเบียบขององค์การสังคม การให้คำอธิบายในลักษณะนี้เป็นการหาคำตอบเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ของอาชญากรรมที่นอกเหนือจากการศึกษาประวัติการเรียนรู้ของบุคคล บังคับภายใน เช่นอดทนต่อสิ่งเร้า ความทนต่อความล้มเหลว รวมทั้งบังคับภายนอกบุคคล ซึ่งล้วนแต่มีส่วนในการส่งผลกระทบต่อบุคคลในเชิงลบจนทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากสังคมจะยอมรับได้

การศึกษาและการใช้ทฤษฎีทางสังคมในอดีตได้ชี้แนวทางการคาดคะเนโดยอาศัยแนวคิดตามหลักปรัชญา ต่อมาในระยะต้นศตวรรษที่ 19 ออกัสต์ คอมต์ (August Comte) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้วางรากฐานทางสังคมวิทยา มุ่งการศึกษามาที่ระเบียบสังคม โดยอาศัยหลักวิทยาศาสตร์ที่แน่นอนมากกว่าอาศัยหลักปรัชญาอย่างแต่ก่อน การศึกษาในแนวใหม่นี้แพร่หลายอยู่ในการศึกษาสังคมวิทยาด้านพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Deviant Behavior) ได้อธิบายว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นผลมาจากชีววิทยา จิตวิทยา และปัญหาทางจิตใจ (Psychiatric Complexes)

แนวความคิดเรื่องสภาพไร้บรรทัดฐาน (Normlessness) หรือโนมี (Anomie) ได้มีการศึกษาโดย อีมิล เดอร์ไกม์ (Emile Durkheim) และโรเบิร์ต เค เมอร์ดัน (Robert K. Merton) การศึกษานี้มีความสำคัญในด้านสังคมวิทยาอย่างยิ่ง เพราะเป็นการศึกษาที่อธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนของบุคคลในสังคมทั้งหมดโดยอาศัยการศึกษาจากโครงสร้างสังคมแนวความคิดเรื่อง Anomie หรือสภาพไร้บรรทัดฐาน ยังมีความสำคัญมากแก่การศึกษาทางสังคมวิทยาในแง่พลังทางสังคม (Social Forces) จิตสำนึกวัฒนธรรมล้ำหลัง กลุ่มบุคคล ความบกพร่องทางสังคม ผลต่างของการสมาคม (Differential Association) ในเวลาต่อมา

เดอร์ไกม์ ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับสภาพไร้บรรทัดฐาน หรือ Anomie มีพื้นฐานมาจากความต้องการตามปกติที่มนุษย์พึงมี เช่น อยากร่ำรวย อยากรีไทม์ในสังคม ฯลฯ ถ้าความต้องการดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของความพอดี ทำมาหากินตามปกติ วิธีการแสวงหาทรัพย์สินเพื่อเลี้ยงชีพอยู่ในกฎเกณฑ์ที่สังคมยอมรับได้ ความสงบสุขก็จะเกิดขึ้นในสังคม หากความต้องการหรือความอยากไม่มีที่สิ้นสุดจนมิอาจควบคุมได้ ก็เกิดปรากฏการณ์สภาพไร้บรรทัดฐาน หรือ Anomie ดังกล่าว จนทำให้ผู้นั้นกลายเป็นอาชญากรรมหรือทำให้เกิดความคับข้องใจจนกระทั่งหาทางออกด้วยวิธีการฆ่าตัวตาย แนวทางการแก้ไข คือต้องลดความอยากให้อยู่ในระดับที่สังคมยอมรับได้ด้วยการให้ฝึกอบรม กล่อมเกล่าจิตใจโดยแนวทางใช้ศาสนาเป็นต้น

เมอร์ตัน ให้ทัศนะว่าในสภาพที่ขาดแคลนวิธีการที่จะนำมาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการต่างๆ อันเป็นพื้นฐานของมนุษย์ทั่วไป ในผู้ที่เป็นอาชญากรรมจะใช้วิธีการอันมิชอบที่ขัดต่อกฎเกณฑ์สังคมเพื่อการสนองความต้องการของตน พฤติกรรมเบี่ยงเบนที่ทำให้บุคคลประกอบอาชญากรรม มีสาเหตุอันเนื่องมาจากโครงสร้างในสังคม โดยการที่บุคคลได้ตั้งเป้าหมายหรือความฝันอันสูงสุดของชีวิตเอาไว้จะเป็นแรงผลักดันให้บุคคลบางประเภทมักกระทำ ที่นอกแบบ หรือนอกกฎเกณฑ์บรรทัดฐานของสังคม เนื่องจากเป้าหมายความสำเร็จในชีวิต (Purposes and Goal) ที่ได้กำหนดมา ไม่สอดคล้องกับวิถีทางที่สถาบันสังคมจะยอมรับได้ เช่นสังคมให้ความสำคัญ ของความสำเร็จในชีวิตอยู่ที่ความร่ำรวย แต่วิถีทางที่สังคมจะยอมรับได้ในวิธีการหาเงินโดยสุจริตมีอยู่อย่างจำกัด หากบุคคลมีความยึดมั่นผูกพันกับเป้าหมายของชีวิตในทางสังคมอันนั้นมากและเหนียวแน่นเกินไป ก็จะทำให้บุคคลแสวงหาทางเลือกอื่นๆ ที่เบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่สังคมยอมรับได้ เช่นการหาเงินด้วยวิธีการยกยอก ฉ้อโกง หรือลักทรัพย์ผู้อื่น เป็นต้น แนวทางของเมอร์ตัน ที่จะแก้ไขในเรื่องนี้โดยให้การศึกษา เสริมสร้างวิธีการให้คนประสบความสำเร็จ ในชีวิต เช่นมีงานทำเพื่อคนที่ด้อยฝีมือ (มีแต่แรงงาน) จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการทำมาหากินเลี้ยงชีพ

เมอร์ตัน ได้นำทฤษฎี Anomie (สภาพไร้บรรทัดฐาน) มาให้คำอธิบายเพิ่มเติมว่าสภาพไร้บรรทัดฐานเกิดจากความขัดแย้งระหว่างความมุ่งหวัง (Aspiration) และความล้มเหลวของกฎข้อบังคับ ซึ่งเป็นบรรทัดฐานของสังคม เมอร์ตันได้ใช้ทฤษฎีนี้มาอธิบายถึงปัญหาอาชญากรรมด้วย โดยเสนอให้แนวความคิดว่า “ โครงสร้างทางสังคมเป็นแรงกดดันอย่างหนึ่งต่อบุคคลในสังคม อาชญากรรมเป็นสิ่งผิดปกติที่ตอบสนองสถานการณ์บางอย่าง แรงกดดันที่ทำให้คนประพฤติฝ่าฝืนระเบียบสังคมก็จะเป็นสิ่งปกติตามหลักจิตวิทยา ” เพราะมนุษย์ย่อมมีความต้องการอย่างไม่มีที่สิ้นสุด มีความทะเยอทะยานและปรารถนาที่จะแสดงออกอย่างเต็มที่ ความปรารถนาอันแรงกล้าของบุคคลอาจเป็นเครื่องชักจูงใจให้บุคคลประพฤติฝ่าฝืนระเบียบสังคม พฤติกรรมฝ่าฝืนระเบียบสังคมย่อมมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปตามลักษณะโครงสร้างในทางสังคมที่แตกต่างกัน เมอร์ตันได้ให้เหตุผลได้ชี้ให้เห็นอีกว่า โครงสร้างทางสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นทั้งแรงกดดันและเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของสังคม ถึงจะพบว่าในบางสังคม ผู้ที่กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมจะมีโชกกลุ่มบุคคลที่มีแนวโน้มจะกระทำความผิดโดยธรรมชาติ หรือเป็นพวกอาชญากรอาชีพ แต่ที่ได้กระทำผิดลงไปก็เพราะอิทธิพลจากแรงกดดันจากสังคมและสภาพแวดล้อมทำให้ผู้ที่มีความปรารถนาจะประสบความสำเร็จในชีวิตที่

รุนแรงกว่าบุคคลอื่น ต้องแสดงออกด้วยวิธีการอันมิชอบโดยมิคำนึงถึงกฎเกณฑ์สังคม เพื่อให้ตน
ขึ้นหัด ในสังคมที่ตนเองปรารถนาได้ต่อไป

กล่าวโดยสรุป สภาพไร้กฎเกณฑ์หรือ Anomie คือสภาพอันสลับซับซ้อนที่
ประกอบด้วยความยากจน การมีโอกาสอย่างจำกัดที่จะดำเนินไปสู่ความสำเร็จในการดำรงชีวิต
ร่วมกันในสังคมเป็นสภาพความสับสนในทางวัฒนธรรมจะปรากฏขึ้นต่อเมื่อกำหนดที่ตั้งงามใน
สังคมไม่เป็นที่ยอมรับของคน บางกลุ่มบางคนที่มุ่งประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้ง ทำให้คนมีความ
มุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายของตนโดยไม่คำนึงถึงวิธีปฏิบัติอื่นถูกต้องตามกฎหมาย หรือกล่าวอีกนัย
หนึ่งว่าเป็นสภาพไร้บรรทัดฐานหรือไร้กฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อคนใช้วิธีการที่ละเมิดต่อกฎหมาย
เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอันพึงประสงค์ เช่นความร่ำรวย เป้าหมายจึงกลายเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม
ของบุคคล ส่วนจะใช้วิธีการอย่างไรไม่สำคัญไม่ว่าจะถูกหรือผิด ขอเพียงให้บรรลุเป้าหมายเป็น
อันใช้ได้

ทฤษฎีไร้ระเบียบ (Anomie) ของ Merton

Merton ได้กล่าวถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดความกดดันและขัด
แย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามกฎตามสังคม ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่
เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน (variables) 2 อย่าง คือ

1.1 จุดหมายปลายทางทางวัฒนธรรม (cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่น
และนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกัน ซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพ
แวดล้อม และถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทาง
ทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่า
เป็นสิ่งถูกต้อง เช่น สมัยก่อนสังคมไทยถือว่าเกียรติสำคัญกว่าเงิน ความซื่อสัตย์มีค่าต่อการคบ
หาสมาคม คนจะดีได้ต้องเข้าวัดอยู่กับพระให้พระอบรม ฯลฯ แต่ใน สังคมปัจจุบันเราเข้าเรื่องเงิน
เรื่องวัตถุมากกว่าเรื่องอื่นๆ ตลอดจนเชื่อว่าทุกคนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการหาความสำเร็จ เช่น
ใครมีเงินมากกว่ากัน บ้านใหญ่กว่ากัน แหวนเพชรใครเม็ดใหญ่กว่ากัน ใครสามารถส่งลูกไป
เมืองนอกมากกว่ากัน ฯลฯ บุคคลจึงถูกบีบให้พยายามไขว่คว้าในสิ่งที่ตนมุ่งหวังเพื่อเลื่อนฐานะ
หรือเพื่อการยอมรับของสังคม บางคนเมื่อทำดีไม่ได้ก็จะทำชั่ว เพราะเงินจะทำให้ได้มาซึ่งอำนาจ

และตำแหน่ง ค่านิยมแบบนี้แพร่หลายในสังคมที่เป็นประชาธิปไตย เช่น ไทย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

1.2 วิธีการต่างๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (Institutionalized means) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติตามคุณธรรมต่างๆ ที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง อดทน อดกลั้น ฯลฯ เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติไปตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบไม่ยุ่งเหยิงสับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง เช่น ขยันเรียนสูงๆ ก็จะได้งานตำแหน่งดีมีเกียรติ หรือขยันทำงานอย่างสม่ำเสมอด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จะได้เลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง หรือทำดีสังคมยกย่องสรรเสริญ มีทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งสังคมจะส่งเสริมโดยการเปิดโอกาสให้ทุกคนมีความก้าวหน้าในชีวิตด้วยการศึกษาและการทำงาน

ซึ่งในสังคมปัจจุบัน มีปัญหา เรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนด เพราะทั้ง 2 อย่างเป็นเรื่องที่มนุษย์กำหนดขึ้นมา เช่น ถ้าตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะชนะการแข่งขันฟุตบอลให้ได้ (มิใช่เป็นการชนะตามเกมกีฬา) วิธีการอาจจะเป็นไปโดยมิชอบ เช่น กระแทกคู่แข่ง ชก ใช้ศอก เข่า ฯลฯ หรือถ้าเป็นมวยปล้ำก็ใช้วิธีการสกปรกให้คู่แข่งหมดแรง จากสภาพดังกล่าว ความตึงเครียดเกิดจากความต้องการจะชนะให้ได้ ทั้งๆ ที่ผู้เล่นรู้ว่า มีกฎเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ทำเพราะอยากชนะ (ตามเป้าหมายที่วางไว้) การตั้งเป้าหมายเพื่อความสำเร็จในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจจะทำให้เกิดการเลื้อยทางศีลธรรม เหมือนอย่างสังคมอเมริกันปัจจุบันที่เน้นเป้าหมาย (cultural goals) ความสำเร็จในรูปของเงิน โดยไม่เน้นวิธีการที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ซึ่งเงินนั้นนอกจากใช้ซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค และยังเป็นเครื่องส่งเสริมอำนาจด้วย เงินถูกเปลี่ยนรูปให้เป็นสัญลักษณ์ของเกียรติภูมิและบารมี และชั้นสังคมที่สูงขึ้น เป็นต้น

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นที่กล่าวมาข้างต้น ช่วยให้เราเข้าใจการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้ เป็นการแสดงว่าเมื่อใดบุคคลจะยอมปฏิบัติตามหรือไม่ยอมปฏิบัติตามวิธีที่สังคมกำหนด (institutionalized means)

| | | |
|---|---|---|
| + | = | ยอมรับ |
| - | = | ไม่ยอมรับ |
| ± | = | ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน |

แบบการปรับตัวของบุคคล

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

1. การปฏิบัติตาม (conformity) เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด โดยการยอมรับกฎเกณฑ์ และนำไปปฏิบัติ เพื่อต้องการประสบความสำเร็จหรือทำตามที่สังคมเห็นว่าถูกต้อง โดยมีความพอใจในสิทธิหน้าที่ของตน ตลอดจนมีการติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลอื่นตามสังคมกำหนด ซึ่งบุคคลประเภทนี้จะมีมากที่สุด มิฉะนั้นแล้วสังคมจะดำรงอยู่ไม่ได้ โดยมีสถาบันสังคมต่างๆ ตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน กลุ่มเพื่อน และตัวแทน จะพยายามให้บุคคลปฏิบัติตามระเบียบวินัย เพื่อสิทธิและหน้าที่ของบุคคล ให้ดำเนินไปในทางที่ถูกที่ควร และให้สังคมมีความเป็นระเบียบ เช่น ใครมาก่อนได้ก่อน หรือเป็นนักเรียนก็ต้องแต่งเครื่องแบบของโรงเรียน

2. แหวกแนว (innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่ เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร็จ (success goal) ด้วยวิธีใดก็ตามที่จะให้ได้เงินและอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นการผิดกฎหมาย ผิดระเบียบแบบแผนใดก็ตาม เป็นการเน้นในเรื่องจุดหมายปลายทาง (cultural goal) มากกว่าวิธีการต่างๆ ที่สังคมกำหนด (institutionalized means) ที่เป็นเช่นนี้เพราะสังคมเน้นเรื่องวัตถุนิยมมากเกินไป คนมีเงินได้รับการยกย่องสรรเสริญ ตลอดจนบุคคลทุกคนไม่มีโอกาสได้รับความสำเร็จเท่าเทียมกัน คนยากจนย่อมมีโอกาสน้อยกว่าคนมั่งมีในหลายๆ ด้าน เช่น

น โอกาสในการศึกษา การอยู่ดีกินดี การอบรมสั่งสอนดี ระเบียบวินัยดี ควบคุมตัวเองดี สิ่งแวดล้อมดี ฯลฯ ในโอกาสที่ได้รับความสำเร็จจึงยากลำบาก เมื่อทำดีไม่ได้ ก็อาจจะออกมาในรูปแบบทำชั่ว เช่นเป็นนักเลงอันธพาล หลอกหลวง ปลิ้นปล้อน เป็นต้น ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ฝืนระเบียบและก่อความไม่สงบก่อความไม่เรียบร้อยแก่สังคม และมักจะปรากฏเสมอว่าชนชั้นต่ำ หรือยากจนกระทำผิดมากเพราะเหตุดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า คนฐานะดีจะไม่กระทำการฝืนระเบียบเพราะชนชั้นสูง หรือมั่งมี อาจจะกระทำผิดเพราะแรงกดดัน (pressure) บางอย่างที่ทำให้บุคคลต้องกระทำเพื่อความสำเร็จ ซึ่งจะพบเห็นเสมอในพวกอาชญากรผู้ดี (white collar crime) เช่น นายธนาคาร หรือข้าราชการที่ใช้ตำแหน่งในทางทุจริต เพื่อสร้างความร่ำรวยให้แก่ตัวเอง อาชญากรผู้ดีนี้ทำการฟ้องร้องยาก เพราะทำให้เนบเนียนและมีอิทธิพลสูงพอที่จะทำให้ไม่ต้องถูกสอบสวน หรือสอบสวนมากก็ไม่มีความผิดเพราะหลักฐานอ่อนหรือไม่มีหลักฐาน

อย่างไรก็ตาม จากข้อเท็จจริงสถิติอาชญากรรมนั้นมียากจนในชนชั้นต่ำหรือยากจน เพราะเน้นเรื่องความสำเร็จในรูปของเงินมาก แต่โอกาสที่จะบรรลุผลสำเร็จมีน้อย แม้จะกระทำตามระเบียบตามที่สังคมกำหนดก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ จึงกระทำการฝ่าฝืนระเบียบเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินและความสำเร็จต่างๆ เพราะโครงสร้างของชั้น (คนมั่งมีกับคนจน ข้าราชการผู้น้อยกับข้าราชการผู้ใหญ่ พ่อค้ากับกรรมกร ฯลฯ) จำกัดโอกาสที่จะประสบความสำเร็จหรือมีทรัพย์สินเงินทอง เพราะทุกคนไม่อาจจะเป็นราชา (every man is not a king) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งบุคคลไม่มีโอกาสสร้างความสำเร็จเท่าเทียมกัน แม้บุคคลจะพยายามทำดีที่สุดก็ตาม พฤติกรรมฝืนระเบียบจึงเกิดขึ้น

3. เจ้าระเบียบพิธี (ritualism) เป็นบุคคลที่ปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนด ไม่อยากทำอะไรที่ฝืนไปจากระเบียบแบบแผน กฎเกณฑ์ที่วางไว้ โดยอาจจะเป็นคนที่ไม่มีความทะเยอทะยาน หรือกลัวจนไม่กล้าทำอะไร หรือไม่ก็เป็นคนดี ที่ไม่อยากจะต่างหรือมีความผิด เป็นบุคคลที่คล้ายๆ กับพอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ประชญาของบุคคลผู้นี้ มักจะออกมาในคำพูดที่ว่า “ไม่อยากจะเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับ” หรือ “ขอปลอดภัยไว้ก่อนดีกว่า” หรือ “อย่าตั้งความหวังไว้สูง จะได้ไม่ผิดหวัง” ความคิดแบบนี้ทำให้มีความเชื่อมั่นว่าความทะเยอทะยานมีแต่ความทุกข์ และในขณะที่มีความคิดว่าการไม่หวังอะไรจะเป็นสุขและปลอดภัย ปรากฏการณ์เช่นนี้ มีเสมอในสังคม ซึ่งอาจจะเห็นได้ว่าบุคคลนั้น ต้องการความมั่นคงในตำแหน่ง กลัวว่าถ้าทำอะไรผิด จะถูกไล่ออกหรือสอบสวน ลงโทษ หรือไม่ก็เป็นบุคคลที่ไม่มีพรรคไม่มีพวก ไม่มีความคิดริเริ่ม ชราภาพ ฯลฯ เป็นการเอาตัวรอดด้วยวิธีทำตามกฎหรือกระทำตามคิ ซึ่งจะพบเห็นมากในชนชั้นต่ำ

ที่กำลังเปลี่ยนเป็นชนชั้นกลาง (lower middle class) โดยชนชั้นนี้จะสอนเด็กให้ขี้อึดมั่นในระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือกระทำในสิ่งที่ถูกที่ควร เพื่อจะได้มีโอกาสเลื่อนชั้นขึ้นไป ไม่ตกต่ำไปกว่าเดิม ซึ่งการอบรมอย่างจริงจังเกินไป อาจทำให้เกิดความตึงเครียด ทางด้านจิตใจได้ หรือบังเกิดความกลัวตลอดเวลา จนกลายเป็นคนไม่กล้าแสดงความคิดเห็นอะไร หรือคิดแต่ระเบียบมากไป จนไม่กล้าทำอะไรนอกเหนือจากที่ถูกสั่งให้ทำได้

4. หนีโลก (retreatism) เป็นพวกที่ไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด เป็นการปรับตัวที่ผิดไปจากค่านิยมทั่วไป และมีบางคนปรับตัวในทางที่ผิดธรรมดาไม่ได้เป็นไปตามบรรทัดฐานที่กำหนด เช่น พวกที่สังคมนั่งเกียจ บุคคลอันธพาล ขอทาน ดินยาเสพติด พิษสุราเรื้อรัง

การปรับตัวแบบนี้จะปรากฏเสมอในพวกที่มีความหวังสูง หรือต้องการประสบผลสำเร็จในชีวิต แต่วิธีการที่สังคมกำหนด เป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จดังกล่าว หรืออาจจะเป็นผู้ที่พยายามทำดีแต่ไม่ได้ดี เช่น อยากมีการศึกษาแต่โอกาสไม่ให้ อยากมีความสุขในชีวิตแต่ครอบครัวแตกแยก อยากรวยแต่ฐานะต่ำต้อย ฯลฯ จึงทำให้ผิดหวัง เบื่อโลก เบื่อความหลอกลวง เบื่อสังคม ที่มีแต่การเห็นแก่ตัว ซึ่งดีชิงเด่นกัน หรือเห็นแก่พวกพ้อง ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกในด้านจิตใจ 2 ประการ คือ ความรู้สึกในด้านศีลธรรม อยากปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่กระทำไปในทางที่ขัดต่อระเบียบกฎเกณฑ์ เพื่อให้ได้มาซึ่งความสำเร็จและมาถึงจุดหนึ่งที่ตัดตัวเองออกไปจากสังคม ไม่สนใจใยดีในชีวิต ขอมแพ้ (defeatism) หนีต่ออุปสรรคของชีวิต หนีจากสังคม ซึ่งอาจจะออกมาในรูปแบบใจ หมกมุ่น จนผิดปกติธรรมดา เช่น สะสมสะสมปี ถือโซด ถือถาง เชื้อถือโหราศาสตร์ ไสยศาสตร์ ผีตางเทวดา สะสมพระเครื่อง ฯลฯ บางคนก็อาจแก้ปัญหาด้วยการดื่มของมึนเมา เสพเฮโรอีน กินยาระงับประสาท หรือยากระตุ้นประสาท จนเกินขนาดเป็นอันตรายแก่ชีวิต หรือบางคนก็งัดใจฆ่าตัวตายด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อหนีโลกที่เขาเห็นว่าให้ความสุขแก่เขาไม่ได้

5. ท้าทาย (rebellion) เป็นพวกที่ชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิม ที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอ ไม่มีคุณค่าเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการ หรืออุดมการณ์ใหม่ เช่น ลัทธิเสรีประชาธิปไตย กับคอมมิวนิสต์ ซึ่งผู้ยึดมั่นในลัทธิดังกล่าว จะกระทำในรูปแบบระเบียบ ถ้าลัทธิที่เขายึดมั่น ไม่มีใช้ในสังคมที่เขาเป็นสมาชิกอยู่ เขาก็จะพยายามให้ทุกคนกระทำตามสิ่งที่เขาเห็นว่าดี เช่น

คอมมิวนิสต์ พยายามล้มล้างนาขทุน ก่อการร้าย พยายามทำลาย ความเชื่อและศรัทธาของ ประชาชนต่อรัฐบาล ด้วยการแทรกซึม บ่อนทำลาย สงครามนอกแบบ สงครามกองโจร ปฏิวัติ ก่อการจลาจล เป็นต้น

การทำทนายบางอย่าง ก็เป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี ที่ ชอบแต่งกายสกปรกรุงรัง มีเสรีภาพในเรื่องเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผน ชอบสูบบุหรี่ ยาเสพติด ฯลฯ เป็นการสร้างวัฒนธรรมรอง (subculture) ในกลุ่มตน ซึ่งวัฒนธรรมรองของ พวกนี้ ขัดกับวัฒนธรรมใหญ่ในหลายๆ เรื่อง

การทำทนายบางอย่างก็เป็นการไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม เช่น พวกปัญญาชน หรือในพวกนักเขียน ที่ละเว้นไม่สนใจบางอย่าง และให้ความเห็นบางอย่าง เช่น ไม่ใส่ใจ ความยิ่งใหญ่ของคนบางคน ไม่สนใจจะเอาอกเอาใจเจ้านาย ไม่สนใจจะทำตามระเบียบกฎเกณฑ์ บางอย่างที่ไม่เห็นว่าเป็นเรื่องสำคัญ และไม่จำเป็นต้องทำตาม หรือพยายามละเว้นให้ใช้วิธีการนุ่มนวลเช่น นิสิตนักศึกษาชายไว้ผมยาว เป็นการท้าทายว่าสังคมมีระเบียบมากเกินไป เขาจะทำตามที่ เขาพอใจเลยปล่อยผมให้ยาวตามความพอใจของเขา หรือพวกศิลปิน เช่น นักเขียนภาพสมัยใหม่ ที่ในระยะแรกๆ ถูกวิพากษ์วิจารณ์มาก ว่าเป็นการแหวกแนวมากเกินไป ดูไม่รู้เรื่อง แต่ต่อมาคน จึงยอมรับเพราะอะไรที่ใหม่หรือแหวกแนวไปกว่าเดิม ในระยะแรกอาจจะได้รับการต่อต้าน เพราะมนุษย์มักจะเคยชินกับสิ่งที่ตนเองคุ้นเคย จึงยากที่จะให้ยอมรับในทันทีทันใดได้

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใดๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐาน ของสังคมนั้นอาจจะเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมาย ของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อยเพราะด้อย การศึกษา ด้อยทักษะ ฯลฯ พวกเหล่านี้อาจจะมารวมตัวกันเป็นกลุ่มวัฒนธรรมย่อยของตนและยอม ทำตามกฎเกณฑ์ของกลุ่มตนเพราะอยากเป็นพวกเดียวกันกลุ่ม เช่น เสพย์ยาเสพติด ลักขโมย ฯลฯ แต่ก็ได้ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้ทำผิด เสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่าง เช่น หากกลุ่มย่อยของคนทำผิดหรือเพื่อนเป็นพวก มิงฉาชีพ บุคคลนั้นก็มีการบรรยาอากาศที่จูงใจไม่น้อยให้กระทำผิด

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบน คือการที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่แตกต่างกันอันได้แก่ ทศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเป็นต้น

พาร์สัน (Talcot Parsons)เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้างๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดให้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้กระทำความผิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยให้ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำความผิด

เมอร์ตัน (Robert K.Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างถึงการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายเด็ก หรือการกระทำที่มีลักษณะ “ทำทาย” หรือ “แหวกแนว” เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง

โคเฮิน (Albert E.Cohen) เสนอว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นการละเมิดความคาดหวังของสถาบัน (ความคาดหวังที่มีการรับรู้และการมีส่วนร่วมซึ่งเป็นเสมือนความชอบธรรมในระบบสังคม) มโนทัศน์เบี่ยงเบน โดยนัยของมัน ก็คือมโนทัศน์ของระเบียบแบบแผนซึ่งเกิดจากการปฏิบัติจนเป็นบรรทัดฐานของสังคมแต่ในทิศทางตรงกันข้าม ความเบี่ยงเบนเป็นส่วนที่แตกต่างไปจากส่วนของการมีส่วนร่วมในกลุ่มที่กระทำตามระเบียบแบบแผน โคเฮินให้ข้อคิดเห็นว่าความนึกคิดในเรื่องพฤติกรรมเบี่ยงเบนมิใช่เป็นเรื่องที่นักสังคมวิทยาปรับปรุงแต่งขึ้น แต่เป็นข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งของชีวิตสังคม โดยบุคคลในสังคมนั้นเป็นผู้วางขอบข่ายเอาเองว่าการกระทำชนิดใดบ้างที่จัดได้ว่าฝ่าฝืนต่อระเบียบกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ยังไม่เป็นการเพียงพอ และการที่จะเข้าใจความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนให้แจ่มแจ้งนั้น ควรจะได้พิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วยดังต่อไปนี้คือ

1.ระบบสังคมที่บุคคลถือว่า ตนเองเป็นสมาชิกอยู่

2. กฎเกณฑ์ต่อระบบสังคมนั้น

3. พฤติกรรมเบี่ยงเบน ควรจะหมายรวมถึงพฤติกรรมที่ละเมิดกฎของสังคมได้แก่ พวกเด็กและเยาวชนที่ทำผิดกฎและถูกลงโทษตามเกณฑ์แห่งสังคมนั้นได้กำหนดไว้ ซึ่งพฤติกรรมนี้อาจเกิดจากความบังเอิญหรือความประมาทอันแก้ไขได้ และพฤติกรรมที่เกิดจากนิสัย จิตใจที่สะสมมาด้วยเหตุใดก็ตามแม้จะถูกลงโทษแล้วก็ยังกระทำอีก

4. การกระทำที่ถือว่าเบี่ยงเบนนั้น เป็นได้ทั้งการกระทำของบุคคลเดียว หรือของหมู่คณะ

Becker (1963:9) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับ พฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า “ กลุ่มทางสังคมได้สร้างความเบี่ยงเบนขึ้นมาโดยอาศัยเกณฑ์การละเมิดกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความเบี่ยงเบนโดยใช้กฎเกณฑ์เหล่านั้นต่อบุคคลที่มีพฤติกรรมละเมิดดังกล่าว และประทับทราพวกเขาว่าเป็น “ คนนอกคอก” (outsiders) จากจุดยืนอันนี้ ความเบี่ยงเบนจึงไม่ใช่คุณลักษณะของการกระทำที่บุคคลกระทำ แต่เป็นผลตามมาของการใช้กฎเกณฑ์ หรือการลงโทษของคนอื่นๆ ที่มีต่อผู้กระทำ ความผิด ผู้ที่เบี่ยงเบนคือ คนผู้ซึ่งการประทับทราถูกใช้เป็นผลสำเร็จ พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่คนอื่นประทับทรา”

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่นๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้นละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

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

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ตำหนิบรรทัดฐานทุกคนคือผู้ เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่นการกระทำผิดกฎจราจร ไม่ว่าจะฝ่าสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จุดที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่นๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่นประณาม หรือ “ ดิตรา ” ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่นถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย โสเภณี ไอ้ขี้อา เป็นต้น บางคนเคยกระทำความผิดร้ายแรงอาจไม่ถูกประณามหรือ ดิตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนก็เพราะเป็นผู้มีอำนาจบ้าง เช่นนักการเมืองหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่มีอำนาจ ที่ทุจริตคอร์รัปชันที่รู้จักกันทั่วไปในสังคม แต่ก็ยังได้รับการยกย่องในสังคม โดยปฏิกิริยาของคนอื่นในสังคมเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนดังนั้นการกระทำ ความผิดกฎรานั้นจะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนกฎและประณามว่าไม่ดี

Cognitive Dissonance Theory

โดย Leon Festinger (1965) แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต อยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิด สิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ

1. กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของคน อันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ
2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม

4.การบังคับให้ยอมตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

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

งานวิจัยเกี่ยวกับปัญหาการจรรยา

เพื่อศรั สุวรรณอักษร ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจรรยา ทางบกในเขตกรุงเทพมหานครผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1.ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจรรยาของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก ได้แก่

- 2.1 ความรู้เรื่องกฎจรรยาของผู้ขับขี่รถยนต์
- 2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
- 2.3 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- 2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- 2.5 พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
- 2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

พีรพงษ์ กวีเกษม (2538) ได้ทำการวิจัยเรื่องการแก้ไขปัญหารถติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจรพบว่า

ทัศนคติต่อมาตรการต่างๆในการแก้ไขปัญหารถติดตามหลักการบริหารจราจรสากล

1.ทางด้านวิศวกรรมจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลและประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการ การสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ายกระดับ (ชานชาลา) (โฮปเวสต์) การจัดการระบบจราจรเฉพาะพื้นที่ ที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกให้สัมพันธ์กับการจราจรที่สมดุลกับปริมาณรถ การใช้เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่างๆ ในจุดที่เหมาะสม การจัดการระบบเดินรถแบบวันเวย์ การจัดการระบบเดินรถแบบสวนช่องทาง บัสเลน ระบบทางด่วน โครงการยกระดับ

2.ทางด้านบังคับใช้กฎหมาย

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านบังคับใช้กฎหมายทางด้านต่างๆดังนี้คือ การห้ามหยุด ห้ามจอด ในถนน 314 สาย การออกกฎหมายควบคุมการมีและการใช้รถยนต์ การห้ามใช้รถยนต์ในวันที่ตรงกับเลขทะเบียนตัวสุดท้าย การเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่จะวิ่งเขตชั้นในกรุงเทพ การจำกัดอายุการใช้งานของรถ และการตรวจสภาพรถยนต์ การเปลี่ยนวันหยุดงานของราชการรัฐวิสาหกิจ และวันหยุดเรียนของนักเรียน การห้ามรถบรรทุกเข้าเขตกรุงเทพมหานคร การควบคุมผู้ขับขี่ที่เสพยาเสพติด มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหารถติดทางด้านบังคับใช้กฎหมายโดยมาตรการต่างๆ ดังนี้คือ การใช้ใบสั่งแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้มาตรการล็อคล้อและขกรถ การบังคับให้

รถทุกคันทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย การเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ การสลับเวลาการทำงานของหน่วยราชการ บริษัทเอกชนและรัฐวิสาหกิจ

3. ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจรมีความแตกต่างเกี่ยวกับทักษะในการแก้ไขปัญหารถจราจรทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับจราจร โดยมาตรการการจัดทำป้ายโปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎจราจร การว่ากล่าวตักเตือน อบรมผู้กระทำผิดกฎจราจร การรณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยในการจราจร การทำความเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหารถจราจรต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน การใช้วิทยุข่าวสารการจราจรที่รายงานสภาพการจราจร

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

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

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง (2533) ได้จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่าปัญหาการจราจรในสภาพการปัจจุบัน สามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างรถและผิวการจราจรและยังไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถ หรือจำกัดการใช้รถในขณะนี้ได้

2. สภาพทางผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น คนที่มีบ้านพักในพื้นที่ย่านหนึ่ง เกิดการเดินทางไปไขว่กันอันเป็นปัญหาต่อการจราจรอย่างมาก นอกจากนี้การขยายผังเมืองในปัจจุบันยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับในอนาคตสาเหตุ

ดังกล่าวก่อให้เกิดความจำเป็นในการเดินทางของประชาชนมีสูงมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมาอีกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3.ขาดการประสานงานที่ดีของงานโครงการและแผนงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดถนนการซ่อม

4.ภัยธรรมชาติที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ได้แก่ ฝนตก น้ำท่วม และอุบัติเหตุต่างๆ เช่นเพลิงไหม้ อุบัติเหตุรถชน

5.มาตรการในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ผล ผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดระเบียบวินัยในการเคารพกฎหมายและการใช้ถนนร่วมกัน

ศราวดี พันธ์ขาว (2526) พบว่าสาเหตุการเกิดปัญหาจราจรนั้นเนื่องจากเกิดการแย่งชิงทางกัน

1.การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรีบเช้าและเย็นซึ่งต่างฝ่ายต้องการให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับคนอื่นแม้แต่เพียงเล็กน้อยเกิดการแย่งชิงทางกัน

2.ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกแก่ตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่นการหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถค่อมทางจราจร

3.การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่นขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้ผู้อื่นแซงตน แต่ตนเองชอบแซงรถคันอื่น

4.พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำความผิดพวกนี้มักจะไม่นำไปถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อนมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และสาออง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการขับรถเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้คือ

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการ คือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ผู้ขับขี่และผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ จะต้องมีความสุขภาพปกติ เช่น สายตาสีได้ขยับเสียดต่างๆ ชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถ ดังนี้คือ

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการขับรถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกตินั้นเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น

การปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการพิจารณาทบทวนของผู้ขับอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเคียดแค้น
 ราคากแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแข่งรถและการขับรถลัดเลี้ยว การแข่งรถที่คับขัน ขับรถ
 ลัดเลี้ยวปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ
 นับว่าไม่เป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือช่องทางวิ่ง
 การแข่งรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่น
 ต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรด้อยที่ด้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
 เหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ
 คือ การขับรถที่มีรถมากก็นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควร
 ขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่อง
 มาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และ
 ขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับก็ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก
 นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย
 ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อ
 เห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเกยคู่หรือ
 แข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางเดินที่
 จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุ
 สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกันโดยการควบคุมสภาพ
 ยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่นต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบ
 ของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุดหากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย
 กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิมทันที

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

2 .การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้รถชนกับรถอื่น ชนผู้เดินเท้ารถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะ ต่าง ๆ ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย รถคันอื่น แซงในที่คับขัน กระชกแซงผิด เป็นต้น

2.3 ผ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้ายไม่หรีโคมไฟ เวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกั้บรถ ตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่น เหน็ดเหนื่อย เกล็นไป อคนอน อ่อนเพลีย กำลังวังงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3. การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุ เกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ติดขัด หรือเสื่อมสภาพ ขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือลื่น บังคับรถยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่นโคมไฟหน้า ทั้งไฟสูงและไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจเกิดอุบัติเหตุได้

3.5 เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่นบรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา

3.6 เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนัก และมากบังสายตา กระงกมองหลัง

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

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

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับรถควรทราบ

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบกฉบับที่ใช้ปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับการขับรถ มีดังต่อไปนี้คือ

1.การใช้รถ

1.1 รถทุกคันที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้อย่างตนเองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วนและต้องใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้ายและโคมไฟหยุด และโคมไฟส่องสว่างเมื่อใช้เท้าห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถชนิดเท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณ ควันวาบ เสียงสัญญาณไฟเรน เสียงสัญญาณนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้ร่วงไหล สกปรกหรือส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับรถต้องใช้ทางนี้คือ

3.1 ผู้ขับรถต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้ชนคนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุรา หรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟวาร์ตไฟฟ้ากำลังผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในช่องรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1 ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

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

5. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยก นั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนโคได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาไปก่อน

5.3 ผู้ขับรถออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถ ในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือกำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถ ผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

6. การขับแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1 ผู้ขับซึ่งจะแซงขึ้นหน้ารถอื่น

6.1.1 ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตาม ความประสงค์

6.1.2 ในเวลากลางคืนให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกันขอทาง

6.1.3 ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง

6.1.4 ดูในกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

6.1.5 ดูข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่

6.1.6 เมื่อผู้ขับซึ่งรถคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

6.2 ห้ามมิให้ผู้ขับซึ่งรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

6.2.1 รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

6.2.2 ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตาม 6.2.1 หรือ 6.2.2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะ กระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

6.3 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นในกรณี ดังนี้

6.3.1 เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้น
แต่มีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้

6.3.2 ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน
หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

6.3.4 เมื่อมีหมอก ฝน ผุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าใน
ระยะ 60 เมตร

6.3.5 เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

6.3.6 ห้ามขับแข่งถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

6.4 เมื่อได้รับสัญญาขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง

6.4.1 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็ว
ของรถอื่นที่ขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

6.4.2 ผู้ขับขี่ขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้า
ปลอดภัยและไม่มียานอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถ และขับชิด
ด้านซ้ายของทางเดินรถที่จะแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

7. การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

7.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

7.1.1 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา

7.1.2 มองกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการ
จราจรของรถอื่นจึงเลี้ยวรถออกจากที่จอดรถ

7.2 การเลี้ยวซ้าย

7.2.1 ในกรณีที่มิได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถ
ด้านซ้าย

7.2.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขีรถในช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.2.3 ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุดให้ผู้ขับขีรถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3 การเลี้ยวขวา

7.3.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถให้ผู้ขับขีรถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.2 สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปให้ผู้ขับขีรถชิดทางขวาสุดทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

7.3.3 ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้าน ขวาสุด ให้ผู้ขับขีรถชิดช่องทางเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

7.3.4 สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณ จราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขีรถเลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อม เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

7.3.5 ขีรถจะเข้าทางแยกและต้องการจะเลี้ยวขวา ก่อนอื่นต้องดูกระจกมองหลัง เพื่อดูทิศทางและการกระทำของรถที่แล่นตามหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วให้สัญญาณเลี้ยวขวา ขีรถเข้าทางกลางทางด้านซ้ายของกึ่งกลางทางแยก หรือตามเส้นจราจรที่ทำไว้ทางแยกระวังให้ทางรถที่ผ่านด้านซ้ายด้วย เมื่อหยุดรออยู่นกัรถที่แล่นสวนในทางตรงแล้วจึงเลี้ยวขวาไปได้อย่างปลอดภัยโดยไม่ว่ายกกลางทางแยก

ข้อควรจำ : ดูกระจกมองหลัง-ให้สัญญาณ-หยุดรอ-มีช่องว่างจึงเลี้ยวไปได้

7.4 ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณี (1) หรือ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

7.5 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

7.6 ถ้าหากการกลับรถในทางเดินรถที่สวนกันได้ จะเป็นการกีดขวางการจราจร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในทางเดินรถนั้น

7.7 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ, ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน เลี้ยวในระยะ 100 เมตร จากทางราบของเชิงสะพาน

(3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

8. ความรู้เกี่ยวกับ การหยุดรถ และจอดรถ

8.1 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

8.2 ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนาน ชิดขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

8.3 แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

8.4 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่ใช่ช่องเดินรถประจำทาง

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

8.5 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้อง จนต้องจอดรถในทางเดินรถ 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) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (10) ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดทางเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (12) ในที่คับขัน
- (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลขเครื่องหมาย ไปอีกสามเมตร
- (14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

8.7 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถไว้

8.8 การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางาคหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

8.9 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

8.10 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

8.11 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

8.12 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดครกในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

8.13 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

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

เกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้ว และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านด้วย ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

8.14 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะม็เครื่องระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหยุดห่างจากรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไปได้

8.15 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่รถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงให้ขับรถผ่านไปได้

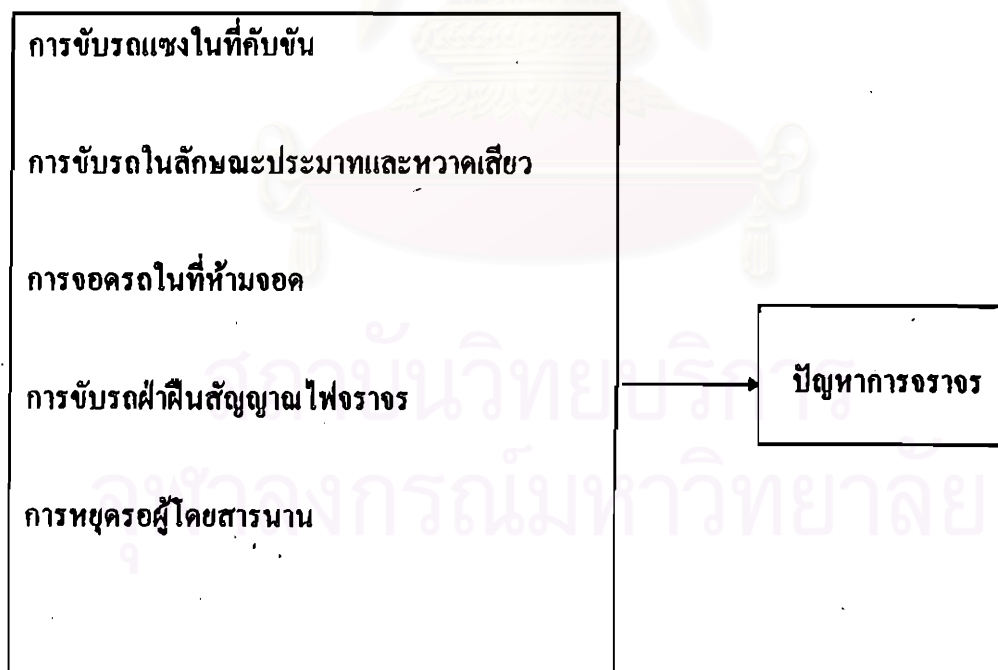
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานในการวิจัย

- 1.การขั้บรตแซงในท่ค้บข้ันของคณขั้บรตไมโครบ้สมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาคารจรรจวมก
2. การขั้บรตในลัคษณะประมทและหวาดเสีวของคณขั้บรตไมโครบ้สมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาคารจรรจวมก
- 3.การจอครดในท่ห้ามจอดของคณขั้บรตไมโครบ้สมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาคารจรรจวมก
- 4.การขั้บรตฝ่าฝีนสัณญูณไฟจรรจของคณขั้บรตไมโครบ้สมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาคารจรรจวมก
- 5.การหยุครอผู้โดยสทรนทนของคณขั้บรตไมโครบ้สมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาคารจรรจวมก

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



นิยามศัพท์สำคัญ

“ไมโครบัส”

หมายถึงรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาดเล็ก 20 ที่นั่ง มีการประกันที่นั่งให้แก่ผู้โดยสาร ดำเนินการโดยเอกชน (บริษัทบางกอกไมโครบัส)

“พนักงาน”

หมายถึงพนักงานขับรถประจำทางไมโครบัสในเขตกรุงเทพมหานคร อาจจะเป็นชายหรือหญิงก็ได้

“การจราจร”

หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ขี่หรือไต่ ด้อนสัตว์

“ปัญหาการจราจร”

หมายความว่า สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจรซึ่งในที่นี้จะครอบคลุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาการจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัยและจิตใจ ตลอดจนแนวทางแก้ไข

“ทาง”

หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่ยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเว้นทางรถไฟในที่นี้หมายถึงถนนทั่วไปที่ใช้ในการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร

“พฤติกรรม”

หมายถึงการแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ เช่นการใช้รถ การปฏิบัติตามกฎจราจร

“สภาพรถ”

หมายความว่า เครื่องยนต์ อุปกรณ์ที่นำมาให้บริการ ซึ่งมีทั้งสภาพใหม่และเก่า

- “ผู้ขับขี่”** หมายความว่า บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขับรถยนต์ ไมโครบัสดังกล่าวข้างต้น จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามเส้นทางที่กำหนด
- “สัญญาณจราจร”** หมายความว่า สัญญาณใดๆไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีดหรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่งูชี่ หรือโล่ด้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- “สัญญาณไฟจราจร”** หมายถึง โคมสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมการจราจร มีขนาดและติดตั้งหรือทำให้ปรากฏไว้ในทาง ในลักษณะที่ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณมองเห็นได้โดยชัดเจน
- “เครื่องหมายจราจร”** หมายความว่า เครื่องหมายใดๆที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่งูชี่ หรือโล่ด้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
- “การปฏิบัติ”** หมายถึง การประพฤติปฏิบัติซึ่งเป็นกิจวัตรประจำวัน อันเป็นพฤติกรรมภายนอกของผู้ขับรถยนต์ไมโครบัส นับแต่การตรวจสอบสภาพรถก่อนนำรถออก ความระมัดระวังในขณะที่ขับรถทุกครั้ง การปฏิบัติตามกฏจราจร การปฏิบัติตนหลังขับรถ
- “การฝ่าฝืนกฏหมายจราจร”** หมายถึงการละเมิด การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- “ประสบการณ์การขับรถ”** หมายถึงระยะเวลาตั้งแต่เริ่มขับรถจนถึงปัจจุบัน
- “อนโดยสาร”** หมายถึงผู้ที่อยู่ในยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ อาจจะเป็นการซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์หรืออยู่ในรถยนต์

“ลักษณะการให้รอใช้ถนน” หมายถึง ระยะเวลาที่อยู่บนท้องถนนเฉลี่ยต่อวัน ข่านที่ขับขี่หรือผ่าน
เสมอ ประสบการณ์การถูกจับกุม การประสบอุบัติเหตุการใช้อิทธิ
และความสะดวกสบายของยานพาหนะ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ระเบียบวิธีการวิจัย

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

แบบสอบถาม

1. ประชากรเป้าหมายและการสุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรเป้าหมาย

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ไมโครบัส โดยจะด้อมีอาชีพหลักในการขับรถยนต์ไมโครบัส ในเขตกรุงเทพมหานคร

1.2 การสุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างเป็นชั้นภูมิ (Stratified Sampling) กล่าวคือ ในการวิจัยนี้จะพิจารณาสุ่มตัวอย่างจากจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ไมโครบัสในเขตต่างๆ ของ กรุงเทพมหานคร โดยกำหนดขนาดตัวอย่างตามตารางสำเร็จรูป Yamane ณ ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความคลาดเคลื่อน $\pm 10\%$ จะได้ประชากรตัวอย่าง จำนวน 120 ตัวอย่าง

จากนั้นผู้วิจัย ก็จะสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling) โดยสุ่มจากผู้ขับรถยนต์ไมโครบัสที่ผู้วิจัยพบโดยบังเอิญโดยไม่เจาะจง ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจะใช้ตัวอย่างบริเวณที่มีที่ตั้งของท่ารถไมโครบัสในการสำรวจในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ท่ารถดังนี้

คือ หมู่บ้านนักกีฬา บริเวณถนนศรีนครินทร์ บริเวณสวนสยาม บริเวณหมู่บ้านประชาชนิเวณ 3 บริเวณทุ่งครุ รวม 5 แห่ง โดยเป็นการไม่เจาะจงเส้นทาง รวมทั้งสิ้น 120 ตัวอย่าง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ไมโครบัส โดยประมวลสรุปจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นำมาจัดหมวดหมู่แล้ว พัฒนาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสำรวจพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ไมโครบัสที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น มีลำดับขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างเครื่องมือ เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การออกแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน

- ก. ข้อมูลภูมิหลังทางสังคมและเศรษฐกิจ
- ข. พฤติกรรมการขับรถที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

2. การกำหนดระดับคะแนน

ในคำถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการขับที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรผู้วิจัยจะกำหนดน้ำหนักคะแนน ดังนี้

คำถามในเชิงลบ

| ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรม การขับซึ่รุด | คะแนน | สัญลักษณ์ |
|---|-------|-----------|
| บ่อยมาก | 3 | F3 |
| บ่อย | 2 | F2 |
| น้อย | 1 | F1 |
| ไม่เคย | 0 | F0 |

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

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

การคำนวณค่าดัชนีวิธีนี้ พฤติกรรมการขับซี้รดที่มีความสำคัญสูงสุด จะมีค่าดัชนีเท่ากับ $3 \times 120 = 360$ คะแนน

คำถามในเชิงบวก

| ความคิดเห็นระบุเป็นความถี่ของพฤติกรรม การขับซี้รด | คะแนน | สัญลักษณ์ |
|--|-------|-----------|
| บ่อยมาก | 0 | F3 |
| บ่อย | 1 | F2 |
| น้อย | 2 | F1 |
| ไม่เคย | 3 | F0 |

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

สำหรับการคำนวณค่าดัชนี ก็กระทำในทำนองเดียวกันกับคำถามในเชิงลบ

การแปลความหมายของค่าดัชนี

ข้อคำถามใดมีค่าดัชนีสูง แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร
 มาก ในทางตรงข้าม ข้อคำถามใดมีค่าดัชนีต่ำ แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลทำให้เกิดปัญหาการ
 จราจรน้อย

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ก. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับขีรยนต์ ไมโครบัส เมื่อได้ค่าดัชนี และค่าดัชนีเฉลี่ยของคำถามแต่ละข้อแล้ว ก็จะนำมาจัดลำดับความสำคัญของพฤติกรรม (rank) เพื่อนำเสนอพฤติกรรมจากสูงที่สุดไปต่ำที่สุด

ข. การจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักของการขับขีรยนต์ ไมโครบัส ซึ่งในการวิจัยนี้ แบ่งพฤติกรรมออกเป็น 5 อย่าง

นำค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรมหลัก หากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก ในทางตรงข้าม หากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

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

ในส่วนนี้จะใช้วิธีการทางสถิติไค-สแควร์ ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

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

χ^2 หมายถึง ค่าไคสแควร์

O หมายถึง ค่าความถี่จากการสังเกต

E หมายถึง ค่าความถี่จากการคำนวณ

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

จะใช้วิธีทางมานุษยวิทยาเพิ่มเติมเพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากขึ้น โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ขับรถไมโครบัสในเขตกรุงเทพมหานคร จะใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญโดยไม่เจาะจง รวมทั้งสิ้น 20 ตัวอย่าง ในการสัมภาษณ์จะใช้นามสมมติกับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นก็จะสรุปผลตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา

การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation)

เป็นการศึกษาทางมานุษยวิทยาอีกวิธีหนึ่ง เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้นไปอีกเพิ่มเติมจาก 2 ส่วนแรก โดยจะสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น 3 จุด ได้แก่ แยกรัชโยธิน แยกรัชดา-ลาดพร้าว แยกภาวนา จะทำการสังเกตการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือ ช่วงเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น. - 19.00 น. จากนั้นจะสรุปผลตามวิธีการของการวิจัยทางมานุษยวิทยา



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย