

ความโกรธและตัวตน: รูปแบบในการแสดงความโกรธ
ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร*
Anger and the Self: Driver's Pattern of Anger Expression
in Traffic Collision in Bangkok Metropolitan

¹ชญานัญญักษ์ ทิพพาบูน และ กิรติ ชื่นพิทยาร

¹Chanyaphach Thippaboon and Keerati Chenpitayaton

¹คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹Political Science, Chulalongkorn University, Thailand.

¹Corresponding Author's Email: tkamolkan@hotmail.com



บทคัดย่อ

บทความวิจัยฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาอารมณ์โกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์บนถนน 2) ตรวจสอบรูปแบบการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอารมณ์โกรธและการเกิดอุบัติเหตุบนถนน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่างคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจงเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ จำนวน 20 คน โดยเครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามกึ่งโครงสร้างในการสัมภาษณ์เชิงลึก สังกะการณอย่างมีส่วนร่วม และสังกะการณผ่านกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหาด้วยการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์และบริบทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเขียนบรรยายเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัยพบว่า 1) สาเหตุที่ผู้ขับขี่รถยนต์โกรธเกิดจากการกระทำ และการโต้ตอบระหว่างกันผ่านฉากรถยนต์ที่มีความเฉพาะเจาะจง 2) ปัจเจกบุคคลมีรูปแบบในการแสดงความโกรธแตกต่างกันไป บางคนไม่แสดงออก ในขณะที่บางคนแสดงออกมาชัดเจนด้วยความก้าวร้าว ซึ่งมีสาเหตุจากสถานการณ์และการไม่สามารถสื่อสารได้ทันที ทำให้ต้องประเมิณผล ดีความ สรุปลความหมายการกระทำของคู่กรณีผ่านตัวตนของบุคคลที่ประกอบสร้างขึ้นจากการให้นิยามคุณค่าต่อสิ่งต่างๆ 3) ความสัมพันธ์ระหว่างอารมณ์โกรธและการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความเชื่อมโยงกับพฤติกรรม เพราะความโกรธที่เกิดขึ้นได้หล่อหลอมและประกอบสร้างตัวตนใหม่ที่เพิ่มเติมจากตัวตนเดิม และนำมาสู่การกระทำ ผลักดันให้แสดงออกอย่างก้าวร้าวและรุนแรงขึ้นซึ่งจะแปรผันตามการตอบโต้ หรือปฏิกิริยาที่เกิดขึ้นของคู่กรณี รวมถึงมีระยะของความโกรธด้วย

คำสำคัญ: ความโกรธ; สถานการณ์ที่มีความเฉพาะเจาะจง; รูปแบบ; ตัวตน; อุบัติเหตุทางถนน

*Received August 27, 2020; Revised September 28, 2020; Accepted June 24, 2021

Abstract

The purposes of this research article include 1) to study the anger and its expression upon driver on the road; 2) to examine the pattern of anger upon drivers; and 3) to study the relationship between anger and traffic collision. This is a qualitative research in which 20 of drivers in Bangkok Metropolitan were purposively selected. The tools used in this research included semi-structured interview form for the in-depth interview, participation observation and car camera-recorder observation. The data were analyzed with interlinkage between drivers and various contexts. Further, the paper was written with a narrative analysis.

The results showed that 1) the causes of anger in driver come from his/her own action that retaliate each other with specific situation; 2) Individual displays different patterns of anger expression, for some it was not displayed while for one it was vividly shown with aggressiveness; this was due to the fact that the situation and immediate disclose communication results in evaluating, interpreting, and defining the meaning of such action upon self created by defining the value of such things. ; 3) the relationship between anger and traffic collision is related to behaviors, such is due to the fact that anger had forged and rebuilt additionally from previous self which brings about the action while pushing aggression and violence that varies according to the responses or the actions of party as well as the level of anger.

Keywords: Anger; Specific Situation; Pattern; Self; Traffic Collision

บทนำ

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว บริบททางสังคมและปัจจัยภายนอก อันได้แก่ เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของระบบทุนนิยมได้เข้ามาเปลี่ยนแปลงความเป็นเมือง สภาพสังคมของกรุงเทพฯ ที่เป็นมหานครจึงดำรงอยู่ท่ามกลาง การเปลี่ยนแปลง ทำให้ผู้คนในเมืองมีบุคลิกภาพ และกรอบการใช้ชีวิต ที่ทำให้เมืองมีความหลากหลาย และเป็นสถานที่ที่ปัจเจกบุคคลจะได้เผชิญกับสิ่งกระตุ้น เร้าที่มากมายและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกิดแรงกดดัน ทำให้คนต้องปรับตัว ระบบความนึกคิดของคนจึงได้สร้างระยะห่างระหว่างบุคคลขึ้นมา ยิ่งสังคมเมืองเติบโตหรือพัฒนาไปมากเท่าไร ขอบเขตของความเป็นปัจเจกบุคคลก็ยิ่งขยายออกไปมากขึ้นเท่านั้น (Simmel, 1903) ซึ่งการใช้ชีวิตในสภาวะหลากหลายเช่นนี้ ทำให้ผู้คนที่อาศัยในกรุงเทพฯ ตอบสนองสิ่งต่างๆ ด้วยหัวสมองมากกว่าหัวใจ และ ในท้ายที่สุดพวกเขาก็ได้พัฒนาท่าทีวางเฉย ไม่ใส่ใจกับสิ่งเร้ารอบตัวขึ้นมาเพื่อเป็นภูมิคุ้มกันตนเองจากสภาพแวดล้อมภายนอก (Simmel, 1950) ดังนั้นชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ จึงล้อมรอบไปด้วยผู้คน แต่ไม่สามารถมีความผูกพันทางจิตใจหรือสิ่งแวดล้อม ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้ปลูกฝังทัศนคติที่ไม่แยแส และตัวตน ของบุคคลให้มีกลไกการปกป้องตนเองในระดับสูง



ดังจะเห็นได้จากความสัมพันธ์บนท้องถนนของผู้ขับขี่รถยนต์เมื่อเกิดการปะทะ หรือเกิดสถานการณ์ใดๆ ขึ้น ผู้คนจะมีกลไกในการปกป้องตนเอง และวางท่าที่เมินเฉยไม่ใส่ใจหากเหตุการณ์นั้นมิได้กระทบต่อตนเอง โดยตรง นอกจากนี้ลักษณะนิสัยของการมุ่งต่อประโยชน์ส่วนตน ความเร่งรีบในการเดินทาง และการใช้รถยนต์ส่วนตัวบนถนนที่มีอย่างจำกัดได้ทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ ติดขัดจนกลายเป็นปัญหาใหญ่ที่สำคัญ ซึ่งได้รับการยืนยันจากรายงานประเมินสภาพจราจรทั่วโลก (Global Traffic Scorecard) ว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสภาพการจราจรติดขัดที่สุดในโลกเป็นปีที่ 2 ติดต่อกันจากปี 2016 โดยที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีรถติดที่สุดในเอเชีย และเป็นอันดับ 11 ของโลก (INRIX, 2017) ซึ่งการจราจรที่ติดขัดมีผลกระทบต่อสภาพทางร่างกาย อารมณ์ และจิตใจของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ที่อยู่บนถนนเป็นอย่างมาก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความโกรธ ความหัวร้อน และการมีปากเสียงกันบนถนนซึ่งเป็นประเด็นที่ชัดเจนในเรื่องอารมณ์ของคนกรุงเทพฯ ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา

อารมณ์ (Emotions) ได้รับความสนใจศึกษาในหลากหลายสาขาวิชา ในทางการแพทย์และจิตวิทยา มองว่า อารมณ์เป็นกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กับร่างกาย เนื่องด้วยอารมณ์เป็นปรากฏการณ์ที่ซับซ้อน และมีผลในการเปลี่ยนแปลงต่อมนุษย์ทันที ในขณะที่อารมณ์ในทางสังคมวิทยามองว่า อารมณ์มีความเป็นธรรมชาติ และมีบริบททางสังคมและวัฒนธรรมที่คนเราประกอบสร้างขึ้นมารวมอยู่ด้วย ดังนั้นบริบททางสังคมมีอิทธิพลต่อแนวคิดและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ความรู้สึก (Thoits, 1989) โดยที่ความโกรธเป็นรูปแบบของอารมณ์ที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด (Averill, 1983) ซึ่งกระบวนการของความเครียดและผลกระทบทางอารมณ์เป็นแง่มุมที่มีอิทธิพลต่อความโกรธมากที่สุด ความโกรธเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในแง่ของความรู้สึกตั้งแต่วินาทีจนถึงร้ายแรง และมีพฤติกรรมในการแสดงออก (Mirowsky, and Ross, 2003; Schieman, 1999) และความโกรธมักถูกกระตุ้นด้วยการรับรู้ หรือถูกดูถูกจากความอยุติธรรม ความโกรธมักจะปรากฏขึ้นเมื่อบุคคลสูญเสียอำนาจ หรือสถานะ และเมื่อความสูญเสียนี้ถูกพิจารณาว่าแก้ไขได้ ตัวแสดง (Actor) คนอื่นก็ต้องรับผิดชอบ (Jasper, 2014; Kemper, 1990) การศึกษาอารมณ์โกรธของปัจเจกบุคคลภายใต้กรอบทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ์จึงเป็นการสะท้อนให้เห็นวิถีทางแห่งชีวิตที่ระบุให้เห็นความชัดเจน และความสัมพันธ์ในระดับทฤษฎีและประสบการณ์ของผู้คน โดยเฉพาะการทำสมาธิเข้าใจอารมณ์เชิงลบ และความโกรธผ่านปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน ซึ่งก็คือความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่ที่มีความเฉพาะเจาะจงของสถานการณ์ (Specific Situations) สามารถกระตุ้นการโต้ตอบ และการเอาตัวรอดได้ ทั้งนี้เพราะความโกรธเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ของมนุษย์ที่เกิดขึ้นจากสองกระบวนการหลัก ได้แก่ การคุกคาม และการขับรถ กล่าวคือ ภัยคุกคาม เช่น การเคลื่อนไหวที่ไม่คาดคิดของผู้ขับขี่อื่น ๆ การถูกตัดขาดหรือการต้องเบรกอย่างกะทันหัน สามารถกระตุ้นการตอบโต้ การต่อสู้ เพราะสถานการณ์ตรงนั้นไม่สามารถหนีไปได้ และทำให้ต้องต่อสู้ (American Automobile Association Foundation for Traffic Safety, 2016)

การศึกษาจำนวนมากที่ศึกษาความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์มักมุ่งเน้นไปที่พฤติกรรมเฉพาะคือความก้าวร้าวรุนแรง และการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำมาแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางถนนตามที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยบนถนน พ.ศ.2561-2564 ซึ่งงานวิจัยส่วนใหญ่ระบุว่าความโกรธมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อการขับขี่รถยนต์ เพราะสามารถผลักดันให้เกิดการกระทำหรือ

พฤติกรรมในรูปแบบต่างๆ ตามประสบการณ์และตามบุคลิกภาพของผู้ใช้รถยนต์ และผู้ใช้รถยนต์ที่มีความเสี่ยงต่อการทำผิดกฎจราจร เช่น ชอบขับเร็ว ชอบฝ่าฝืนคำสั่ง หรือชอบดูถูกคนอื่นจะมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมในเรื่องความโกรธ และพร้อมที่กระโจนหรือนำตัวเองไปสู่การต่อสู้เพื่อคุกคามและปกป้องตนเอง (Deffebbacher, 2003) ดังนั้น ความโกรธ ความเป็นตัวเอง และการปกป้องตัวเองในระดับสูงของผู้ใช้รถยนต์อาจมีผลที่ส่งผลให้เกิดการกระทำหรือพฤติกรรมการขับที่ไม่เหมาะสม และมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยข้อมูลสถิติของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระหว่าง พ.ศ. 2558-2559 ระบุว่า สาเหตุหลักๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นั้นเกิดมาจากผู้ใช้รถยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่มีการสลับตำแหน่งในการจัดอันดับในแต่ละช่วงปี แต่มีพฤติกรรมหรือการกระทำซ้ำๆ คงเดิม ได้แก่ พฤติกรรมการขับเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Office of Information and Community Technology, 2016) ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้เรียกอีกอย่างได้ว่าเป็นความประมาท และ ความประมาทที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของบุคคล รวมถึงความโกรธที่สูงขึ้นในระหว่างขับอาจมีความเชื่อมโยงกันกับตัวบุคคลผ่านบริบทต่างๆ อย่างเป็นพลวัต

ผู้วิจัยเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว การศึกษาในครั้งนี้จึงมุ่งไปยังการศึกษาความโกรธของผู้ใช้รถยนต์ขณะขับบนถนน โดยอาศัยกรอบทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ์ที่มุ่งเน้นการใช้ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ หรือ “ตัวตน” บทบาทของบุคคลเกี่ยวข้องกับการให้นิยามสถานการณ์ สถานการณ์จะมีความแตกต่างกันไปตามมุมมองของผู้นิยาม และการนิยามจะขึ้นอยู่กับพื้นฐานจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ดังนั้นการให้นิยามความหมายนั้นจึงถูกกำหนดโดยสังคมด้วย ซึ่งความเป็นตัวตน (Self) นั้นเป็นกระบวนการที่ทำให้บุคคลสร้างพฤติกรรม และเกิดการตอบสนอง โดยมี “มโนภาพแห่งตน” (Self Concept) ที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น นอกจากนี้แนวคิดความโกรธ และแนวคิดการเกิดอุบัติเหตุได้สอดประสานกันเพื่อตอบคำถามวิจัยที่ว่า 1) อารมณ์โกรธ การแสดงความโกรธ และรูปแบบการแสดงความโกรธของผู้ใช้รถยนต์บนถนนเป็นอย่างไร และ 2) อารมณ์โกรธของผู้ใช้รถยนต์ความสัมพันธ์กับตัวตนของปัจเจกบุคคล และการเกิดอุบัติเหตุบนถนนอย่างไร ซึ่งประโยชน์จากผลการศึกษาจะสามารถขยายภาพความเข้าใจในระดับปัจเจกบุคคล ซึ่งจะนำไปต่อยอดในระดับมาตรการเพื่อพัฒนาสู่นโยบายความปลอดภัยบนถนน และสร้างวัฒนธรรมร่วมด้านความปลอดภัยบนถนนในระดับมหภาคได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาอารมณ์โกรธและการแสดงความโกรธของผู้ใช้รถยนต์บนถนน
2. เพื่อตรวจสอบรูปแบบการแสดงความโกรธของผู้ใช้รถยนต์
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอารมณ์โกรธและการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ใช้รถยนต์ขณะที่อยู่บนถนน โดยศึกษาเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ได้แก่ การวิจัยเอกสาร



(Documentary Research) สังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วม สัมภาษณ์เชิงลึกด้วยแบบสอบถามกึ่งโครงสร้าง (Semi-structural interview) และสังเกตการณ์ผ่านกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car-camera recording observation) เพราะการศึกษาอารมณ์เป็นการศึกษาความเป็นธรรมชาติที่ต้องทันการณ์ มิใช่การศึกษาประสบการณ์ในการขับรถยนต์ ซึ่งการศึกษาในลักษณะนี้จะแสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจนของการเคลื่อนไหวทางอารมณ์และความสัมพันธ์ของเหตุการณ์ตรงหน้า และเห็นถึงรูปแบบของการแสดงความโกรธของผู้ขับรถยนต์ โดยสรุปการดำเนินการวิจัย แบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน ดังนี้คือ

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาด้านแนวคิดทฤษฎี ได้แก่ สังคมวิทยาอารมณ์ แนวคิดการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ และแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และการศึกษาในเชิงเอกสาร (Documentary Study) ได้แก่ หนังสือ เอกสาร สิ่งพิมพ์ สถิติด้านอุบัติเหตุ และงานวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 จัดทำเครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามกึ่งโครงสร้าง และจัดทำกล้องบันทึกภาพในรถยนต์

ขั้นตอนที่ 3 คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ที่มาจากการสังเกตการณ์ในข้อมูลเครือข่ายทางสังคมเป็นระยะเวลา 6 เดือน โดยคัดเลือกผู้ขับรถยนต์ที่เคยมีประสบการณ์ความโกรธ จำนวน 20 คน และเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วมขณะขับรถยนต์ และสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยแบบสอบถามกึ่งโครงสร้าง

ขั้นตอนที่ 4 คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักจากขั้นตอนที่ 3 จำนวน 10 คนที่มีความโกรธในระดับสูงขณะขับรถยนต์ เพื่อทำการศึกษาดูด้วยเครื่องมือ ได้แก่ กล้องบันทึกภาพในรถยนต์ เพื่อตรวจสอบอารมณ์และการแสดงออกต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยติดตั้งเป็นจำนวน 3 สัปดาห์เนื่องด้วยผู้ให้ข้อมูลหลักจะลดความระมัดระวังในการแสดงอารมณ์และแสดงตัวตนของตนเองเด่นชัดภายหลังจากสัปดาห์แรก และต้องใช้เวลา 3 สัปดาห์ เพราะการใช้กล้องบันทึกภาพในรถยนต์มีข้อจำกัดในการบันทึกภาพซ้ำเมื่อเต็มความจุของเมมโมรี่การ์ด จำนวน 2 อัน

ขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลภาคสนามที่ประกอบด้วยการจดบันทึก ไฟล์ภาพ ไฟล์วิดีโอ โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ตีความ สรุปสังเคราะห์ข้อมูล และอภิปรายผลการวิจัย พร้อมเสนอแนวคิดของผู้วิจัยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และตอบปัญหาที่ต้องการทราบ

ขั้นตอนที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ นำเสนอผลการวิจัยโดยทำการสรุปเนื้อหา โดยเขียนบรรยายเชิงวิเคราะห์ ทั้งเพิ่มเติมข้อเสนอแนะทั้งในด้านเนื้อหาและประเด็นในการทำวิจัย

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1 การศึกษาอารมณ์โกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับรถยนต์บนถนน พบว่าผู้ขับรถยนต์ประเมินผล ตีความ และสรุปความหมายของการกระทำของคู่กรณีเอง เนื่องจากไม่สามารถสื่อสารกับ ผู้ขับรถยนต์รายอื่นได้โดยตรง และรู้สึกว่าการกระทำทั้งทางกายภาพและทางสังคมซึ่งส่งผลให้ความโกรธก่อตัวขึ้น ดังตารางที่ 1 ที่อธิบายถึงเหตุการณ์และการกระทำของคู่กรณีในขณะที่กำลังขับรถ ดังนี้

ผู้ขับขี่รถยนต์	คู่กรณี
ผู้ขับขี่รถยนต์เปิดไฟขอทาง	ขับรถเร็วขึ้น
ถูกช่องการจราจรบีบให้ออกมาเดินทางเดียว	ไม่ยอมและบีบบังคับให้จอดแช่เพื่อรอเป็นเวลานาน
ขับรถอยู่ในช่องการจราจรตามปกติ	เร่งความเร็วสูงสุดในขณะที่ขับรถผ่านโดยไม่มีสาเหตุ
ขับรถอยู่ในช่องการจราจรตามปกติ	ขับปาดหน้าระยะกระชั้นชิด

ตารางที่ 1: แสดงเหตุการณ์และการกระทำของคู่กรณี

จากตารางที่ 1 เห็นได้ว่า ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่ประเมินการกระทำของคู่กรณีว่าเป็นการขับรถในลักษณะชั่วร้าย โกรธ และเห็นแก่ตัว เพราะทำให้กระทบต่อความเสี่ยงในการดำเนินชีวิตบนถนน ทั้งของตนเองและเพื่อนร่วมทางจนทำให้เกิดความรู้สึกว่าயอมไม่ได้ และแปรเปลี่ยนเป็นความโกรธในที่สุด กล่าวได้ว่า ความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะมีสิ่งหรือสถานการณ์มากระตุ้น ซึ่งสถานการณ์นั้นๆ ก็คือการเผชิญหน้ากันจากการปลุกปั่นของคู่กรณี ซึ่งผู้ขับขี่รถยนต์มีการรับรู้ต่อผู้ขับขี่รถยนต์รายอื่นจากการประเมินและตีความความหมายที่เกิดขึ้นโดยการโต้ตอบของตัวตน (Self) ต่อเหตุการณ์ และประสบการณ์ทางอารมณ์ (Emotional Experience) ที่เคยประสบตลอดระยะเวลาที่ผู้ขับขี่รถยนต์ และแสดงความโกรธออกมาทางร่างกาย

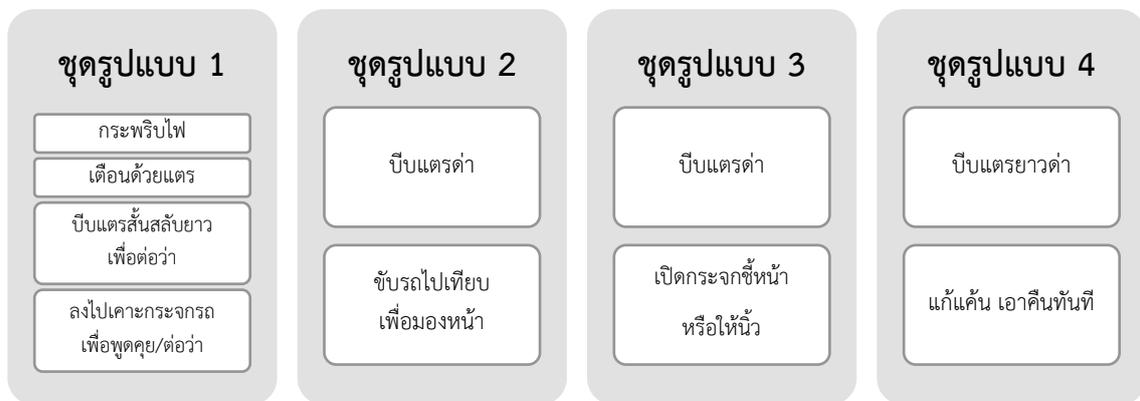
สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โกรธเกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันของผู้ขับขี่รถยนต์และคู่กรณี โดยเมื่อเกิดความโกรธขึ้น ผู้ขับขี่รถยนต์มักจะแสดงออก และทำให้คู่กรณีรับรู้ความรู้สึกด้วยการดำเนิน ต่อพฤติกรรม การขับรถที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่าย ทั้งนี้ความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะ 1) การถูกก่อกวน หรือ ยั่วยุ 2) การถูกขัดจังหวะอย่างไม่มีเหตุผล 3) การไม่ยอมรับผิดและการถูกคุกคาม 4) การกระทำหรือการขับรถที่มีแนวโน้มจะทำให้เกิดอันตราย และ 5) ความไม่มีจิตสำนึกในการใช้พื้นที่ถนนซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะ

สรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับรถอันตราย และมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดความเสี่ยงของคู่กรณี เป็นสถานการณ์เฉพาะหน้าที่มีความเฉพาะเจาะจง โดยที่ความไว้วางใจมารยาท และการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นองค์ประกอบสนับสนุนที่ทำให้โกรธ เพราะผู้ขับขี่รถยนต์ตีความการกระทำ หรือพฤติกรรมที่บิดเบี้ยวของคู่กรณีผ่านตัวตนของตนเองที่ประกอบด้วย บุคลิก นิสัย การให้คุณค่าต่อสิ่งต่างๆ รวมถึงการให้ความหมายตัวตนของตนเอง และสะท้อนตัวตนนั้นผ่านการให้คุณค่ากับการใช้พื้นที่สาธารณะ และความปลอดภัยบนถนนในกรุงเทพฯ ด้วย เช่น ความไม่ยอมคน ความมีสำนึก หรือจิตสำนึกสาธารณะ ความตระหนักในสิทธิของตนเอง และผู้อื่น ซึ่งการถูกกระทำดังกล่าวมีผลให้เกิดความรู้สึกว่าคู่กรณีไม่เห็นคุณค่า ไม่เห็นว่าเป็นตัวเขาอยู่ในสายตา จึงได้กล้ากระทำการในลักษณะที่เป็นการทำลายตัวตนที่มีของเขาเอง ดังนั้นการตอบโต้ด้วยความโกรธนั้นจึงได้แสดงออกมาอย่างตึงเครียดและรุนแรงภายใต้สถานการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนที่เป็นบริบททางสังคม (Social Context)

วัตถุประสงค์ที่ 2 การตรวจสอบรูปแบบการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์มีรูปแบบของการกระทำ ที่จำแนกเป็น 2 รูปแบบ คือ รูปแบบของสถานการณ์ที่ทำให้โกรธ และรูปแบบการแสดงความโกรธ ดังนี้

2.1 รูปแบบของสถานการณ์ที่ทำให้โกรธ มีการกระทำหรือพฤติกรรมร่วม คือ การไม่เคารพกฎจราจร การละเมิดสิทธิของผู้ใช้ทางร่วมกัน และการขับรถที่ปราศจากการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ได้แก่ 1) การขับรถปาดหน้าอย่างกระชั้นชิด 2) การขับรถตามอย่างกระชั้นชิด หรือจี้ท้ายรถ 3) การไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน 4) การเปลี่ยนช่องการจราจรบ่อยครั้ง 5) การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด 6) การขับรถคร่อมเลน 7) การขับรถผิดช่องทางการจราจร และ 8) การไม่ให้สัญญาณไฟ และมีรูปแบบการแสดงความรู้สึกโกรธ ซึ่งผู้ขับรถยนต์จะแสดงความรู้สึกโกรธโดยเริ่มต้นจากการตักเตือนด้วยแตร ก่อนที่จะพัฒนามาเป็นการใช้สัญญาณต่างๆ เพื่อตอบโต้อีกฝ่าย และพัฒนามาจนถึงขั้นสุดท้ายที่เป็นการใช้ร่างกายของตนเอง และการตอบโต้แบบเผชิญหน้าในการยุติปัญหา หรือยุติสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

2.2 รูปแบบการแสดงความรู้สึกโกรธ ผู้ขับรถยนต์มีการแสดงความรู้สึกโกรธของผู้ขับรถยนต์มีความหลากหลาย แต่มีรูปแบบที่คล้ายคลึงกัน ดังปรากฏตามแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 รูปแบบการแสดงความรู้สึกโกรธของผู้ขับรถยนต์

แผนภาพที่ 1 แสดงให้เห็นว่า เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อตนเอง ปัจเจกบุคคล (ผู้ขับรถยนต์) จะมีการตีความสถานการณ์ที่เกิดขึ้นว่าคู่กรณีขับรถแย่ ซึ่งเมื่อมีการเตือนแล้วยังไม่รับรู้ และขับรถเช่นเดิมอีก ผู้ขับรถยนต์จะตีความต่อไปว่าคู่กรณียั่วยุ และจะเพิ่มระดับในการตอบสนองต่อสถานการณ์ด้วยความโกรธในระดับสูงขึ้น จนกระทั่งแปรสภาพไปสู่พฤติกรรมการแสดงออกที่ก้าวร้าวต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งประกอบด้วย 4 ชุดรูปแบบในการแสดงออกที่อธิบายได้ว่า หากในระยะแรก ผู้ขับรถยนต์มีการตอบโต้ด้วยชุดรูปแบบที่ 1 แล้ว คู่กรณีอีกฝ่ายยอมรับความผิดของตนเองด้วยการขอโทษ หรือยกมือเป็นสัญลักษณ์แสดงความขอโทษ ผู้ขับรถยนต์จะรู้สึกพอใจ และกลับขึ้นรถของตนเองพร้อมทั้งขับรถออกไปจากสถานการณ์ตรงหน้าด้วยความรวดเร็ว ในทางตรงข้าม หากคู่กรณีอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิด และได้ตอบกลับในลักษณะที่ก้าวร้าว หรือหยาบคาย ผู้ขับรถยนต์มักจะมีการตอบโต้อย่างรุนแรงในระดับเดียวกัน หรือมากกว่าด้วยการใช้กำลัง ใช้อาวุธ ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการทะเลาะวิวาท ซึ่งหากผู้ขับรถยนต์มีการแสดงออกในชุดรูปแบบที่ 2 และ 3 แล้ว คู่กรณีตอบโต้ในลักษณะที่ไม่พึงประสงค์ สิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาก็คือ การแก่งแย่ง ขับรถจี้ท้าย การแก่งแย่งเบรกรถกะทันหัน การขับรถไปขวางหน้าเพื่อกันทาง ตลอดจนการลงจากรถเพื่อโต้ตอบกันแบบต่อตัวต่อตัว และสุดท้าย หากผู้ขับรถยนต์แสดงความรู้สึกโกรธในรูปแบบที่ 4 ผลที่ตามมาจากเหตุการณ์นี้โดยส่วนใหญ่ คือการแก้แค้นกลับไปกลับมา ระหว่างสองคู่กรณีจนต่างฝ่ายต่างแยกย้ายกันเอง แต่บางกรณี

การแก้แค้นนั้นกลับมีผลให้เกิดอุบัติเหตุรถชนขึ้นกับทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งนี้ข้อมูลในการศึกษาบางประการบ่งชี้ว่าการไม่เปิดเผยตัวตน เป็นส่วนหนึ่งในตัวเร่งปฏิกิริยาของความโกรธ เพราะผู้ขับขี่รถยนต์มีแนวโน้มที่จะแสดงความโกรธมากขึ้นเมื่อตัวตนของพวกเขาถูกซ่อนอยู่ภายในรถซึ่งเป็นสถานที่หนึ่งหรือสภาพแวดล้อมในรูปแบบหนึ่งที่ทำให้คนรู้สึกปลอดภัยและไม่สามารถมีคนเข้าถึงได้ ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์หลายคนจึงเลือกที่จะใช้วิธีการแก้แค้นด้วยการบีบแตรด่า และขับรถไล่ตามคู่กรณีมากกว่า สรุปได้ว่า เมื่อเกิดสถานการณ์ที่ต้องปะทะกันผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเตือนหรือด่าด้วยการใช้สัญญาณก่อน แต่ก็มีบางกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์เลือกจะตอบโต้กลับทันทีด้วยการแก้แค้นเอาคืนทันที ซึ่งหลายเหตุการณ์มักจะจบลงด้วยการคู่กรณีอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิด พุดจายั่ว และด่าโต้ตอบกลับภายหลังจากการตอบโต้ในระยะแรก จนนำมาสู่การแสดงความโกรธและก้าวร้าวที่รุนแรงขึ้นจนอาจถึงขั้นทำร้ายคู่กรณีด้วยการใช้กำลัง หรือใช้ความรุนแรง เช่น ผลักไหล่ ต่อย หรือชูด้วยอาวุธ เป็นต้น

วัตถุประสงค์ที่ 3 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอารมณ์โกรธ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนน พบว่า สถานการณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุ เพราะสถานการณ์เฉพาะเจาะจงที่เกิดขึ้นบนถนน เป็นผลมาจากข้อบกพร่องของตัวคน นิสัย หรือการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ ได้แก่ การขับเร็ว ความโกรธ ความประมาท เป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์มีผลกระทบเพียงบางส่วน ในขณะที่สภาพแวดล้อมในทุกกรณี เช่น ถนนที่ไม่ปลอดภัย ป้ายจราจรที่ไม่ชัดเจน เป็นสาเหตุรอง ประการต่อมา ทั้งนี้ ข้อมูลภาคสนามยังแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ในปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้รถใช้ถนน เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือ การใช้สัญญาณ GPS ในการนำทาง และ การวางแผนการเดินทางด้วยแผนที่ภาพถ่ายดาวเทียมก่อนออกจากบ้าน ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถคาดการณ์สภาพการจราจรในทุกเส้นทางที่ไป ซึ่งเป็นการลดความเครียด และบรรเทาความหงุดหงิดลงได้ ซึ่งความมั่นใจที่มีให้กับระบบเทคโนโลยี เช่น ระบบขับเคลื่อนที่ทันสมัยของรถยนต์ที่มีในรถสมัยใหม่ ยังได้ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้สึกอิสระ เสรี จนขาดความระมัดระวัง ไม่ตระหนัก หรือไม่ใส่ใจกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการตัดสินใจที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหันในขณะที่ขับรถยนต์ ทั้งนี้ อุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้นมักจะมี ความซับซ้อน และมีการโต้ตอบกันระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นคู่กรณีกัน ซึ่งระดับของอุบัติเหตุจะรุนแรงขึ้นอยู่กับการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ของบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดขึ้น ดังปรากฏตามตารางที่ 2

การกระทำหรือพฤติกรรม ของผู้ขับขี่รถยนต์	เกิดอุบัติเหตุ		ผลกระทบ	
	ระดับ	รายละเอียด	ผู้บาดเจ็บ	สภาพแวดล้อม
ขับรถจี้ท้าย และเว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย	เล็กน้อย	เบรกไม่ทันจนเกิดการชนท้าย	เล็กน้อย	การจราจรติดขัด
การเบียดแทรก เข้ามาในช่องการจราจร	เล็กน้อย	ชนด้านข้างหรือด้านหน้ารถ	เล็กน้อย	การจราจรติดขัด
ขับรถประมาท เห็นแก่ตัว	เล็กน้อยถึงรุนแรง	เบรกไม่ทันชนท้ายชนส่วนใดส่วน	เล็กน้อยถึงรุนแรง	การจราจรติดขัด



เช่น การขับรถผิดวินัย	หนึ่งขอรถ หรือ
การก้มเล่นโทรศัพท์ การไม่ระวังใน	ชนคน
การใช้เส้นทาง และการเปลี่ยนเลน	
กะทันหัน	

ตารางที่ 2: ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์กับอุบัติเหตุ

ในตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่า การกระทำหรือพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับที่ไม่ร้ายแรงนัก ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุสามารถจำแนกตามระดับความรุนแรงเป็น 1) ประเภทเกิดความเสียหายแต่ไม่บาดเจ็บ 2) เกิดความเสียหายและบาดเจ็บเล็กน้อย และ 3) เกิดความเสียหายและบาดเจ็บถึงเสียชีวิต ทั้งนี้ พฤติกรรมการขับขี่ที่ร้ายแรง เว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย เบียดแทรก เข้ามาในช่องจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับที่เล็กน้อย คือการชนท้าย หรือเฉี่ยวชนกัน แต่ส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนของผู้ที่ใช้ถนน และเส้นทางร่วมกันมากเพราะทำให้การจราจรติดขัดทวีความรุนแรงขึ้นได้อย่างก้าวกระโดด ในขณะที่ พฤติกรรมการขับประมาท ที่เกิดความเห็นแก่ตัว เช่น เล่นโทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่ระมัดระวังในการใช้เส้นทาง เบียดซ้ายปายขวา ขับตามใจตนเอง จะทำให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ร้ายแรง มีคนบาดเจ็บได้มากกว่า 2 สาเหตุแรก นอกจากนี้ การที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับเร็วได้เนื่องจากปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ ยังเป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่รุนแรงมาก

ดังนั้น สาเหตุหลักๆ ที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความโกรธ คือ พฤติกรรม (Behavior) การกระทำ (Action) และการโต้ตอบระหว่างกัน (Reaction) ผ่านฉากของสถานการณ์ที่มีความเฉพาะเจาะจง (Specific Situations) ในผู้ขับขี่แต่ละราย ซึ่งส่งผลและพัฒนาไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Collision) บนถนนได้ในระดับความรุนแรงเล็กน้อยไปจนถึงมากในเชิงกายภาพและเชิงสังคม ทั้งนี้ผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการใช้พื้นที่ร่วมกันบนถนน หากคู่กรณีไม่ตระหนักในประเด็นนี้ ความโกรธย่อมเกิดขึ้นได้เร็ว และมีหลายกรณีที่เหตุการณ์บานปลายกลายเป็นการทะเลาะวิวาท หรือการใช้กำลังกันบนถนนเพื่อยุติความโกรธที่เกิดขึ้น

องค์ความรู้ใหม่

องค์ความรู้จากการวิจัยในครั้งนี้ คือ ได้ทราบถึงสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่โกรธและแสดงความโกรธว่าเกิดจากสถานการณ์เฉพาะหน้าบนถนนที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง และมีคุณลักษณะ ดังนี้

1. บุคคลจะมีวิธีการในการแสดงออกแตกต่างกันตามการให้ความหมายต่อการกระทำ และการกำหนดสถานการณ์ซึ่งเป็นตัวตนของผู้ขับขี่รวมถึงการมีปฏิสัมพันธ์กับคู่กรณีบนพื้นฐานความขัดแย้ง โดยระยะของความโกรธ 4 ระยะ ที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ ส่งผลให้มีการประกอบสร้างตัวตนแบบใหม่ และแสดงออกในรูปแบบที่แตกต่างจากเดิมได้ เช่น ก้าวร้าว หรือกระทำการรุนแรงขึ้น ทั้งนี้ ตัวแสดง สิ่งเร้า เจือใจ และวิธีการ ยังเป็นผู้กำหนดรูปแบบของการกระทำ หรือการแสดงความโกรธที่มีลักษณะร่วม คือ

การตอบโต้ การเผชิญหน้า และการใช้สัญลักษณ์ในการสื่อสารในสถานการณ์บนถนนที่ไม่สามารถโต้ตอบได้อย่างตรงไปตรงมาและฉับพลันทันที

2. ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่มีการผนวกรวม (Embodied) ตัวตนของตนเองเข้าไปกับรถยนต์ที่ขับจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของกันและกันระหว่างที่อยู่บนถนน ดังนั้นการกระทบกระทั่งผ่านรถยนต์จึงกลายเป็นการกระทบโดยตรงกับตัวผู้ขับขี่รถยนต์เอง ซึ่งมีผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงความโกรธอย่างก้าวร้าว รุนแรงมากขึ้น และอาจมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนนในระดับที่ไม่รุนแรง มีความบาดเจ็บ และมีความเสียหายไม่มากนัก

3. ถึงแม้ว่าการขับขี่รถยนต์บนถนนมีการติดต่อทางสังคมของบุคคลอย่างน้อย 2 คนผ่านรถยนต์ที่เป็นวัตถุที่สร้างเอกลักษณ์เฉพาะในการกระทำระหว่างกันทางสังคม (Social Interaction) อยู่แล้ว แต่บุคคลก็ยังต้องการการติดต่อสื่อสารที่มีสิ่งเร้าและมีการตอบสนองระหว่างกันอย่างฉับพลันทันทีอยู่ ดังนั้นกระบวนการสื่อสารที่ขาดไปในขณะที่ขับขี่รถยนต์จึงมีความสำคัญต่อการขับขี่รถเช่นเดียวกับที่ตัวตนของบุคคลมีผลต่อการกระทำหรือพฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์

4. ผู้ขับขี่รถยนต์มีมุมมองที่ให้คุณค่าต่อการใช้พื้นที่สาธารณะอยู่ภายใต้ตัวตนของพวกเขา ซึ่งได้กลายเป็นความคาดหวังสำคัญที่ทำให้โกรธและพร้อมจะแสดงความโกรธ เมื่อมีผู้ใดผู้หนึ่งทำลายความคาดหวังนั้น และคุกคามด้วยการสร้างความรู้สึกไม่ปลอดภัย และไม่มั่นคงให้กับชีวิตของตน

5. การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาเฉพาะในกรุงเทพฯ พบว่า สภาพแวดล้อมที่เกิดจากถนนขรุขระ หรือความไม่พร้อมของสัญญาณป้ายสัญลักษณ์ และการจราจรที่ติดขัดบนถนน ไม่ได้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ การปฏิบัติตามกฎจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยบนถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนคือสิ่งสำคัญที่ผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนในกรุงเทพมหานครให้ความสำคัญ เพราะความผิดพลาดที่เกิดขึ้นอาจมีผลให้การดำเนินชีวิตอย่างปกติสุขของพวกเขาสะดุดลง

อภิปรายผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่า อารมณ์โกรธ และการแสดงความโกรธที่ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงออกในขณะที่ขับขี่รถยนต์ มีความแตกต่างกัน แม้ว่าจะเกิดในสถานการณ์เดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รถยนต์แต่ละคนมีการนิยามความหมายต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นแตกต่างกัน โดยที่การนิยามจะขึ้นอยู่กับพื้นฐานของตัวตนที่เป็นเรื่องของประสบการณ์ ได้แก่ การรับรู้ อารมณ์ ความคิดจากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นของปัจเจกบุคคล สอดคล้องกับทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ที่ระบุว่าสถานการณ์ที่แต่ละคนให้นิยามเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ผ่านการขัดเกลาทางสังคมที่ประกอบด้วยประสบการณ์ก่อนหน้า ความรู้เกี่ยวกับบรรทัดฐานขนบธรรมเนียม ความเชื่อ และความคาดหวังทางสังคม รวมถึงความต้องการส่วนบุคคลและส่วนรวมด้วย (Crossman, 2019) และบุคคลทุกคนมีฐานะเป็นผู้กระทำพฤติกรรมที่มีเสรี สามารถกำหนดสร้างความจริงของตนเองผ่านการตีความหมาย และการตีความหมายของบุคคลแต่ละคนซึ่งเป็นสิ่งเฉพาะของบุคคลนั้น ดังนั้น ผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกันจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดความหมายเหมือนกัน และไม่จำเป็นต้องแสดงออกเหมือนกัน นอกจากนี้การปฏิสัมพันธ์ของสัญลักษณ์ซึ่งเป็น

สื่อกลางในการแลกเปลี่ยนและตีความสัญลักษณ์ยังมีความสำคัญยิ่งต่อการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ฉะนั้น กระบวนการสื่อสารซึ่งเป็นการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมจึงเป็นศูนย์กลางในการกำหนดสถานการณ์ เพราะมัน ถูกกำหนดโดยตัวบ่งชี้ของความหมายที่กำหนดโดยผู้เข้าร่วมและการตอบสนองโดยผู้อื่น (Mead, 1934) แม้แต่ สถานการณ์ที่เป็นนิสัยก็เกี่ยวข้อง เพราะปรากฏผ่านการตีความหมายของสัญญาณหรือสิ่งบ่งชี้ร่วมกันของคน ในสังคม ซึ่งความโกรธก็เป็นลักษณะประการหนึ่งที่แฝงอยู่ในตัวบุคคล มีลักษณะเป็นโครงสร้างหลายมิติ ที่สร้างขึ้นจากการแสดงออกทางร่างกาย องค์ความรู้ พฤติกรรม และอารมณ์ของบุคคล (Edmondson and Conger, 1996) และความโกรธที่เกิดขึ้นนั้นมีการผลิตและกระทำการผ่านอารมณ์ที่อาศัยอยู่ในตัวตนของแต่ละบุคคลที่มีทั้งด้านที่ซ่อนอยู่ และอยู่นอกเหนือการควบคุม (Katz, 1999) กระบวนการทางร่างกาย กระบวนการทางอารมณ์ และกรอบสังคมภายนอกจึงมีผลต่อธรรมชาติของตัวตน และมีความแปรผันแตกต่างกันไปตามมุมมองของผู้นิยาม

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 2 พบว่า ความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ชั้บรยยนต์ มีรูปแบบ (Pattern) ที่คล้ายคลึงกัน แม้ว่าจะไม่เหมือนกัน โดยรูปแบบของการแสดงความโกรธของผู้ชั้บรยยนต์มักจะ เริ่มต้นด้วยการใช้แตรซึ่งเป็นสัญลักษณ์ ในการเตือนหรือต่อว่าผู้ชั้บรยยนต์รายอื่น ก่อนที่จะพัฒนาขึ้นเป็นการใช้ภาษาท่าทาง (การขึ้นนิ้ว และการให้นิ้ว) หรือการชั้บรยไปเทียบแล้วมองหน้าให้คู่กรณีรับรู้ความโกรธที่เกิดขึ้น จนกระทั่งนำไปสู่การแก้แค้น เอาคืน ด้วยการตอบโต้ด้วยการกระทำในลักษณะเดียวกันกับที่ผู้ชั้บรยยนต์ตีความว่าเป็นการชั้บรยที่กวนโทสะและยั่วยุ ซึ่งลักษณะการแสดงความโกรธ มี 2 ลักษณะ คือ 1) การใช้สัญลักษณ์ด้วยแตรรถที่ใช้ในกรณีฉุกเฉิน หรือในระยะกระชั้นชิด ที่มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง รวมถึงการใช้ภาษาท่าทาง และ 2) การใช้วาจาด้วยการเปิดกระจกรยยนต์ไปต่อว่า หรือลงจากรถเพื่อไปเคาะกระจกให้คู่กรณีออกมาคุย ตกลงกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคำว่า “รูปแบบ” ในสถานการณ์การชั้บรยยนต์ บนถนนคือสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าเป็นเช่นนั้น และเกิดขึ้นซ้ำๆ ไม่ใช่รูปแบบที่กำหนดขึ้นเป็นหลักหรือเป็นแนว ซึ่งเป็นที่ยอมรับ ซึ่งสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ชั้บรยยนต์ใช้สัญลักษณ์ หรือภาษาท่าทางมากกว่า เพราะในขณะที่ชั้บรยยนต์ การสื่อสารทางตรงแบบตัวต่อตัวไม่อาจกระทำได้จากการที่ผู้ชั้บรยยนต์อยู่ในรถซึ่งเป็นยานพาหนะของตนเอง ซึ่งการสื่อสารกับคู่กรณีผนวกรวมกับอารมณ์ที่เกิดขึ้นทำให้เกิดความโกรธเพิ่มขึ้น นอกจากนี้การเกิดความโกรธของผู้ชั้บรยยนต์ยังมีขั้นตอนของความโกรธ ซึ่งแสดงถึงระบบของการกระทำหรือพฤติกรรมที่ซับซ้อนทั้งทางสรีระวิทยา จิตวิทยา หรือระดับสังคมที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบหรือระบบย่อยที่ขัดแย้งกัน ซึ่งเมื่อความขัดแย้งเกิดขึ้น รูปแบบใหม่ๆ ของพฤติกรรมที่ได้รับจะกระตุ้นให้แสดงพฤติกรรม และแสดงอาการโกรธซึ่งไม่ใช่ตัวตนปกติของบุคคลนั้นๆ ออกมา โดยมี 4 ระยะ ได้แก่ 1) อุบัติการณ์ (Incident) เช่น คนชั้บรยที่เร่ง ความไร้วินัย การจราจรที่คับคั่ง สภาพถนนอันตราย 2) ความโกรธ (Anger) หรือการถูกทำให้โกรธด้วยหลากหลายเหตุ 3) การโต้ตอบ (Reaction) เช่น การแก้แค้นด้วยการโต้กลับไปมาระหว่าง 2 ฝ่าย และ 4) การตัดสินใจและการเปลี่ยนรูป (Decision and Transform) พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องความโกรธภายใต้สังคมวิทยาอารมณ์ที่ระบุ ความโกรธเป็นอารมณ์ทางสังคม ที่เกิดจากความไม่เป็นธรรม การขัดขวางเป้าหมาย การกระทำที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่ายหนึ่ง และสาเหตุสำคัญที่สุดสำหรับความโกรธมักจะมีข้องเกี่ยวกับการกระทำโดยตรง หรือโดยอ้อมที่เกิดจากความคิดเอกลักษณะ

หรือภาพลักษณ์สาธารณะของบุคคล (Cupach, and Canary, 1995) และการปลุกปั่นของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น จะผลักดันให้เกิดการเผชิญหน้ากับบนท้องถนน ซึ่งจะนำมาสู่วงจรต่อไปว่าพวกเขาจะมีความโกรธมากน้อยเพียงใด (Dittman, 2005)

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 3 พบว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์เป็นปัจจัยสำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหมายถึง ความโกรธเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดพฤติกรรมขึ้น แต่อุบัติเหตุที่เกิดจากผลการกระทำที่เกิดขึ้นจากความโกรธในขณะที่ขับขี่รถยนต์มีคุณลักษณะสำคัญที่เพิ่มเติมขึ้นมา คือ มีการโต้ตอบกันระหว่างบุคคลสองฝ่าย ซึ่งอาจจะเป็นการโต้ตอบกันด้วยการถูกปกปิดตัวตนของผู้ขับในรถ หรือเปิดเผยตัวตนทั้งสองฝ่ายจากการลงจากรถเพื่อแสดงออก หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งลงจากรถในขณะที่อีกฝ่ายปกปิดตัวตนก็ได้ ทั้งนี้ เพศและอายุ ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่โกรธมีได้บ่งบอกว่ามีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับตัวตนของผู้ขับขี่รถยนต์ที่จะกำหนดพฤติกรรมที่จะแสดงออกถึงความโกรธได้ เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีนิสัยชอบขับเร็ว และชอบเสี่ยงจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า เนื่องจากการขับเร็วเป็นสิ่งที่ไม่น่าพึงประสงค์สำหรับความปลอดภัยบนถนนสำหรับผู้ขับขี่รายอื่นจนทำให้เกิดความโกรธ หรือการตอบโต้ระหว่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาความโกรธ และแนวคิดด้านอุบัติเหตุที่ระบุว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้นมักจะมี ความซับซ้อนและมีการโต้ตอบกัน (Katz, 1999) อีกทั้งความเร็วของรถยนต์เป็นตัวกำหนดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้โดยสารเวลาเกิดอุบัติเหตุรถชน เพราะการใช้ความเร็วมีความสัมพันธ์กับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้น (Academic center for road safety, 2015) แต่มีข้อแตกต่างในแง่ที่ว่าอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่รถยนต์ที่โกรธในกรุงเทพฯ ไม่มีภาพที่เด่นชัดของพฤติกรรมการขับเร็ว อาจเป็นเพราะความคับคั่งของรถบนถนนไม่เอื้ออำนวย ซึ่งมีผลให้ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุไม่ร้ายแรง รวมถึงมีลักษณะของการบาดเจ็บที่ไม่รุนแรงด้วย อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการขับที่เสี่ยง ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากตัวบุคคล ได้แก่ การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอ และเลี้ยว ขับรถผิดช่องทางและขับคร่อมเส้น ขับรถตามกระชั้นชิด ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ล้วนเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถยนต์ให้ความหมายว่าเป็นการกระทำที่ไม่พึงประสงค์ด้วยการประมาท ไม่ใส่ใจต่อผู้อื่น และขาดความระมัดระวัง ยังเปรียบได้กับแนวคิดของ H.W. Heinrich ที่กล่าวถึงตัวโดมิโน อันประกอบด้วย ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล ความบกพร่องของบุคคล การกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุการบาดเจ็บหรือความสูญเสีย ซึ่งตามแนวคิดนี้หากตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็จะล้มตามไปด้วย และตัวโดมิโนเหล่านี้จะทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บขึ้นได้ (Saxena, 2017) และความรู้สึกถึงความไม่มั่นคงในชีวิตยังมีผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงออกอย่างก้าวร้าวรุนแรง (Britt, and Garrity, 2006) เพราะการถูกคุมคามทางร่างกายและความรู้สึกในสถานการณ์ขณะขับขี่รถยนต์ได้ทำให้เกิดความรู้สึกเครียด กัดดัน จากความไม่ปลอดภัย ซึ่งนับเป็นสภาวะวิกฤตในระยะเวลาอันสั้นที่มีแนวโน้มที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดพฤติกรรมตอบโต้ในลักษณะที่สามารถจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (Froggatt, and Smiley, 1964) นอกจากนี้ “สติ” หรือความรู้สึกได้ที่ผู้ขับขี่รถยนต์พึงมีต่อสถานการณ์ตรงหน้ายังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุขึ้น หากผู้ขับขี่รถยนต์มีสติ เหตุการณ์ร้ายๆ จากคนหรือสิ่งใดก็จะไม่สามารถช่วยยู่ให้แสดงความโกรธ หรือแสดงออกออกอย่างก้าวร้าวได้



สรุป

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นอย่างสอดคล้องกันทั้ง 3 วัตถุประสงค์ว่า ความโกรธและการแสดงออกที่เกิดขึ้นของผู้ขั้บรณณ์มีองค์ประกอบของการกระทำหรือพฤติกรรมระหว่างกันของผู้ขั้บรณณ์และคู่กรณี ซึ่งจะนำไปสู่อุบัติเหตุได้ในระดับที่ไม่รุนแรงและไม่ร้ายแรง ทั้งนี้เพราะสภาพสังคมเป็นตัวกำหนด หล่อหลอม และก่อร่างนิสัย บุคลิกภาพ ทักษะคติที่ส่งผลต่อการตีความความหมายและให้คุณค่าต่อสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งประกอบรวมเป็นตัวตนของบุคคล ฉะนั้น พฤติกรรมในการขั้บรณณ์จึงเป็นผลสืบเนื่องมาจากสิ่งต่างๆ และการกำหนดความหมายต่อวัตถุในตัวบุคคลที่ประกอบสร้างขึ้นเป็นพฤติกรรม และมีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมการขั้บรณณ์ด้วย เช่น การเคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัว การละเลยกฎจราจร เป็นต้น โดยที่ความขัดแย้งและการตอบโต้ระหว่างกันจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นสามารถประกอบสร้างตัวตนใหม่ และผลักดันให้ผู้ขั้บรณณ์แสดงความโกรธในรูปแบบที่แตกต่างจากตัวตนเดิมของตนได้อีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในระดับมหภาค

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์ป้องกันอุบัติเหตุฯ ควรบูรณาการการทำงานด้วยการร่วมกันกำหนดนโยบายในการสร้าง ส่งเสริม และกำหนดให้มีวัฒนธรรมร่วมในประเด็นการสร้างความปลอดภัย บนถนนให้กับประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับบุคคลและชุมชน และควรกำหนดให้มีหน่วยงานที่มีภารกิจเฉพาะในการปฏิรูปการจัดการปัญหาสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.2 จัดทำโครงการรณรงค์ เพื่อสนับสนุนการสร้างจิตสำนึก ความมีวินัยในตนเอง และค่านิยมสาธารณะ ตั้งแต่ในระดับสถาบันครอบครัว โรงเรียน ตลอดจนสื่อมวลชน โดยควรมีเจ้าภาพหลักรับผิดชอบ เช่น กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

1.3 กรมการขนส่งทางบก ควรมีการส่งเสริม หรือพิจารณาการนำหลักธรรมะมาใช้ในหลักสูตรฝึกอบรมการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อช่วยแก้ไขความโกรธ และกล่อมเกลาคติใจของผู้ขั้บรณณ์ในเบื้องต้น เช่น หลักเมตตาธรรม หลักสติสัมปชัญญะ การพัฒนาจิตสำนึก เป็นต้น ในการต่ออายุใบอนุญาต ขั้บรณณ์ของบุคคล

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรขยายกรอบการศึกษาในระดับโครงสร้างและสถาบันทางสังคม ซึ่งเป็นการศึกษาในระดับมหภาค เพื่อนำไปต่อยอดการดำเนินการแก้ไขปัญหาการล่อลู่เหตุทางถนนตามการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยบนท้องถนนในระดับมหภาคได้อย่างเป็นรูปธรรม เพราะการศึกษาในระดับบุคคลในเชิงจุลภาคสามารถทำได้เพียงการขยายภาพความเข้าใจของสาเหตุและรูปแบบของการกระทำในระดับของบุคคลเท่านั้น



2.2 ควรขยายกรอบการศึกษาไปที่บริบทของเมือง สภาวะความเป็นเมืองในสังคมสมัยใหม่ (Modernity) ด้วย เพราะกรอบแนวคิดของวรรณกรรมดังกล่าวสามารถสะท้อนให้เห็นกระบวนการสร้างตัวตนของบุคคลภายใต้สภาวะอารมณณ์ และสภาวะการดำรงอยู่ที่มีความเฉพาะตัวของคนเมืองได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการขยายความเข้าใจความโกรธ ความรุนแรง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนในกรุงเทพมหานครได้ดียิ่งขึ้น

References

- American Automobile Association Foundation for Traffic Safety. (2016). *Annual Traffic Safety Culture Index*. Retrieved January 6, 2019, from <https://aaafoundation.org/wpcontent/uploads/2017/11/2016TrafficSafetyCultureIndexReport.pdf>.
- Academic Center for Road Safety. (2015). *Road Accident Information Management. The project to develop the operational capacity of the traffic police officers*. Bangkok: Thai alphabet printing house. Retrieved January 10, 2019, from <http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1621/170201001621.pdf>.
- Averill, J. R. (1983). Studies on Anger and Aggression: Implications for Theories of Emotion. *American Psychologist*, 38(11), 1145–1160.
- Britt, T.W., & Garrity, M.J. (2006). Attributions and Personality as Predictors of the Road Rage Response. *The British Journal of Social Psychology*. 45(1), 127-147.
- Canary, D. J., Cupach, W. R., & Messman, S. J. (1995). *Relationship conflict: Conflict in parentchild, friendship, and romantic relationships (Series on Close Relationships, Clyde and Susan Hendrick, Series Editors)*. Newbury Park, CA: Sage.
- Crossman, A. (2013). *Assessing a Situation, in Terms of Sociology. Definition of the situation*. Retrieved January 8, 2019, from <https://www.thoughtco.com/situation-definition-3026244>.
- Deffenbacher, J. L. et al. (2003). Anger, aggression and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Journal of Behavior Research and Therapy*, 41(6), 701-718.
- Dittman, M. (2005). *The characteristics of angry drivers and what can be done to make the roads*. American Psychological Association. Retrieved January 9, 2019, from <https://www.apa.org/monitor/jun05/anger>.
- Edmondson, C.B., & Conger, J.C. (1996). A review of treatment efficacy for individuals with anger problems: conceptual, assessment and methodological issues. *Clinical Psychology Review*, 16, 251-275.
- Froggatt, P., & Smiley, J.A. (1964). The concept of accident proneness: A Review. *British journal of industrial medicine*, 21(1), 1–12.



- INRIX. (2017). *Global Traffic Scorecard 2017*. Retrieved October 2, 2017, from <https://the-standard.co/inrix-global-traffic-scorecard-2017>.
- Jasper, J.M. (2014). Constructing Indignation: Anger Dynamics in Protest Movements. *Emotion Review*, 6(3), 208–213.
- Katz, J. (1999). *How Emotions Work*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Kemper, T.D. (1978). *Social Interaction Theory of Emotions*. New York: Wiley.
- Kemper, T.D. (1990). *Social structure and testosterone: Explorations of the socio-bio-social chain*. American Psychological Association. Retrieved January 10, 2019, from <https://psycnet.apa.org/record/1990-98879-000>
- Mead, G.H. (1934). *Mind, self and society* [The Definitive Edition]. (Morris C.W. (Editor). Chicago: University of Chicago Press. (2015).
- Office of information and communication technology, Royal Thai Police. (2016). *Road traffic accident statistics for 2016*. Bangkok. Retrieved February 10, 2019, from <http://pitc.police.go.th/2014/>.
- Saxena, N. (2017). Analysis of Road Traffic Accident using Causation Theory with Traffic Safety Model and Measures. *International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology*, 5(8), 1263-1269.
- Schieman, S. (1999). *Age, Physical Impairment, and Symptoms of Anxiety: A Test of Mediating and Moderating Factors*. Retrieved March 4, 2019, from <https://doi.org/10.2190/P4EA-5CQ5-NMHD-30BX>.
- Simmel, G. (1903). *The Metropolis and Mental Life*. Translated from German by Wolff, K.H. ed. The Sociology of Georg Simmel. New York: Free Press.
- Simmel, G., & Wolff K.H. (1950). *The sociology of Georg Simmel*. Glencoe, Illinois: Free Press.
- Thoits, P. (1989). The sociology of emotion. *Annual Review*, 15, 317-342. Retrieved November 2, 2019, from <https://www.annualreviews.org/doi/pdf/10.1146/annurev.so.15.080189.001533>.