

363.125076

๕ ๕:๖ ๖

๖.๖

ส่วสคินสยในการซบซรดจกรบานบนทของนักรเรียนซบซมศคษาปท 6
ในจรงหวกปรจจณร

หองสมคณบณทศวทชาล
ชหาวทชาลยศรนครนทรวโรฒ

ปรจจณนทท

ทง

ซบซงค ของณว

เสนอทอมหาวทชาลยศรนครนทรวโรฒ ปรสาณมทร
เพอเป็นส่วนหน่งของการศคษาทวมลลกุศทร
ปรจจณการศคษามหาณจท

ณษาณ 2532

อชสททเป็นชองมหาวทชาลยศรนครนทรวโรฒ

178013

///

ส่วสัณนิสัยในการช้ชีวิตจรณานนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6
ในจังหวัดปราจีนบุรี

บทคัดย่อ
ของ
ชัยยงค นองแก้ว

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต
เมษายน 2532

การศึกษาค้นคว้ามุ่งหมายเพื่อศึกษาและเปรียบเทียบส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรีตามทั่วแปรคานเทศ ประสมการพระยะเวลาในการขับชรดจักรยานยนต์ โบนนุณาคชษชรดจักรยานยนต์ และระคัมคความรู่เกยวคกับกฎจราจรและช้อคควรปฏิบัติในการไชรดจักรยานยนต์ของนักเรียน และศึกษาความสัสมัคระหว่างคความรู่เกยวคกับกฎจราจรและช้อคควรปฏิบัติในการไชรดจักรยานยนต์กับส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ของนักเรียน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาในจังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 320 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล เป็นแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและช้อคควรปฏิบัติในการไชรดจักรยานยนต์ และแบบสอบถามส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ ของนักเรียน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ Z-test, F-test และ Pearson product-moment correlation

ผลการศึกษาค้นคว้า

1. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์
2. นักเรียนชายและนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน
3. นักเรียนที่ประสมการพในการขับชรดจักรยานยนต์ระยะเวลาคากว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี มีส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน
4. นักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตขับชรดจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับชรดจักรยานยนต์ มีส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน
5. นักเรียนที่คความรู่เกยวคกับกฎจราจรและช้อคควรปฏิบัติในการไชรดจักรยานยนต์ต่างกัน มีส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระคัม .05
6. ความรู่เกยวคกับกฎจราจรและช้อคควรปฏิบัติในการไชรดจักรยานยนต์กับส่วสคินสยในการขับชรดจักรยานยนต์ของนักเรียนมีความสัสมัคกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระคัม .001

SAFETY HABITS OF MOTORCYCLE DRIVERS AMONG MATHAYOMSUKSA VI STUDENTS
IN CANGWAT PRACHINBURI

AN ABSTRACT
BY
CHAIYONG PHONGPHAEW

Presented in partial fulfillment of the requirements
for the Master of Education degree
at Srinakharinwirot University
April 1989

The purposes of this study were to study and to compare the safety habits of motorcycle drivers among Mathayom Suksa VI Students in Changwat Prachinburi with the following variables : sex, riding experience, motorcycle driver licences, students' knowledge concerning traffic laws and regulations. It was also to study the relationship between students' knowledge concerning traffic laws and regulations with safety habits of motorcycle driving.

The samples in this study were 320 of the mathayom suksa VI students in the Formal Education Department's schools in Changwat Prachinburi. It was used multistage random sampling method. The instrument for collecting the data were the questionnaire consisting of safety habits of motorcycle drivers and students' knowledge concerning traffic laws and regulations test. The data were analyzed by Z-test, F-test and Pearson product-moment correlation method.

The results of this study revealed that :

1. The mathayom suksa VI students had considerably good level in safety habits of motorcycle driving.
2. There were no significant differences in the safety habits of motorcycle driving between male and female mathayomsuksa VI students.
3. There were no significant differences in the safety habits of motorcycle driving based on riding experience.
4. There were no significant differences in the safety habits of motorcycle driving based on motorcycle driver licences.
5. There were significant differences in the safety habits motorcycle driving based on knowledge concerning traffic laws and regulations at the .05 level.

6. The relationships between students' knowledge concerning traffic laws and regulations with safety habits of motorcycle drivers of mathayomsuksa VI students was statistically significant at the .001 level.

คณะกรรมการที่ปรึกษาประจำตัวนิสิตและคณะกรรมการสอบได้พิจารณาปฏิญานี้เห็น
ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิตของ
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

คณะกรรมการที่ปรึกษา

..... ประธาน

(ดร.พรสุข หุ่นจันทร์)

..... กรรมการ

(รศ.ดร.ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน

(ดร.พรสุข หุ่นจันทร์)

..... กรรมการ

(รศ.ดร.ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม

(อ.ทวีสิทธิ์ สิริขันธ์)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปฏิญานี้เห็นฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคตามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิตของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ศ.ดร.สมพร บัวทอง)

วันที่.....10..... เดือน.....พฤษภาคม..... พ.ศ. 2532.....

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ก็ด้วยที่เพราะผู้วิจัยได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลืออย่างดียิ่ง จากอาจารย์ ดร.พรสุข หุมนันท์ และรองศาสตราจารย์ ดร.ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ กาญจนารัตน์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อาวันย์ ชูกกรี อาจารย์พิชัย นกขัณฑ์ อาจารย์ทวีสิทธิ์ สีหิกกร อาจารย์ณัฏฐา โสหนะพันธุ์วงศ์ อาจารย์ประไพ ศรีฤกษ์ฤทธิ อาจารย์นิไลพร วรจิตตานนท์ และร้อยตำรวจเอกประเสริฐ สิกะไชย ที่ให้ความช่วยเหลืออย่างดียิ่ง ในการให้คำแนะนำและตรวจสอบเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์นายแพทย์วิจิตร นุชยะโพธิ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิชัย แก้วจำนุก อาจารย์จุฑาทิพย์ โพธิ์สุภาพ และเจ้าหน้าที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ที่อำนวยความสะดวกในการค้นคว้าเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ขอขอบคุณ คุณสมปอง ภูวรางกูร ที่ช่วยให้คำปรึกษาแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ทั่วทั้งมาตลอด

ท้ายนี้ขอเทิดทูนคุณ คุณพ่อ คุณแม่ คุณครู-อาจารย์ทุกท่าน ที่ให้กำลังใจทำดังสติปัญญา อย่างดียิ่งตลอดมา

ชัยมงคล บ่องแก้ว

สารบัญ

๑ บท	๒ หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายในการศึกษาครั้งนี้	10
ความสำคัญของการศึกษาครั้งนี้	11
ขอบเขตของการศึกษา	11
นิยามศัพท์เฉพาะ	12
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
สวัสดิการ	14
สวัสดิการศึกษาศา	15
สวัสดิการในด้านการจัดบริการยานยนต์	15
ข้อควรปฏิบัติในการจัดบริการยานยนต์	17
มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์	21
กฎหมายและระเบียบจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทราบ	23
ข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	25
เอกสารและงานวิจัยที่มีสนับสนุนการตั้งสมมติฐาน	26
ประสบการณ์ในการจัดบริการยานยนต์	28
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	29
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์	30
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
สมมติฐานในการวิจัย	39

3	วิธีดำเนินการวิจัย	41
	ประชากร	41
	กลุ่มตัวอย่าง	43
	วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง	43
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	45
	ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ	45
	การหาคุณภาพเครื่องมือ	46
	ลักษณะเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	47
	เกณฑ์การให้คะแนน	49
	วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล	50
	การวิเคราะห์ข้อมูล	50
	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	51
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	57
	สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	57
	การวิเคราะห์ข้อมูล	57
	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	58
5	สรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ	73
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	73
	กลุ่มตัวอย่าง	73
	เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า	73
	การวิเคราะห์ข้อมูล	74
	สรุปผลการศึกษาค้นคว้า	75

บทที่	หน้า
ฉิปรายฉฉ	75
ฉฉฉฉฉฉ	81
บรรณานุกรม	83
ภาคผนวก	90
ประวัติของผูัวิจัย	110

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	ประเภทของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ และจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตและ บาดเจ็บจากการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร	4
2	จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2530	7
3	จำนวนนักเรียน ประชากร และการขยายประชากรของจำนวนนักเรียนโรงเรียน สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531	42
4	จำนวนประชากร และกลุ่มตัวอย่าง	44
5	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ	59
6	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุของนักเรียน	59
7	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ของ นักเรียน	60
8	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามนักเรียนที่มีใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์กับ นักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์	61
9	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการที่ได้รับใบอนุญาตกับไม่ได้รับใบอนุญาต ขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	62
10	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควร ปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	63
11	วิเคราะห์ทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี	64
12	ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ...	65
13	การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง	66

14	การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับที่รถจักรยานยนต์ระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี	67
15	การ เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่ไ้รับใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ไ้รับ ใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์	68
16	สวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจรและขอควรปฏิบัติในการไ้รถจักรยานยนต์ในระดับความรู้ต่ำ ระดับความรู้ปานกลาง และระดับความรู้สูง	69
17	วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนสวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของ นักเรียน จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอควรปฏิบัติ ในการไ้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	70
18	การ เปรียบเทียบคะแนนสวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่มี ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอควรปฏิบัติในการไ้รถจักรยานยนต์ ที่มี ระดับความรู้ต่างกันเป็นรายคู่	71
19	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์และนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอควรปฏิบัติในการไ้รถจักรยานยนต์กับ สวัสดิทัศนียในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	72

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ

หน้า

- 1 เปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรระหว่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร 5

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ปัจจุบันอุบัติเหตุกลายเป็นโรคร้ายแรงที่สุดของโลก เนื่องจาก มีการ
วิวัฒนาการทางวิทยาศาสตร์แขนงต่าง ๆ มากมาย มนุษย์จึงนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้
ในการพัฒนาความเป็นอยู่ของชาวโลกให้ดีขึ้นในทุกด้าน เมื่อเรามีถนนเพิ่มมากขึ้น มีรถ
มากขึ้น และรถพัฒนาสมรรถนะให้มีความเร็วสูงขึ้น คนก็ตายจากอุบัติเหตุบนถนนเพิ่มมากขึ้น
เมื่อมีโรงงานและการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น คนงานก็จะประสบอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว
ถ้าหากไม่มีมาตรการป้องกันที่รัดกุม องค์การอนามัยโลกจึงได้ให้นิยามว่า "อุบัติเหตุเป็นโรค
ซึ่งเกิดจากการพัฒนา" (วิจิตร มุขะโหตระ. 2527 ก : 356)

ในประเทศไทยได้มีการศึกษาอุบัติเหตุโดยผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นเมื่อ พ.ศ.
2526 ปรากฏว่า คนบาดเจ็บไม่ถึงตายแต่ละราย กองสูญเสียค่าใช้จ่าย และค่าชดเชย
ประมาณคนละ 15,000 บาท ประเทศไทยมีคนบาดเจ็บปีละประมาณ 2 ล้านคน จึงต้องเสีย
ค่าใช้จ่ายประมาณ 30,000 ล้านบาท คนบาดเจ็บถึงตายของสูญเสียค่าใช้จ่ายและค่าชดเชย
คนละ 300,000 บาท ในประเทศไทยมีคนตายจากอุบัติเหตุปีละประมาณ 30,000 คน จึง
ต้องสูญเสียปีละประมาณ 9,000 ล้านบาท รวมการสูญเสียจากการบาดเจ็บทั้งไม่ถึงตาย
และตายเข้าด้วยกันแล้ว ประเทศไทยของสูญเสียทางเศรษฐกิจ เฉพาะการสูญเสียโดยตรง
ปีละเกือบ 40,000 ล้านบาท ทั้งนี้ยังไม่ได้อธิบายถึงการสูญเสียทางอ้อม เช่น การสูญเสีย
โอกาส (Opportunity loss) ซึ่งหากเขาเหล่านั้นไม่ตายหรือพิการ ยังอาจสามารถหา
เลี้ยงชีพครอบครัว และรับใช้สังคมได้อีก และยังไม่คิดถึงความสูญเสียจากความเศร้าโศก
เสียใจของพ่อแม่ที่สูญเสียลูกไปในวัยอันไม่สมควร และลูก ๆ ที่สูญเสียพ่อแม่จนต้อง
อยู่ในสภาพบ้านแตกไร้ที่พึ่งอีกด้วย ซึ่งหากคำนวณตามผลของการศึกษาของมหาวิทยาลัยจอห์น
ฮอป กินส์ ทั่วๆ ไป ค่าของการสูญเสียโดยตรงจากอุบัติเหตุมีเพียงร้อยละ 6 ของการสูญเสีย

ทั้งหมดแล้ว ประเทศไทยเราต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุถึงปีละเกือบ 700,000 ล้านบาท (วิจิตร บุญะโทกระ. 2530 ก : 17)

การพัฒนาทางเทคโนโลยีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการคมนาคมขนส่ง ทำให้การสัญจรไปมาเป็นไปอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ปัญหาความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลกพบว่า ประเทศที่กำลังพัฒนา 15 ประเทศ มีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญมากอันหนึ่ง ที่ทำให้คนเสียชีวิตและทรัพย์สิน ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกคิดเป็นเกือบ 17% ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด สำหรับประเทศไทยได้มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็ว โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา ประมาณถนนมีเพิ่มขึ้นจาก 2 - 3 หมื่นกิโลเมตร มาเป็นเกือบหนึ่งแสนกิโลเมตร ในปัจจุบัน จำนวนรถมีเพิ่มมากขึ้นทั้งในกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค จากไม่กี่แสนคันเป็น 3.5 ล้านคัน จึงทำให้อุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ และในปัจจุบันพบว่าคนไทยต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในอัตรา 36.38 คน ยานพาหนะ 10,000 คัน และมีอัตราเพิ่มของการตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึงร้อยละ 28 ต่อปี หรือประมาณ 2 เท่าของอัตราเพิ่มเฉลี่ยของประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ (วิจิตร บุญะโทกระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 1) ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรมีทั้ง ความสูญเสียทางกาย (Human loss) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม (Psychological and Social loss) และความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic loss) ซึ่งความสูญเสียทางกายนั้น ได้แก่ การเสียชีวิต (Death) และการบาดเจ็บ (Injury) ส่วนความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนั้น ได้แก่ ความสูญเสียที่เป็นนามธรรมไม่อาจวัดได้ ขึ้นอยู่กับความนึกความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้น ๆ ซึ่งเป็นเพียงการประเมินโดยประมาณเท่านั้น (วิจิตร บุญะโทกระ. 2527 ข : 4) อย่างไรก็ตาม ความรู้สึกที่นับว่ายิ่งใหญ่ที่สุด ได้แก่ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อยู่ในวัยหนุ่มสาวกลุ่มอายุ 14 - 45 ปี ซึ่งอยู่ในวัยทำงาน ความสูญเสียวัยนี้เท่ากับรัฐสูญเสียทรัพยากรบุคคลในวัยที่สำคัญที่สุดไป นอกจากนั้น การเสียชีวิตของกลุ่มประชากรเหล่านี้สังคมจะต้องรับภาระเลี้ยงดูเด็กกำพร้า

และครอบครัวของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ร่างกายทุพพลภาพ หรือถึงแก่ความตายนั้นด้วย (วิจิตร บุษยะโทตระ และคนอื่น ๆ. 2525 : 34)

ในจำนวนอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงเป็นอันดับถึงชีวิตมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุจากยานพาหนะประเภทอื่น (วิจิตร บุษยะโทตระ และคนอื่น ๆ. 2525 : 81) จากรายงานของกองตำรวจจราจร (2529 : 1 - 5) พบว่า แม้จำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครจะมีน้อยกว่ารถยนต์ทุกประเภท จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราร้อยละ กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2529 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ 2,649 ราย ขณะที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถยนต์ส่วนบุคคล 4,734 ราย จำนวนผู้เสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มี 144 ราย และบาดเจ็บ 1,402 ราย ขณะที่รถยนต์ส่วนบุคคลมีผู้เสียชีวิต 170 ราย และบาดเจ็บ 1,278 รายเท่านั้น ซึ่งได้แสดงรายละเอียดไว้ใน ตาราง 1 ด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับผู้ขับขี่รถยนต์มาเปรียบเทียบกันโดยใช้อัตราส่วนร้อยละ จะพบว่าผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับการบาดเจ็บร้อยละ 27 เสียชีวิตร้อยละ 3.6 แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับการบาดเจ็บร้อยละ 53 เสียชีวิตร้อยละ 5.4 ถึงแม้ในภาพประกอบ 1 ที่เป็นเช่นนี้อาจจะสรุปได้ว่า เนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกือบเท่ารถยนต์แต่ไม่มีเครื่องป้องกันใด ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงได้รับการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งมีโครงสร้างตัวถังเป็นเหล็กช่วยในการป้องกันอันตรายได้มาก (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ภิรัชามารณ. 2525 : 20)

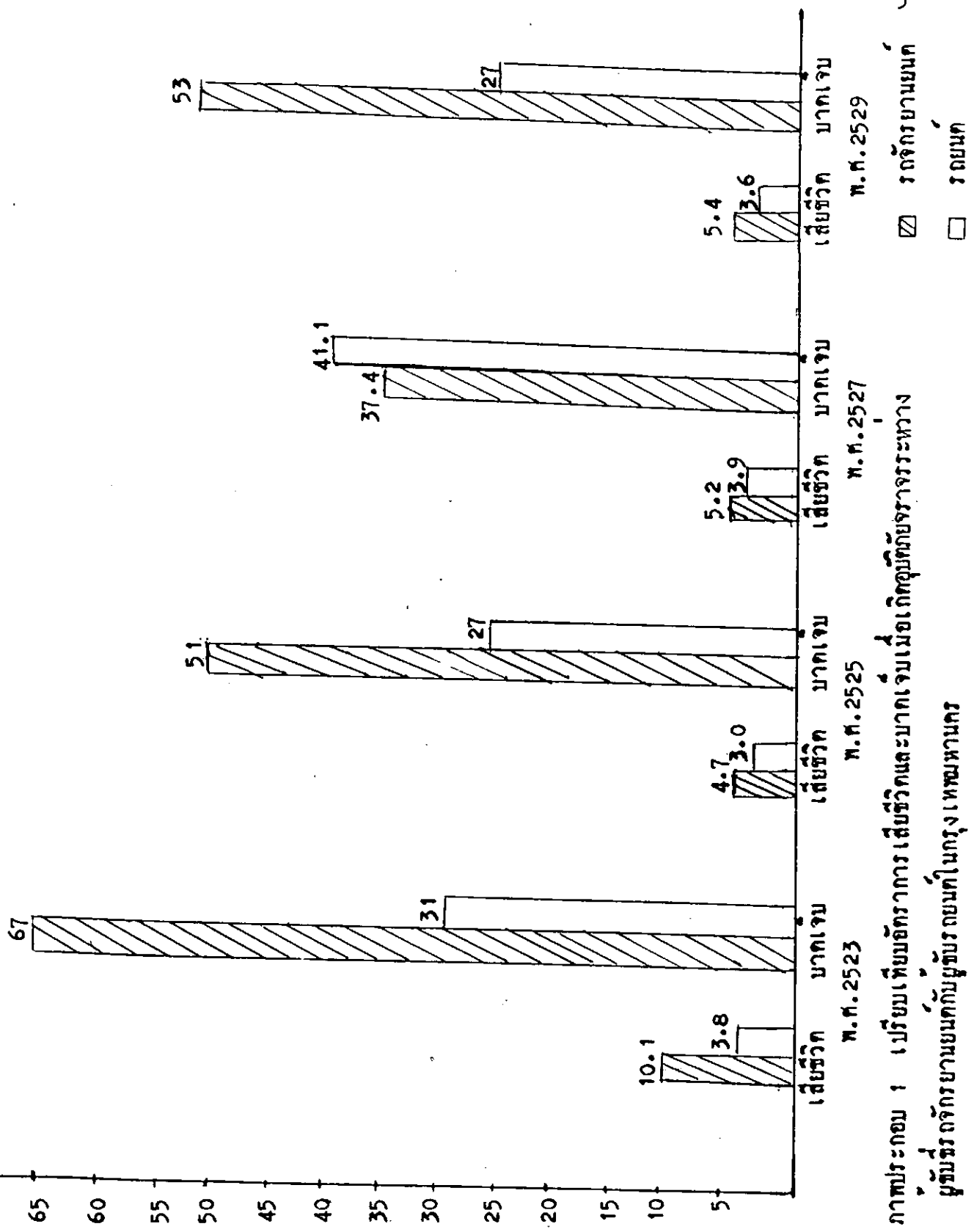
ตาราง 1 ประเภทของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ และจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตและบาดเจ็บจากการจราจรทางบกใน

กรุงเทพมหานคร

	จำนวนอุบัติเหตุ				จำนวนผู้เสียชีวิต				จำนวนผู้บาดเจ็บ			
	ปี พ.ศ.				ปี พ.ศ.				ปี พ.ศ.			
	2523	2525	2527	2529	2523	2525	2527	2529	2523	2525	2527	2529
ประเภทของยานพาหนะ												
รถยนต์ส่วนบุคคล	4350	4269	4653	4734	165	130	183	170	1362	1165	1914	1278
จักรยานยนต์	2339	2996	2702	2649	236	142	142	144	1578	1540	1011	1402
รถยนต์โดยสาร	1694	2391	2908	3699	84	114	151	176	734	775	728	1048
รถยนต์บรรทุก	1408	1520	1634	1605	61	98	107	70	380	536	441	525
รถยนต์รับจ้าง	711	1324	1498	2140	39	63	65	49	258	348	275	325
จักรยานยนต์สามล้อ	442	498	446	999	20	34	45	31	174	248	190	237
จักรยานสองล้อ	8	20	46	90	1	4	9	18	1	14	18	146
อื่น ๆ	178	143	205	153	18	15	34	17	105	72	85	178
รวม	11190	13160	14092	16069	624	600	734	675	4592	4698	4672	5139

แหล่งที่มา : กองตำรวจจราจร กรมตำรวจ พ.ศ. 2530

ร้อยละ



ภาพประกอบ 1 เปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรทาง

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับผู้ที่สวมหมวกในกรุงเทพมหานคร

☒ รอดภัย
☐ รอดตาย

จากสถิติกองทะเบียน กรมตำรวจพบว่า ในปี พ.ศ. 2520 ที่วาระอาญาจักร
มรฎกยานยนต์ 645,673 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.5 ของยานพาหนะทั้งหมดทุกประเภท ต่อมา
ในปี พ.ศ. 2526 ที่วาระอาญาจักรมรฎกยานยนต์ถึง 1,627,988 คัน คิดเป็นร้อยละ 56.4
ของยานพาหนะทั้งหมด (กรมตำรวจ กองทะเบียน. 2528 : 2) การเพิ่มขึ้นของจำนวน
มรฎกยานยนต์ทั้งกล่าวมีแนวโน้มว่า อุบัติภัยจากมรฎกยานยนต์จะเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน และจะนำไป
สู่ปัญหาการสูญเสียทรัพย์สินและเศรษฐกิจทั้งกล่าวแล้ว จากการศึกษาถึงอุบัติเหตุของผู้ขับขี่มรฎกยานยนต์
พบว่า ผู้ขับขี่มรฎกยานยนต์ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตนั้นเนื่องมาจากไคร้มากรับมากเกินฐานะที่ควร
ทุกราย และร้อยละ 80 มีการบาดเจ็บที่ศีรษะในท่าอากาศยานหนักต้องพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล
(อนันต์ ทัตตชยา. 2528 : 18)

ในจังหวัดปราจีนบุรีนั้น ปัจจุบันมรฎกยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ให้แผนทะเบียนยานพาหนะ
กองกำกับการตำรวจจราจร จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 25,566 คัน มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5
ต่อปี และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี อัตราการเพิ่มนี้ใกล้เคียงกับอัตราการเพิ่มเฉลี่ยของ
มรฎกยานยนต์ทั่วประเทศ ซึ่งมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยสูงขึ้นโดยเร็วประมาณร้อยละ 7 ต่อปี จึงทำให้โอกาส
ในการเกิดอุบัติเหตุจากมรฎกยานยนต์มีสูงมากขึ้นตามไปด้วย (วิจิตร บุญยะไพฑร. 2530 ช : 22)
ส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุมรฎกยานยนต์ ที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลสำคัญ
2 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ในเขตชุมชน อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี คือโรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร
(โรงพยาบาลจังหวัด) และโรงพยาบาลค่ายจักรพงษ์ ในปี พ.ศ. 2530 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
มรฎกยานยนต์เข้ารับการรักษาพยาบาล ในโรงพยาบาล 2 แห่งถึง 784 ราย แยกเป็น
โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษา 506 ราย และโรงพยาบาลค่ายจักรพงษ์
มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษา 278 ราย ซึ่งจากจำนวนผู้ป่วยทั้ง 2 โรงพยาบาลนี้ ผู้ป่วยกลุ่มอายุ 21 - 25 ปี
มีจำนวนสูงสุดคือ 192 ราย แยกเป็นชาย 168 ราย เป็นหญิง 24 ราย รองลงมาคือ ผู้ป่วยกลุ่ม
อายุ 16 - 20 ปี จำนวนถึง 187 ราย เป็นชาย 155 ราย เป็นหญิง 32 ราย ทั้งรายละเอียด
ในตาราง 2

ตาราง 2 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรบนถนนในจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2530

กลุ่มอายุ (ปี)	โรงพยาบาล เจ้าพระยาอภัยยา จำนวนผู้ป่วย			โรงพยาบาล ค่ายจักรพงษ์ จำนวนผู้ป่วย			รวมจำนวน ผู้ป่วยทั้งหมด		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
ต่ำกว่า 15	37	15	52	11	5	16	48	20	68
16 - 20	90	19	109	65	13	78	155	32	187
21 - 25	95	15	110	73	9	82	168	24	192
26 - 30	80	10	90	69	3	72	149	13	162
31 - 35	42	3	45	12	1	13	54	4	58
36 - 40	29	2	31	5	1	6	34	3	37
41 - 45	13	3	16	4	-	4	17	3	20
46 - 50	12	2	14	2	-	2	14	2	16
51 - 55	16	1	17	2	-	2	18	1	19
สูงกว่า 55	21	1	22	3	-	3	24	1	25
รวม	435	71	506	246	32	278	681	103	784

แหล่งที่มา : แผนกทะเบียนสถิติ โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร และโรงพยาบาล
ค่ายจักรพงษ์ จังหวัดปทุมธานี

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ที่ใช้กันแพร่หลายมากที่สุดอย่างหนึ่งในประเทศไทย
 ผู้นิยมใช้รถจักรยานยนต์เพราะราคาค่อนข้างถูก สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อย มีความสะดวก
 รวดเร็ว คล่องตัว แต่ขณะเดียวกันรถจักรยานยนต์ก็เป็นยานพาหนะที่น่าอันตรายมาสู่ผู้ขับขี่ได้
 โดยง่าย โดยเหตุที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มักเริ่มขับขึ้นมาตั้งแต่อยู่ในวัยรุ่น อุบัติภัยจึงเกิดขึ้นกับ
 คนกลุ่มนี้มากที่สุด (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปริชามารณ. 2525 : 20) ทั้งนี้
 เป็นเพราะผู้ขับขี่วัยรุ่นในวัยศึกษาคะนอง ชอบความโลดโผน กั่นแค้น และเสียวภัย จึงมักขับขี่
 รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ (วิจิตร บุญะโนทระ.
 2527 ก : 15) ซึ่งสอดคล้องกับ สุนทร ชินประสาทศักดิ์ และอร่าม อัมมกระภู
 (2523 : 10) พบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้นทำให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด รองลงมา
 ไล่แก่ คนเดินเท้า และผู้โดยสารตามลำดับ ทั้งนี้พบว่า กลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
 มากที่สุดนั้นอยู่ในกลุ่มอาชีพรับจ้าง รองลงมาคือกลุ่มนักเรียน นักศึกษา และจากการศึกษาของ
 มัชฌมา สังคิกานนท์ (2525 : 23) พบว่า อุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์เกิดกับผู้ขับขี่กลุ่ม
 อายุ 20 - 29 ปีมากที่สุด รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี จึงสรุปได้ว่า สาเหตุสำคัญ
 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เองเป็นต้นเหตุ
 สำคัญที่สุด ดังกล่าวของ วิจิตร บุญะโนทระ (2527 ก : 14) ที่ว่า ปัจจัยอุบัติเหตุ
 เกิดจากพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญ ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 90 โดยเฉพาะ
 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมในการขับขี่ ที่ไม่ปลอดภัย เช่น ขาดความระมัดระวังในการ
 ขับขี่ มีความประมาท ใช้ความเร็วสูง ขับรถกีดขวางรถคันอื่น การไม่ยอมให้ทางผู้อื่น และ
 ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับ พัทธรา กาญจนารัตน์ (2526 : 2 - 5) ที่
 กล่าวว่า คนเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เช่นเดียวกับ ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ ที่
 กล่าวว่า ความบกพร่องของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดและมีสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนประกอบ
 หากจะป้องกันอุบัติเหตุ และให้ความปลอดภัยเกิดขึ้นอย่างถาวรและจริงจังนั้น ต้องแก้ไขที่
 ตัวคนนี่เอง (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. 2526 : 4 - 4)

การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรนั้นต้องไขว่คว้าหาการสำคัญ 3 ประการ (จรินทร์
 ธานีรัตน์. 2525 : 68) คือ

1. มาตรการด้านวิศวกรรมการจราจร (Engineering) ซึ่งเกี่ยวกับการ ออกแบบถนน ทางเท้า ทางข้าม เครื่องกีดขวางกลางถนน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร ทาง ๆ รวมทั้งการออกแบบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เพื่อความสะดวก ปลอดภัย

2. มาตรการควบคุมและบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่มีอยู่อย่างเคร่งครัด (Enforcement) กฎหมายที่มีอยู่ซึ่งเหมาะสมกับสภาพการจราจรปัจจุบัน ทั้งบทบัญญัติ และบทลงโทษ ซึ่งประชาชนต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลบังคับใช้

3. มาตรการทางการศึกษา (Education) เป็นการศึกษาที่เกี่ยวกับการจราจร ทั้งความรู้ ความเข้าใจ ทักษะที่ถูกต้องในการปฏิบัติตนในการขับขี่รถยนต์ เพื่อความปลอดภัย ซึ่งมาตรการทางการศึกษานี้ บัญชา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 4-4 - 4-5) กล่าวว่า การจะแก้ไขความบกพร่องของคนไทยนั้น ต้องจัดการศึกษาที่ถูกต้องเหมาะสมแก่นักเรียน และประชาชนทั้งในและนอกโรงเรียน ซึ่งการศึกษานี้หมายถึง สวัสดิศึกษา (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เนื้อหา และกระบวนการ ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น การให้สวัสดิศึกษาหากรับรู้วัตถุประสงค์ของวิชาแล้วไซ้ จะเป็นการจัดคุณูปการต่าง ๆ ไปโดยปริยาย เป็นการสร้างคนใหม่คุณภาพช่วยการลงทุนที่ไม่ มาก แกล้งแน่นอนและถาวร การให้สวัสดิศึกษาจึงเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุด ซึ่งสอดคล้อง กับคำกล่าวของ วิจิตร มุขะโหตระ (2527 ข : 11) ที่ว่า การเรียนสวัสดิศึกษาจะ ช่วยให้คนเราสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังช่วยให้เราสามารถนำเอาเทคโนโลยีและความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ มาเป็น ประโยชน์แก่การดำรงชีวิตได้มากที่สุด โดยให้เราได้รับความสะดวกสบาย และปลอดภัย พร้อม ๆ กันไป นอกจากนั้นสวัสดิศึกษาจะทำให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย ให้คนเรา เกิดสวัสดิคินิสัยและมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Public mind) ในเรื่องความปลอดภัยในที่สุด

นักเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นกลุ่มวัยรุ่นที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์ นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีอายุระหว่าง 16 - 20 ปี



นิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก และมักจะประสบกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากเช่นเดียวกัน ทั้งตัวอย่างจากสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปราจีนบุรี ปี พ.ศ. 2530 นั้น ถึงแม้ว่านักเรียนในระดับนี้จะได้เรียนสวัสดิศึกษาในสถานสวัสดิภาพการจราจร รวมทั้ง สวัสดิภาพเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในหลักสูตรมัธยมศึกษาตอนปลาย พุทธศักราช 2524 ใน วิชาสุขศึกษา พ 503 ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 มาแล้วก็ตาม แต่ยังไม่ปรากฏว่าสถิติจำนวน ผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในบุคคลกลุ่มนี้ยังมีอยู่สูง จึงเป็นที่น่าสังเกตว่า นักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ซึ่งได้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ได้นำความรู้ไปปฏิบัติจริงหรือไม่ ซึ่งผู้วิจัยเองในฐานะที่เป็นครูผู้สอน วิชาสุขศึกษาและ สวัสดิศึกษา ในโรงเรียนมัธยมศึกษา ได้เคยพบเห็นพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปราจีนบุรี ตัวอย่าง เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง การแข่งในที่คับขัน การโดยสาร เกินกำหนด การไม่เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนหรือขณะที่ทัศนวิสัยเลว อุปกรณ์รถชำรุด เป็นต้น ผู้วิจัยได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ และมีความสนใจที่จะศึกษา เพื่อสำรวจและ ประเมินผลด้านสวัสดิการในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ใน จังหวัดปราจีนบุรี ว่าจะมีผลเป็นอย่างไร

ความมุ่งหมายในการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบสวัสดิการในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531
2. เพื่อเปรียบเทียบสวัสดิการในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ตามตัวแปรต่อไปนี้
 - 2.1 เพศ
 - 2.2 ประสิทธิภาพระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.3 ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์

3. เพื่อทราบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ กับสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาเป็นข้อมูลในการปรับปรุงเนื้อหา การจัดกิจกรรม กระบวนการเรียนการสอนสวัสดิศึกษา เรื่องสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์ ในวิชา สุขศึกษา พ 503 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ให้มีประสิทธิภาพในการสร้างสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมากยิ่งขึ้น
2. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงาน สถานัน และผู้ที่สนใจที่เกี่ยวข้องศึกษาค้นคว้าต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

1. กลุ่มประชากร
ประชากรครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ และสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ จำนวน 1,576 คน ชาย 867 คน หญิง 709 คน
2. กลุ่มตัวอย่าง
กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 320 คน

3. ทัวแปรที่ศึกษา

3.1 ทัวแปรอิสระ ไคแก

3.1.1 เพศ

3.1.2 ประสมการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.1.3 ใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.1.4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และ ข้อควรปฏิบัติในการใช้

รถจักรยานยนต์

3.2 ทัวแปรตาม ไคแก สวัสดิคินสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. สวัสดิคินสัย หมายถึง ปฏิกริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าอันเป็นพฤติกรรมของความปลอดภัย ที่ปฏิบัติและละเว้นการปฏิบัติเป็นประจำ

2. สวัสดิคินสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ควมความปลอดภัย หรือละเว้นพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยโดยปฏิบัติเป็นประจำ ซึ่งสามารถวัดได้โดยแบบสอบถามวัดสวัสดิคินสัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

3. อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น ซึ่งเนื่องจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บ หรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย ซึ่งสามารถหลีกเลี่ยงได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ (Thygersson. 1977 : 3)

4. อุบัติภัย หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ (ราชบัณฑิตยสถาน. 2530 : 930)

5. นักเรียน หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ซึ่งเป็นนักเรียนที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

6. โรงเรียน หมายถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาที่เปิดสอนถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6
สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารที่เกี่ยวข้องประกอบท้าย

1. ศัพท์นิยาม
2. ศัพท์ศึกษา
3. ศัพท์นิยามในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์
4. ข้อควรปฏิบัติในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์
5. มาตราการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
6. กฎหมายและกฎจราจรที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทราบ

ศัพท์นิยาม (Safety Habits)

ศัพท์นิยามเป็นจุดมุ่งหมายสำคัญที่สุดของศัพท์ศึกษา เพื่อก่อให้เกิดสวัสดิภาพความปลอดภัย โดยให้ผู้รับศัพท์ศึกษานั้นมีพฤติกรรมความปลอดภัยเป็นประจำอยู่เสมอ ทั้งนี้ พฤติกรรมความปลอดภัยนั้นเกิดจากจิตสำนึกของความปลอดภัยทั้งของตนเอง และ ความสำนึกในความรับผิดชอบต่อในเรื่องความปลอดภัย ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดกับผู้อื่นได้จาก ความประมาทสะเพร่าของคน ศัพท์ศึกษาจึงทำให้บุคคลเกิดศัพท์นิยามและความรับผิดชอบต่อสังคมในที่สุด (วิจิตร บุญะโทกระ. 2527 ข : 8 - 11) ปัญญา สมบุรณศิริ (2526 : 4-4) ได้กล่าวถึงบทบาทของศัพท์ศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุว่า กระบวนการศัพท์ศึกษาทั้งในและนอกโรงเรียนที่ดี มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย เนื้อหา เหมาะสมกับวัยและสภาพปัญหาแล้วไซ้ จะช่วยแก้ไขความบกพร่องของคน และชักจูงปฏิบัติทาง ๆ ไปโดยปริยาย และทำให้ความปลอดภัยเกิดขึ้นอย่างถาวรและจริงจัง ทั้งนี้เพราะคนเป็นสาเหตุสำคัญที่สุด ชัยชนะที่สุด และยากแก่การแก้ไขที่สุดในการเกิดปัญหาอุบัติเหตุ

สวัสดิศึกษา (Safety Education)

กิจกรรมและกระบวนการสวัสดิศึกษาจึงไม่มุ่งให้ความรู้ในห้องเรียนแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น การจัดกิจกรรมสวัสดิศึกษาเป็นประสบการณ์ตรงทั้งในและนอกห้องเรียน หรือนอกสถานศึกษา จะเป็นการให้เด็กสัมผัสกับสิ่งที่ป็นจริงในชีวิตประจำวัน เป็นการให้ความรู้และการปฏิบัติที่ถูกต้อง เป็นโอกาสที่จะให้เด็กได้ฝึกสวัสดิคินัยกันอย่างจริงจังเป็นประจำ ทั้งนี้ ครูจะต้องเป็นผู้สนับสนุนในทางพฤติกรรมความปลอดภัย โดยการที่ครูปฏิบัติตนให้เป็นแบบอย่างที่ดีในค่านความปลอดภัย เพื่อเป็นการสร้างและปลูกฝังทัศนคติที่ถูกต้องเกี่ยวกับสวัสดิภาพ ความรู้เกี่ยวกับการให้ความรู้และการฝึกปฏิบัติสวัสดิคินัยไปทั่ว ทั้งนี้เพื่อให้เด็กได้ฝึกพฤติกรรมความปลอดภัยตลอดไป (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. 2526 : 4 - 5) ซึ่งสอดคล้องกับ สุชาติ โสมประยูร (2530 : 13 - 16) ที่กล่าวถึงพฤติกรรมของบุคคลนั้นเกิดจากองค์ประกอบ 3 ประการ ทั้งสามมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อควรปฏิบัติ มีความสามารถทักษะการปฏิบัติถูกต้อง พร้อมทั้ง การมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับสิ่งนั้น ทั้งนี้พฤติกรรมทั้ง 3 ด้านนี้จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และมักจะมีปฏิสัมพันธ์กันตลอดเวลา แต่ละอย่างมักจะไม่เกิดโดยอิสระ แต่จะเกิดรวม ๆ กัน และสิ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน อันจะนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติ

สวัสดิคินัยในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์

ถึงแม้ว่างานสวัสดิศึกษาในโรงเรียนจะดำเนินการมาตลอด ทั้งในรูปกิจกรรมในหลักสูตรการเรียนการสอน และกิจกรรมเสริมหลักสูตร ทั้งระดับอนุบาลศึกษาจนถึงอุดมศึกษาแล้วก็ตาม แต่ปัญหาสำคัญทางสวัสดิภาพและสุขภาพของประเทศ ที่ประสบอยู่ในปัจจุบันและมีแนวโน้มสูงขึ้น คือปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งพบว่าเด็กอายุ 6 - 14 ปี และเยาวชนอายุ 15 - 25 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตไปเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการตายของเยาวชนอายุ 15 - 25 ปี นั้นมากเป็นอันดับแรก ซึ่งพบว่าเป็นการตายด้วยอุบัติเหตุจราจรบนถนน และยังพบว่าเยาวชนช่วงอายุนี้นายกัยอุบัติเหตุบนถนน มากกว่ากลุ่มประชากรกลุ่มอายุอื่น ๆ ทั่ว (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2530 : 26) ทั้งนี้ในหลักสูตรมัธยมศึกษาตอนต้น

พุทธศักราช 2521 (กระทรวงศึกษาธิการ. ม.ป.ป. : 72) และหลักสูตรมัธยมศึกษา
 ก่อนปลาย พุทธศักราช 2524 (กระทรวงศึกษาธิการ. 2524 : 155) มีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ
 ในด้านสวัสดิภาพและสุขภาพโดยสรุปคือ "เพื่อให้มีความรู้ ทักษะเกี่ยวกับสวัสดิภาพ และสุขภาพ
 สามารถนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวัน จนเกิดเป็นสวัสดิกนิสัยและสุนิสัย ห่วงแก่ตนเองและส่วนรวม"
 โดยบรรจุเนื้อหาในหลักสูตรไว้ในภาควิชาบังคับ ในวิชาสุขศึกษา โดยเฉพาะสวัสดิภาพเกี่ยวกับการ
 การจราจรทางบกนั้น ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ได้กำหนดเนื้อหาวิชาเกี่ยวกับสวัสดิภาพของ
 คนเดินเท้า สวัสดิภาพในการโดยสารรถยนต์ รถประจำทาง รถไฟ สวัสดิภาพในการใช้
 รถจักรยาน และในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้กำหนดเนื้อหาวิชาเกี่ยวกับสวัสดิภาพการจราจร
 บนถนน สวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์
 นั้น อยู่ในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 5 สุขศึกษา พ 503 ซึ่งนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 6 ได้ผ่าน
 การเรียนหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์นั้นมาแล้ว แต่ยัง
 ปรากฏว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ยังมีอยู่เป็นจำนวนมาก
 โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจาก
 รถจักรยานยนต์นั้นเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เองมากที่สุด โดยการขับซิ่งอย่างประมาท
 ขาดความระมัดระวัง การขับซิ่งด้วยความเร็วสูง การไม่ยอมให้ทางแก่ผู้อื่น พร้อมทั้งการขาด
 ความรู้ ความเข้าใจเรื่องกฎจราจร การขับซิ่งฉกฉวยยานพาหนะความคล่องแคล่ว (ปัญหา
 สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปริษามารถ. 2525 : 21) และจากการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
 จากรถจักรยานยนต์นั้น อนันต์ คัมภุชกุล (2528 : 22) พบว่า ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ
 จากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นผู้ขับขี่มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้เดินเท้าและผู้โดยสาร
 และพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายในกลุ่มอายุ 15 - 30 ปี พบมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ
 20 - 25 ปี ซึ่งสอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะไพฑร และคนอื่น ๆ (2529 : 18 - 19)
 ได้สำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุ
 จากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ถึงร้อยละ 76.1 ส่วนมากเป็นเพศชาย วัยผู้ใหญ่
 ในกลุ่มอายุ 25 - 35 ปี รองลงมาคือ วัยรุ่น กลุ่มอายุ 14 - 24 ปี ทั้งนี้ เนื่องมาจาก
 ความมกพรองของคนโดยโดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ขาดพฤติกรรมความปลอดภัยใน
 การขับขี่หรือขาดสวัสดิกนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั่นเอง

สวัสดิคินัยในการขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ จึงเป็นจุดมุ่งหมายที่สำคัญในเนื้อหาของ
สวัสดิศึกษาที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์ และมุ่งให้นักเรียนนำไปใช้ในชีวิต
ประจำวันให้เกิดสวัสดิภาพและสุขภาพทั้งแก่ตนเองและส่วนรวม

รถจักรยานยนต์ ตามกฎหมายระบุไว้ว่า เป็นรถที่เคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า
หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีรถพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ ในการขับเคลื่อน
รถจักรยานยนต์นั้น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนั่งครอบบนยานที่จักไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจดทะเบียนในใบรพทรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสาร
จะนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนยานที่จักไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่ง
พ่วงข้าง (วสันต์ ชีราบุรุษ. 2530 : 1 - 45) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร
รถจักรยานยนต์ของสวมหมวกที่จักทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และ
โดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้นำกำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา มหัทธัญญ์มิได้
ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้ปฏิบัติลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตาม
ประเพณีนั้น (วสันต์ ชีราบุรุษ. 2530 : 46) และในการขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่
ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นไปตามการควบคุมของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติ
จราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295
ซึ่งเป็นกฎหมายโดยเฉพาะใช้ทางเป็นสำคัญ (วิจิตร บุญยะโนकरะ และคนอื่น ๆ.
2525 : 38)

ขอควรปฏิบัติในการขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์

บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถจักรยานยนต์
เพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้ (บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร. 2525 :
82 - 88)

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ
3 ประการคือ

1.1 การป้องกันความมั่วสุม ไ้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้เกิดถนนจะ
ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่จะต้องมี
สุขภาพปกติ เช่น สายตาคิด ไ้ยินเสียต่าง ๆ ชักเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็น
โรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการอย่างฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้
เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีนวัตรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ทั้งก่อนเลี้ยว
รถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ขอความเร็วก่อนรถ กลับรถ ขอทางและอนุญาต
ให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าพอสมควร
มีชัยมือให้สัญญาณแล้วหยุดรถหรือเลี้ยวรถทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น
ได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ ปฏิบัติกน
ตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดจะต้องจอด
ในที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางทาง
จราจร การจอดรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
จำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงถึงขีดปกติจนเป็น
ที่รำคาญของผู้อื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการบิดมารยาทของผู้ขับขี่อย่างร้ายแรงแล้ว
ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉีกเฉียน การแซงรถในที่คับขัน
ขับรถฉีกเฉียนปากหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงอาการ
ต่าง ๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทาง
หรือลู่วางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซง
และเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็กวเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้
ควรถอยที่ถอยฮาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 ชับรด์เร็วกว่าอัตราและช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การชับรด์ควรจะมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะคือ การชับรด์ที่มีรณามาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรด์ ก็ควรชับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรด์เป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการชับรด์จักรยานยนต์ นอกจากจะต้องมีมารยาท และชับรด์ให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ชับรด์ควรคำนึงถึงความเร็วของรด์ให้มาก นักชับรด์จักรยานยนต์ที่เสียชีวิตไปเพราะใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทในการชับรด์นั้นมีเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็อันตราย ข้อปฏิบัติและข้อควรละเว้นการปฏิบัติในการชับรด์จักรยานยนต์นั้น เช่น เมื่อถึงทางแยกควรหยุดรด์ก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงชับรด์ต่อไป ไม่ชับรด์จักรยานยนต์คึกคักหนารดอื่นในระยะกระชั้นชิด ไม่ชับรด์จักรยานยนต์เคียงคู่หรือแซงขึ้นไปกับรด์ยนต์หรือรด์จักรยานยนต์คันอื่น ๆ หรือชับรด์ขนานกันเป็นกลุ่ม ไม่ชับรด์จักรยานยนต์ควยการจับกันม้งกับมือเกียวมืออีกข้างหนึ่งถือหรือหิ้วสิ่งของอื่น หรือใช้มือนั้นเกาะพวงรด์อื่น ๆ ที่กำลังแล่นอยู่ การเลี้ยวรด์ควรชับรด์จักรยานยนต์ให้อยู่ในช่องทางเดินที่จะเลี้ยวและซิกข์ช่องทางเดินที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันคานสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกันโดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรด์ครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น หนามฉกรรจ์ รุ่ย ไคมไฟรด์เสีย กระจอมองหลังแตก จะต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนจะนำไปใช้

1.3 การป้องกันคานสภาพของถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและ

นิเวศวิทยาของถนนต้องมีพื้นที่ปลูกทอง ต้นไม้ของถนนมีความต้านทานการฉีก สามารถช่วยถ่าย
แรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2. การจัดการความบกพร่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความบกพร่องของผู้ขับขี่
รถจักรยานที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น
ชนท้ายรถคันข้างหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ลดอัตราเป็นเหตุให้รถชนกับชนรถอื่น
ชนผู้เดินเท้า รถกว่าเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะ
ต่าง ๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ถักพันารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย
รถคันอื่น แซงในที่คับขัน กระยะแซงผิด เป็นต้น

2.3 ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนว
กลางถนน ล้ำช่องการเกินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาจากตรงหรือให้รถที่มาจากซ้ายไม่หวั่น
โคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอกรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่ยอมจุกศูนย์กลางกลับรถ
ตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่
ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

2.4 สุขภาพของผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับรถได้ เช่น เหน็ดเหนื่อย
เกินไป อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัว
บางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความไว
 เป็นต้น

3. การจัดการความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ควรหมั่นตรวจตรา
ดูแลบำรุงรักษาซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลย เนื่องจากความไม่
เอาใจใส่ เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะ
จะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ มีดังนี้

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อแต่ละข้างไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสมรรถภาพ
ชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถแรงเครื่องยนต์ไม่ขึ้น หรือเครื่องยนต์มีความร้อน
จัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่คันบังคับ คันเร่งชำรุด หรือเสื่อมสภาพ ชักข้อง ไขได้ไม่ดี
ฝักหรือลื่น บังคับรถได้ยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟของรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่
ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ห้ามล้อ กลองจันแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้ อาจทำให้เป็นสาเหตุอุบัติเหตุได้

3.5 เกิดมุมอับก้นานารถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหนักรถหนัก และมาก
บังสายตามองทางข้างหน้า

3.6 เกิดมุมอับก้นหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหนักรถหนัก และมาก
บังสายตามองกระจกส่องคันหลัง

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนที่ชำรุด มีความลาดเอียง
ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ซากแสงสว่าง มีฝุ่นควันรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน
ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ
ได้ง่ายเช่นกัน

5. ความร่วมมือจากผู้ใช้นถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยาน
ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือกันในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอารถเอาเปรียบ
มีน้ำใจในการเดินทางซึ่งกันและกัน

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ได้แบ่งออกเป็น 6 ประการ
ตามสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.1 รู้และปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัด

1.2 ปฏิบัติตามคำแนะนำชี้แจงของเจ้าหน้าที่

1.3 รับผิดชอบต่อความรู้สึก ไม่รีบร้อนเห็นแก่ความสนุกสนาน หรือ

คิดคะนอง

1.4 อย่ารีบร้อนเวลาไม่สบายหรือไข้ยาที่ทำได้ทั้งวงนอน

2. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์อาจปฏิบัติได้โดยหมั่นตรวจสอบสภาพรถ ซ่อมแซมสภาพรถที่ชำรุดหรือชำรุด เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟชำรุด กระโถนของหลังแตก เป็นต้น และควรตรวจสอบสภาพรถทุกครั้งก่อนที่จะขับ นอกจากนี้ต้องศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับเครื่องยนต์พอสมควร รวมทั้งไม่บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักมากเกินไป กำลังหรือเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

3. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากความบกพร่องของถนน และทัศนวิสัยสามารถปฏิบัติได้โดยบุคคลสองฝ่ายคือ บุคคลผู้ขับขี่ยานพาหนะ จะต้องปฏิบัติตามกฎและระเบียบจราจรเคร่งครัด เพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษเมื่อถนนหรือทัศนวิสัยไม่ดี สำหรับรัฐบาล โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบำรุงซ่อมแซมถนนหนทาง จะช่วยดูแลปรับปรุง วางแผนและออกแบบถนน ทางแยก ทางโค้ง ทางเชื่อม เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

4. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากสภาพดินฟ้าอากาศ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการสัญจรไปมา การหมั่นตรวจสอบบำรุงรักษาสภาพรถที่ท้องสัญจรบนผิวถนนที่น้ำท่วมและชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ระหว่างที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการซ่อมบำรุงด้วย

5. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ใช้ถนน ผู้เดินเท้าต้องระมัดระวังร่วมกับผู้ขับขี่ด้วย ในการข้ามถนน ในการเดินเท้า ในการสังเกตไฟสัญญาณจราจร และในการดูแลสัตว์เลี้ยงมิให้กีดขวางถนน

6. การป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากเครื่องหมายและเจ้าพนักงานจราจร ผู้ขับขี่ต้องร่วมมือปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่และเครื่องหมายจราจร และเจ้าหน้าที่เองต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องยุติธรรม และทันต่อเหตุการณ์

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้รุดจักรยานยนต์ควรทราบ (วสันต์ ธีรานุรักษ์. 2530 :

1 - 60)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญของบางมาตราที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังต่อไปนี้

1. การใช้รถ

1.1 รถจักรยานยนต์ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพแข็งแรงมั่นคงสภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและคนอื่น ๆ เช่น ห้ามใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์รุดสมบูรณ์ครบถ้วนและใช้กันอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ รุดจักรยานยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถ และโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด และโคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถทั้งสองส่องแสงสว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุดทั้งสองส่องแสงสว่างเมื่อใช้ห้ามล้อเท้า สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น เว้นแต่โคมไฟหยุดทั้งสองส่องแสงสว่างเมื่อใช้ห้ามล้อเท้า สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถจักรยานยนต์ และห้ามผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงกึ่งเกินสมควร

1.3 การบรรทุก รุดจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้ที่นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างให้บรรทุกของไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง

2. สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติตามกฎของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้ทางดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รุดชน หรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกันนั้น ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับขี่ขับรถจักรยานยนต์ ขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิกักัน หรือสัญญาณจากเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังแล่นผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถในช่องเดินรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

4.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องขับรถด้วยความเร็วที่กฎหมายกำหนด หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

4.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องลดความเร็วของรถ เมื่อจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่น แฉงหรือผ่านขึ้นหน้า จอกรถ หยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เจริงสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ควัน ฝุ่น ฝน

5. การขับรต์ผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังนี้

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วม ทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางคันซ้ายของคนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกคักผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรต์ในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีท่วงเวียนใดใดคักตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น แต่ถาหากไม่มีสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรคักกล่าว เมื่อผู้ขับขี่ขับรต์จักรยานยนต์มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรต์อยู่ในวงเวียนทางคันขวาของคนขับผ่านไปก่อน

5.3 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรต์จักรยานยนต์ออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับรต์ผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่คักผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่

กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดิน ผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึง
ขึ้นรถต่อไปได้

ข้อบังคับสำหรับผู้ขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์

ตามกฎหมายกำหนดใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์มี 3 ประเภทคือ

1. ใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ประเภท ขั้วคราว
2. ใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ประเภท มีอายุ 1 ปี (ปีต่อปี)
3. ใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ประเภท กลอกสี

คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์

1. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการ เคนรต ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วย

การจราจรทางบก พ.ศ. 2522

4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่า ไม่สามารถขึ้นรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตรายขณะขึ้นรถ
6. ไม่เป็นบุคคลลึกลับหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขึ้นขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขึ้นขี่

การขอเปลี่ยนใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ประเภทขั้วคราว เป็นประเภทมี

อายุ 1 ปี หรือต่ออายุปีต่อปี หรือเปลี่ยนเป็นประเภทกลอกสี ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ใ้รับใบอนุญาตขึ้นขี่ประเภทขั้วคราว เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ถ้าเป็นประเภทกลอกสี ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
3. มีความรู้ ความสามารถในการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
4. มีความรู้ข้อบังคับการ เคนรต ตามพระราชบัญญัติและกฎหมายว่าด้วย

การจราจรทางบก พ.ศ. 2522

5. ไม่เป็นผู้ที่มีร่างกายพิการ จนเป็นที่เห็นได้ชัดจนว่า ไม่สามารถขับรถได้
6. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตราย

ขณะขับรถ

7. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน
8. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
9. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
10. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถแควอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่า 6 เดือน ความผิดทั้งนี้คือ

- 10.1 ความผิดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร
- 10.2 ความผิดขับรถในขณะเมาสุราหรือเมายาอื่น
- 10.3 ความผิดขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 10.4 ความผิดขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- 10.5 ความผิดขับรถโดยประมาท หรือนำพาคนเสียว อันอาจเกิด

อันตรายต่อบุคคล หรือทรัพย์สิน

- 10.6 ความผิดขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อน

ของผู้

เอกสารและงานวิจัยที่สนับสนุนการกึ่งสมมติฐาน

ในเรื่องที่เกี่ยวกับการมีสวัสดิคติสนัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับและไ้รวบรวมนำมาสรุป เพื่อนำไปสู่การกึ่งสมมติฐานโดยแยกตามตัวแปรดังนี้

เพศ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้นมีหลายประการด้วยกัน สถานภาพที่สังคม

กำหนดให้ เช่น เพศ เป็นตัวแปรหนึ่ง ที่ทำให้พฤติกรรมของบุคคลต่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง แตกต่างกันไป โดยเฉพาะในวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกาย ร่างกาย จิตใจ และอารมณ์มากกว่าวัยอื่น ๆ (พิณ สุจางค์. 2522 : 80 - 82) ผู้ที่อยู่ในวัยนี้มักจะทำอะไรโดยจากความอยากรู้อยากเห็น ขาดการเห็นยั้ง ชอบแข่งขัน เพศชายจะมีความสนใจเกี่ยวกับการเล่นกีฬาหรือเกมส์ที่รุนแรง ชอบทำกิจกรรมที่ท้าทาย โลกโตน เสี่ยงภัย โดยเห็นว่าเป็นเรื่องที่แสดงให้เห็นความสามารถของตนเอง ครบถ้วนข้ามกับเพศหญิง ส่วนใหญ่จะมีความสนใจเกี่ยวกับงานที่มีความละเอียดอ่อน ถี่ถ้วน ไม่ชอบเกมส์กีฬาที่รุนแรง หรือกิจกรรมที่โลกโตน นอกจากนั้นยังมีอุปนิสัยที่ค่อนข้างอ่อนโยนมีเหตุผลมากกว่าเพศชาย (สุพธ บุญทรง. 2523 : 148 - 155) จากเหตุผลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเพศชายจะมีโอกาสกระทำกิจกรรมในสิ่งที่เสี่ยงภัยมากกว่าเพศหญิง จึงมีผลทำให้ประสพอุบัติเหตุมากกว่า ทั้งจะเห็นได้จากสถิติจำนวนผู้ตายด้วยอุบัติเหตุการจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2527 เพศชาย 4,357 ราย เพศหญิง 1,298 ราย เป็นกลุ่มอายุ 20 - 24 ปี มีจำนวนผู้ตายมากที่สุดคือ เพศชาย 828 ราย เพศหญิง 148 ราย รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 25 - 29 ปี เป็นชาย 682 ราย หญิง 113 ราย และกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี เป็นชาย 553 ราย หญิง 156 ราย (กระทรวงสาธารณสุข. ม.ป.ป. : 162) ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ วิจิตร บุญยะไพกระ (2530 ก : 152) ที่ว่าคนหนุ่มนั้นเป็นผู้ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่สูงกว่าคนกลุ่มอายุอื่น เพราะมีลักษณะชอบแสดงออก รั้นกระวังน้อย ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และขาดประสบการณ์ และจากการศึกษา เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งรายงานวิจัย การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร (วิจิตร บุญยะไพกระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 18) และจากการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของ มัชฌิมา สังคิกานนท์ (2525 : 46) พบว่า ผู้ประสพอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 97 และส่วนมากเป็นผู้ขับขี่เอง และจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นในประเทศไทย พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการปฐมพยาบาลนั้น นักเรียนหญิงมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย (กองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ.

2530 : 102 - 103) ซึ่งสอดคล้องกับ วรจิตร วงศ์วัฒนวิสุทธิ์ (2528 : 95) ได้ศึกษาเปรียบเทียบสวัสดิการของนักศึกษาวิชาเอกสุศึกษา ในวิทยาลัยพลศึกษาและนักศึกษาวิชาเอกสุศึกษากับวิชาเอกอื่น ๆ ในวิทยาลัยครู ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาหญิงมีสวัสดิการที่ดีกว่านักศึกษายาว และพรภินันท์ เลาะหนับ (2529 : 52) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนรัฐบาล ในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่านักเรียนชายและนักเรียนหญิง มีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ สุชี เสงี่ยมยานนท์ (2530 : 82) ได้ศึกษากำหนดทางสุขภาพของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่านักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีกำหนดทางสุขภาพแตกต่างกัน จากเหตุผลดังกล่าวอาจจะสรุปได้ว่า สถานภาพเกี่ยวกับเพศจะมีผลทำให้ สวัสดิการในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 แตกต่างกัน

ประสบการณ์ในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดเป็นประสบการณ์ความชำนาญของผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สามารถกำหนดการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่ง สราวุธ ทัศนขาว (2525 : 20) กล่าวว่า การ ไม่ชำนาญไม่คุ้นเคยกับการ ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หน้าใหม่ ที่มีประสบการณ์การ ขับขี่ภายใน 6 เดือน จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้มีประสบการณ์นานกว่าถึง 2 เท่า ซึ่งสอดคล้องกับรายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสบการณ์ในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การ ขับขี่ 1 - 3 ปี จะประสบอุบัติเหตุจากการ ขับขี่นั้นมากกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การ ขับขี่ยาวนานกว่า แต่กลุ่มที่มีประสบการณ์การ ขับขี่ 10 ปีขึ้นไป จะกลับมีแนวโน้มประสบอุบัติเหตุจากการ ขับขี่สูงมากขึ้น (วิจิตร บุญยะไพฑร และคนอื่น ๆ. 2529 : 26) และประยง ทักษะพันธุ์ (2529 : 212) ได้ศึกษาอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้ตั้งข้อสังเกตว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลาต่างกันั้นนั้น มีอาจเป็น

เครื่องชี้วัดว่าจะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอไป แต่ประสบการณ์จากการเกิดอุบัติเหตุในอดีต เหตุในอดีตมีแนวโน้มในการลดอุบัติเหตุครั้งต่อไป จากเหตุผลดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า ประสบการณ์ ในการขับขี่ของผู้ขับขี่ระยะเวลาในการขับขี่ต่างกัน จะมีผลสืบเนื่องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การได้รับใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเครื่องแสดงว่าผู้ขับขี่สามารถขับขี่รถ จักรยานยนต์ได้ตามกฎหมายแต่ไม่ใช่เป็นสิ่งรับรองว่าจะขับขี่ได้โดยปลอดภัย ผู้ขับขี่ที่ที่จะต้องรอบรู้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก คำสั่งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับขี่รถที่ถูกของ และมีความชำนาญในการขับเป็นอย่างดียิ่ง และในการที่ผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น ระยะเวลายาวนาน ย่อมเป็นเครื่องแสดงถึงการมีประสบการณ์การขับขี่ยาวนานด้วย ดังนั้น การได้รับ ใบอนุญาตขับขี่กับการไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่สัมพันธ์กับ การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (วิจิตร บุญยะโนทระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 27) ซึ่งสอดคล้องกับ ชวลิต สุขวรรณ และคนอื่น ๆ (Chawalit Sukhawan and others. 1983 : 15) ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ในการขับขี่ โดยผ่านการทดสอบจะประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวนต่ำมาก ซึ่งสอดคล้องกับ รายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์หรืออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มที่ไม่ได้รับใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มที่ได้รับอุบัติเหตุมีจำนวนมากกว่ากลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ (วิจิตร บุญยะโนทระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 27) จากเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยมีความเห็นว่า นักวิจัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ กับนักวิจัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ จะมีผลสืบเนื่องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์การเรียนรู้มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพและสวัสดิภาพของเด็ก (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2523 : 8) ความรู้ (Knowledge) เป็นองค์ประกอบสำคัญอันหนึ่งขององค์ประกอบพฤติกรรมสุขภาพ ทั้งด้านความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติตน ด้านสุขภาพ การที่จะให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพหรือสวัสดิภาพ หรือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพนั้น ต้องอาศัยองค์ประกอบทั้ง 3 ประการร่วมกัน ประสานสัมพันธ์และสอดคล้องกันอยู่เสมอ จะแยกเน้นอย่างใดอย่างหนึ่งต่างหากไม่ได้ แต่ต้องอาศัยซึ่งกันและกันส่งผลถึงกัน อย่างไรก็ตาม ความแตกต่างของเด็กในแต่ละวัย ที่มีลักษณะความพร้อมความสามารถและความต้องการในพฤติกรรมแต่ละด้านจึงแตกต่างกันไป การเน้นย้ำพฤติกรรมด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านการปฏิบัติการฝึกหัดให้เกิดทักษะพฤติกรรมสุขภาพนั้น จึงต้องจัดให้ตามโอกาส เวลา ให้เหมาะสมกับเด็กแต่ละวัย เช่น วัยเด็กเล็ก อนุบาล ประถมศึกษาตอนต้น ควรเน้นย้ำที่พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ ด้านทักษะ และด้านความรู้เป็นลำดับ แต่ในเด็กวัยรุ่นระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ควรเน้นย้ำพฤติกรรมด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านการปฏิบัติทางสุขภาพตามลำดับ ซึ่งเด็กวัยรุ่นนี้มีความพร้อมความสามารถและความต้องการต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ทั้งมีความสนใจเป็นพิเศษที่จะหาความรู้เพิ่มเติม เพื่อจะได้มีประสบการณ์ที่กว้างขวางลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น จึงสมควรเน้นความรู้ทางสุขภาพและสวัสดิภาพให้มากเป็นอันดับหนึ่ง เพราะนักเรียนมีความพร้อมที่จะรับความรู้และแนวคิดต่าง ๆ พร้อมทั้งจะหลอมตัวได้เป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้ต้องให้พฤติกรรมด้านความรู้ ทักษะและการปฏิบัติสอดคล้องกัน (สุชาติ โสมประยูร. 2525 : 44) ซึ่งสอดคล้องกับ นิภา มนุญปิฎ (2528 : 20) ที่ว่า พฤติกรรมสุขภาพทั้งด้านความรู้ ทักษะและการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กัน ความรู้ด้านสุขภาพและสวัสดิภาพอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านทักษะและการปฏิบัติทางสุขภาพและสวัสดิภาพ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ สาเหตุสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คือ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขาดความรู้ด้านกฎจราจร กฎหมาย การจราจรทางบก เช่น การใช้ทาง การใช้ความเร็วของรถ ป้าย สัญญาณจราจรต่าง ๆ (จรินทร์ ธานีรัตน์. 2525 : 67) อย่างไรก็ตาม การให้สวัสดิศึกษาทั้งในและนอก

โรงเรียน มีใช้เพียงแต่การให้ความรู้อย่างเดียวนั้น ความรู้และการปฏิบัติด้วยการฝึก
 ในด้านสวัสดิภาพต้องอาศัยซึ่งกันและกันและสอดคล้องกัน ทั้งในห้องเรียนและนอกห้องเรียน
 (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. 2526 : 4 - 6) พฤติกรรมด้านความรู้เน้นการปฎิบัติ ความรู้
 ความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินค่า
 สิ่งต่าง ๆ ใ้ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม การนำความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไปใช้ในการขับขี
 รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ จึงเป็นจุดมุ่งหมายชั้นที่ประสงค์ที่สำคัญของ
 สวัสดิศึกษา ที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกิจกรรมในหลักสูตร
 มัธยมศึกษาตอนปลาย พ.ศ. 2524 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 พ 503 วิชาสุขศึกษา ที่นักเรียน
 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ผ่านหลักสูตรนี้มาแล้ว

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้และการปฏิบัติ

สติปัญญาหรือสมองที่ได้รับความรู้แล้วนั้น จะสั่งการในการปฏิบัติซึ่งแสดงออก
 มาเป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมถูกต้อง เพราะกั้นกรองจากความรู้ความเข้าใจแล้ว
 ้วยความรู้และประสบการณ์จึงทำให้ความรู้และการปฏิบัติ มีความสัมพันธ์สอดคล้องอาศัย
 ซึ่งกันและกัน เมื่อพฤติกรรมที่แสดงออกเป็นผลดีเป็นประโยชน์ สมองก็จะบันทึกไว้เป็น
 ความรู้และความเข้าใจต่อไป และเมื่อจำเป็นต้องใช้จึงกั้นกรองออกมาอีก (ชวรัชชัย
 ชัยจิรฉายากุล. 2527 : 38 - 41)

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่นักเรียนได้รับจากการเรียนสวัสดิศึกษา เรื่อง
 สวัสดิภาพเกี่ยวกับการจราจรทางบก ทั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลศึกษาถึง ระดับชั้นมัธยมศึกษา
 ตอนปลาย ความรู้ทางด้านกฎจราจรจึงน่าจะมีอิทธิพลและมีความสัมพันธ์ต่อสวัสดินิสัย
 ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และนักเรียนที่มีความรู้
 เกี่ยวกับกฎจราจรต่างกัน จะทำให้มีสวัสดินิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศ

มัทนา สิงห์ตานนท์ (2525 : 38) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลจากผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการรักษาที่แผนกตรวจโรคนอก ที่อุบัติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช ผลการวิจัยพบว่าผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคือ ร้อยละ 97 ในกลุ่มอายุ 20 - 29 ปี มากที่สุด และส่วนใหญ่ผู้ป่วยเป็นผู้ขับขี่ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ว่าในกลุ่มผู้ขับขี่ จากสาเหตุถนนลื่นมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ชนกับรถจักรยานยนต์ และชนกับรถเก๋ง

(๒) สีกา สุจริตกุล (2526 : 33 - 43) ได้ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่ประสบอุบัติเหตุ โดยเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยเพศชายที่ประสบอุบัติเหตุ ขณะขึ้นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเข้ามารับการรักษาที่โรงพยาบาลศิริราช และจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพศชายที่เป็นเพื่อนหรือญาติของผู้ป่วย ผลการวิจัยในแง่ความคิดเห็นในการขับขี่ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่าในด้านการขับขี่ทั่วไป การแซงรถ การเลี้ยวรถ กลับรถ และการหยุดรถ จอดรถ มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ มีความเห็นต่ำสุดในเรื่องการสวมหมวกกันน็อก

(๓) ชาวลิต สุขวรรณ และคณะ ฯ (Chawalit Sukhawan and others. 1983 : 13 - 16) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทยผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 95 มีผู้สวมหมวกกันน็อกเพียงร้อยละ 24 นอกจากนี้ยังพบว่าร้อยละ 20 ของผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่ และร้อยละ 18 ของผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่นั้นได้รับอนุญาตมาโดยไม่ได้รับการทดสอบ และในการหาความสัมพันธ์กันพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านการทดสอบในการขอรับใบอนุญาตขับขี่ ได้รับอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สอบ ซึ่งข้อมูลนี้จะเป็นการสนับสนุนความไม่มีมาตรฐานของการขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นอย่างดี ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูงคือ ร้อยละ 44.5 ใช้ความเร็ว 50 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และร้อยละ 43.6 ใช้ความเร็ว 70 - 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ไอชิโก (Ishido. 1985 : 17 - 21) ได้ศึกษาวิเคราะห์การข่มขืนของผู้ข่มขืนที่
รุดจกรยานยนต์ในประเทศไทย โดยการตั้งจุดสังเกตสำรวจที่มุดถนนหลายสายทั้งใน
กรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. 2526 ถึง เดือนกุมภาพันธ์
ปี พ.ศ. 2528 เป็นเวลา 2 ปี ผลการสำรวจพบว่า การสวมหมวกกันน็อกทั้งผู้ข่มขืน และ
ผู้โดยสารใช้กันน้อยมาก น้อยกว่าร้อยละ 10 ส่วนชาวเมืองกรุงเทพมหานครใช้หมวกกันน็อก
ร้อยละ 20 - 40 และในเขตเมืองกรุงเทพมหานครใช้หมวกกันน็อกร้อยละ 40 - 60 ซึ่ง
ผู้ข่มขืนส่วนใหญ่เป็นชายร้อยละ 99 และในชั่วโมงการจราจรมักพบรุดจกรยานยนต์ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย
1 - 2 คน ผู้โดยสารมีทั้ง ผู้ชาย ผู้หญิง และเด็ก

(3) อนันต์ ทิมมขยกุล (2528 : 22 - 26) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรุดจกรยานยนต์
โดยนำข้อมูลจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ข่มขืนที่รุดจกรยานยนต์มาวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า
ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรุดจกรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นชายในกลุ่มอายุ 15 - 30 ปี นิสัยการข่มขืน
ของผู้ข่มขืนที่รุดจกรยานยนต์พบว่า กลุ่มที่จะเคยถูกรูจกร และแนวทางการใช้รุดจกรยานยนต์
ที่ปลอดภัยนั้น ได้รับอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มผู้ปฏิบัติตามกฎจราจร และผู้ที่เริ่มข่มขืนใหม่ ๆ จะเกิด
อุบัติเหตุได้สูงต่อมาอุบัติเหตุจะลดลง แต่จะกลับเพิ่มขึ้นอีกในช่วง 3 - 4 ปีต่อมา เมื่อความ
ชำนาญการบังคับเครื่องสูงขึ้น และเมื่ออายุสูงขึ้น ความรอบคอบจะสูงขึ้น ภัยที่เกิดขึ้นจะลด
น้อยลง ความเร็วเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุมาก ความเร็วสูงอุบัติเหตุย่อมสูงและ
รุนแรงตามไปด้วย และพบว่าผู้ข่มขืนที่รุดจกรยานยนต์มีการใช้หมวกกันน็อกมากขึ้นทั้งใน
กรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด และยังพบว่าผู้ที่ได้รับการศึกษาที่ดีเข้าใจถึงประโยชน์ของ
หมวกกันน็อก ว่าเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยป้องกันและลดความรุนแรงการบาดเจ็บของสมองได้ดี
นอกจากนี้พบว่าผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรุดจกรยานยนต์มาแล้ว ส่วนใหญ่จะเริ่มใช้
หมวกกันน็อกมากขึ้น

สุรีย์ จันทรมอสี และคนอื่น ๆ (2528 : 45 - 49) ได้ทำการวิจัยเรื่อง
"การศึกษาพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียน ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5, 6 และผู้ที่จบชั้นประถมศึกษา
ปีที่ 6 ในจังหวัดบุรีรัมย์ อำเภอเมือง และอำเภอลำปลายมาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา
พฤติกรรมสุขภาพ และเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพด้านความรู้และการปฏิบัติด้านสุขภาพ

ของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5, 6 และผู้จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ไปแล้ว ภายใน 1 ปี เป็น
ผู้ไม่ไ้เรียนต่อ และอยู่ในชุมชนนั้น ๆ ผลการวิจัยสรุปว่า นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5, 6
และผู้จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนในโครงการสุศึกษาสาขการศึกษา มีความรู้ และ
การปฏิบัติตนด้านสุขภาพ คึกว่านักเรียนในกลุ่มที่มีลักษณะเดียวกันของโรงเรียนนอกโครงการ
สุศึกษาสาขการศึกษา นักเรียนหญิงมีการปฏิบัติตนด้านสุขภาพคึกว่านักเรียนชาย ผู้ที่จบ
ประถมศึกษาปีที่ 6 มีความรู้และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพไม่แตกต่างกัน

สมปอง ยวงสะอาด (2528 : 54 - 57) ใ้ศึกษาเจกคติของนักเรียนชั้น
มัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อการดูแลสุขภาพ ผลการวิจัยพบว่านักเรียนชายและนักเรียนหญิงมี
เจกคติต่อการดูแลสุขภาพของตนแตกต่างกันโดยนักเรียนหญิงมีเจกคติคึกว่าชาย และพบว่า
นักเรียนที่อยู่มากรองมีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจกคติต่อการดูแลสุขภาพไม่แตกต่างกัน และ
นักเรียนที่อยู่มากรองมีรายได้ต่างกัน มีเจกคติต่อการดูแลสุขภาพของตนเองไม่แตกต่างกัน

(๔) วรจิตร วงศ์วนวิสุทธิ์ (2528 : 92 - 94) ใ้ศึกษาเปรียบเทียบส่วสคินิสัย
ของนักศึกษาในวิทยาลัยครูและวิทยาลัยพลศึกษา ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาหญิงและ
นักศึกษาชายทุกกลุ่มในทุกสถาบันการศึกษา มีส่วสคินิสัยโดยส่วนรวมค่อนข้างคึก โดยนักศึกษาหญิง
มีส่วสคินิสัยคึกว่านักศึกษาชาย และนักศึกษาหญิงที่ใ้ศึกษาวิชาส่วสคินิสัยในระดับ ป.กศ.สูง
ไ้แก่ ผู้เรียนวิชาเอกสุศึกษา ในวิทยาลัยครู มีส่วสคินิสัยโดยส่วนรวมคึกว่านักศึกษาวิชาเอก
อื่น ส่วหรับนักศึกษาชายนั้นพบว่า นักศึกษาชายที่ใ้ศึกษาวิชาส่วสคินิสัยในระดับ ป.กศ.สูง
กับนักศึกษาที่ไม่เคยศึกษาวิชาส่วสคินิสัย มีส่วสคินิสัยโดยส่วนรวมไม่แตกต่างกัน

พรภินันท์ เลาะหมัน (2529 : 50 - 52) ใ้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ หัสนคคิ
และการปฏิบัติเกี่ยวกับส่วสคินิสัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียนรัฐบาลใน
กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับส่วสคินิสัยของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลาง
หึ่งนี้ ความรู้ของนักเรียนชายและนักเรียนหญิง ไม่แตกต่างกัน หัสนคคิเกี่ยวกับส่วสคินิสัย
ของนักเรียนอยู่ในเกณฑ์ หึ่งนี้ หัสนคคิของนักเรียนชายและนักเรียนหญิง ไม่แตกต่างกัน
ในส่วนการปฏิบัติเกี่ยวกับส่วสคินิสัยของนักเรียน อยู่ในระดับคึกเมื่อเปรียบเทียบการปฏิบัติ

เกี่ยวกับสวัสดิภาพระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิงโดยรวม พบว่า มีความแตกต่างกัน โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย

๕ วิจิตร บุณยะโทกระ และคนอื่น ๆ (2529 : 88 - 94) ได้ศึกษาสำรวจ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่มีถึงร้อยละ 76.1 เกือบทั้งหมดเป็นเพศชายคือ ร้อยละ 92.7 ทั้งนี้อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นและผู้ใหญ่จำนวนมากใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 40.8 และ 47.4 ตามลำดับ และพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยในช่วง 1 - 3 ปี จะประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับขี่ยาวนานกว่า และยังพบว่า กลุ่มผู้ที่มีระยะเวลาที่ไ้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย และกลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นกลุ่มที่ไ้รับอุบัติเหตุมีจำนวนมากกว่ากลุ่มที่ไ้รับใบอนุญาตขับขี่ยาวนาน และในการศึกษารังนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหมวกกันน็อกนั้นพบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ไม่ใส่มหมวกกันน็อกคือ ร้อยละ 85.7 และโดยปกติร้อยละ 23.1 เท่านั้นที่สวม มีถึงร้อยละ 55.1 ที่ไม่สวม และร้อยละ 21.8 สวมหมวกกันน็อกในบางครั้ง

วิลาสินี วงษ์ประเสริฐ (2529 : 51) ได้ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอัตราการยอมรับมากได้แก่ กลุ่มที่มีความคิดเห็นเชิงบวก นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน จะมีการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน และพบว่าอัตราการส่วนการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

ธงชัย ศิริทัต (2530 : 92 - 94) ได้ทำการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน กับโรงเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน มีความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติด้านสุขภาพ แยกต่างจากนักเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน กล่าวคือ นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน มีความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพดีกว่านักเรียน

โรงเรียนนอกโครงการ ทั้งนี้พบว่า นักเรียนในโครงการ และนอกโครงการ มีความรู้และ
การปฏิบัติด้านสุขภาพสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ

สุทธิ เสงี่ยมยานนท์ (2530 : 81) ได้ศึกษาค่านิยมทางสุขภาพของนักเรียนมัธยมศึกษา
ตอนปลายในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนมีค่านิยมทางสุขภาพอยู่ในระดับสูง
โดยนักเรียนให้ความสำคัญทางสุขภาพด้านการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุต่าง ๆ รองจากการ
การรักษาความสะอาด ด้านการละเว้นจากสิ่งเสพติด การปรับตัวและการวางตัวต่อเพศตรงข้าม
การเลือกใช้อาหารที่มีประโยชน์ และบริการสุขภาพ การออกกำลังกายและการพักผ่อน การปฏิบัติตน
เพื่อป้องกันโรคภัยไข้เจ็บ และด้านอาหารและการบริโภคอาหาร ทั้งนี้พบว่า นักเรียนที่ผู้ปกครอง
มีการศึกษากัน และนักเรียนที่ผู้ปกครองมีอาชีพต่างกัน มีค่านิยมทางสุขภาพไม่แตกต่างกัน

วีระ จานงคกอบ (2531 : 55 - 58) ได้ศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของ
นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จังหวัดนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับ
หมวกกันน็อกอยู่ในเกณฑ์ ทั้งนี้พบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิง นักเรียนที่โรงเรียน
ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล กับนักเรียนที่โรงเรียนตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล และนักเรียนที่ผู้ปกครอง
มีรายได้ต่างกันนั้น นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน แต่พบว่า นักเรียน
ที่ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาต่างกัน นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกแตกต่างกัน

งานวิจัยในต่างประเทศ

โจฮันเซน (Johansen. 1987 : Abstract) ได้ทำการสำรวจทัศนคติสังคม
รตจักรยานยนต์ในเขตนครซีกนี ระหว่างปี 2529 จำนวนสถิติแสดงถึงตัวแปรบางตัวที่
สามารถวิเคราะห์แนวโน้มของปี 2518 - 2529 ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับรตจักรยานยนต์
และผู้ขับขี่ในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งการศึกษานี้ รวมถึงประเภทของหมวกกันน็อก
ที่ใช้ และลักษณะการใช้หมวกนั้น การเปิดไฟหน้ารถ ลักษณะรตจักรยานยนต์ เช่น สีของรถ
ขนาด และยี่ห้อ การสำรวจนี้ ได้ดำเนินการในขณะที่มีภูมิอากาศแบบต่าง ๆ ตลอดจนในขณะ
ที่มีแสงสว่างบนถนนต่างกันด้วย สำหรับปี 2529 จำนวนรตจักรยานยนต์ที่ถูกสำรวจ 999 คัน
นั้น จำนวนผู้ใส่หมวกกันน็อกมีประมาณร้อยละ 97.4 ซึ่งมีอัตราลดลงร้อยละ 1.1 เมื่อ

เปรียบเทียบกับปี 2528 จำนวนรถจักรยานยนต์ที่เปิดไฟหน้าขณะขับขี่ในทุกสภาพอากาศใน
เวลากลางวันมีร้อยละ 65.5 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ในเมสซิดอสเลื่อสเล็ม มีร้อยละ 20.7
ที่สวมเสื้อใน ในเมสซิดอสเลื่อสเล็มนี้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมเสื้อตัวร้อยละ 55.9 และสีน้ำเงิน
ร้อยละ 13.9

ลีต(Lease. 1986 : Abstract) ได้ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสวัสดิศึกษา
เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมือง ศูนย์กลางภาคใต้ของรัฐเพนซิลวาเนีย การศึกษา
ครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบการประสบอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ และการฝ่าฝืนกฎจราจร ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตร
สวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่
ด้วยตนเอง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 100 คน มีภูมิหลัง ภูมิสำเนาและคุณลักษณะในการขับขี่
รถจักรยานยนต์เหมือนกัน จากเมืองแอลเคสเตอร์ เมืองเลบานอน และเมืองยอร์กของ
รัฐเพนซิลวาเนีย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษา
เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาย มีครอบครัวแล้ว อายุ 30 - 49 ปี
มีรายได้ และมีรถเป็นของตนเอง มีความรับผิดชอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความ
ปลอดภัย สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ทั้ง 2 กลุ่มนั้น มักเกิดกับผู้ขับขี่ที่เดินทางไกล
ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนหนุ่ม พบว่า การประสบอุบัติเหตุของทั้งสองกลุ่มแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
และพบว่า ประสบการณ์ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีส่วนเกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืน
กฎจราจร และทั้งนี้พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์
จะประสบอุบัติเหตุและฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่
ด้วยตนเอง

วิน(Winn. 1985 : Abstract) ได้ศึกษาวิเคราะห์สภาพสายตากการมองเห็น
ในสภาพการณ์จำลอง ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่าน
การฝึกหัด และกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ ในการศึกษาถึงการทดลองครั้งนี้ ได้กลุ่มตัวอย่าง
ซึ่งเป็นกลุ่มทดลองจากอาสาสมัครที่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ซึ่งแบ่ง 3 กลุ่ม
ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัด และกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ ส่วน

กลุ่มควบคุม ไคแก่ กลุ่มผู้ขับขีที่ไม่ได้ขับขีรถจักรยานยนต์ การทดสอบทดสอบสายตาการมองเห็น และทักษะการขับขีรถจักรยานยนต์บนคันบังคับที่มีสถานการณ์จำลอง และมีการบันทึกการทดลองทางจิตสรีรวิทยา ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขีที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขีหน้าใหม่ และกลุ่มควบคุมมีสายตาในการมองเห็นและทักษะในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ แต่กลุ่มผู้ขับขีที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขีที่ผ่านการฝึกหัด มีสายตาในการมองเห็นและทักษะในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

รัสแซม (Russam. 1979 : 1 - 8) ได้ศึกษาสำรวจการเข้ารับการฝึกหัดขับขีรถจักรยานยนต์ และการขอรับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศญี่ปุ่นในปี 1978 จากการศึกษาสรุปได้ว่า ความกฏหมายการจราจรของประเทศญี่ปุ่นนั้น บังคับให้ผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ประเภทและขนาดต่าง ๆ เช่น รถจักรยานยนต์มoped ขนาด 50 ซีซี ถึง 400 ซีซี และรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ 400 ซีซี ขึ้นไป ต้องผ่านหลักสูตรการฝึกหัดในการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยเสียก่อน ทั้งนี้สถาบันฝึกหัดขับขีรถจักรยานยนต์จะบริการฝึกหัดและสอน ทั้งภาคความรู้กฎจราจรและภาคสนามบนถนนสายความปลอดภัย (ถนนฝึกหัด) เพื่อให้ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับขีขนาดต่าง ๆ นั้น ได้มีความชำนาญ ขับขีรถจักรยานยนต์ได้ถูกต้องตามกฏจราจรและกฏของความปลอดภัย คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์บนทางหลวงในชั้นนั้น ๆ มีอายุครบ 16 ปีบริบูรณ์ และต้องผ่านการทดสอบและความรู้พื้นฐานในการทดสอบคือ การทดสอบด้านความรู้ในเวลากำหนดเกี่ยวกับ การจราจร การทดสอบสายตาการมองเห็นในระยะต่าง ๆ การบอกสี การไถ่เงินเสีย พร้อมทั้งการใช้หมวกกันน็อกในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง ผู้ศึกษายังกล่าวสรุปว่า ยังไม่ปรากฏประเทศใดมีกฎเกณฑ์ กฎหมาย และการบังคับใช้ในการขับขีรถจักรยานยนต์บนทางหลวงอย่างเข้มงวดเหมือนประเทศญี่ปุ่นขณะนั้น ทั้งนี้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

เซตัส และคนอื่น ๆ (Zettas and others. 1979 : 833 - 836)

ได้ศึกษาลักษณะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ของผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษายาบาลที่โรงพยาบาล Valley Medical Center of Fresno, California นานกว่า 4 ปีครึ่ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1971 ถึงเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1975 จากการศึกษาพบว่า

ผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นชายกลุ่มอายุเฉลี่ย 22.4 ปี ใช้เวลาในการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลเฉลี่ย 12.45 วัน ทั้งนี้ค่าสุด 1 วัน สูงสุด 136 วัน ผู้ป่วยมีทั้งเสียชีวิต มากเจ็บรุนแรง และมากเจ็บไม่รุนแรง และพบว่า ผู้ป่วยเสียชีวิตเนื่องจาก มากแผลที่ศีรษะและคออย่างรุนแรง ผู้ป่วยส่วนใหญ่มากเจ็บที่ ขา แขน แขนส่วนล่าง ขึ้นกระดูก Radius จึงมักเรียกว่า "Motorcycle Radius" และกระดูกหักแตกที่อวัยวะอื่น ๆ เกือบทุกราย เช่น ข้อมือ ข้อเท้า ขาส่วนล่าง ขาส่วนบน สะโพก และกระดูกกระโหลกที่กระดูกสันหลัง

ฮัดดัด (Haddad. 1976 : 550 - 557) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะการบาดเจ็บของผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่เข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลมอนทรีออล แคนาดา จากห้องฉุกเฉิน จำนวน 77 ราย ระหว่างฤดูร้อน ปี ค.ศ. 1974 เป็นเวลา 3 เดือนครึ่ง พบว่าผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นชาย มากที่สุด กลุ่มอายุ 16 - 20 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 21 - 25 ปี ผู้ป่วยอายุต่ำสุด 16 ปี สูงสุด 47 ปี อายุเฉลี่ยผู้ป่วยชาย 21 ปี อายุเฉลี่ยผู้ป่วยหญิง 24 ปี ผู้ป่วยมีทั้งเสียชีวิต มากเจ็บรุนแรง และมากเจ็บไม่รุนแรง ผู้ป่วยอยู่รักษาตัวในโรงพยาบาลยาวนานที่สุด กว่า 1 ปี ทั้งนี้จากลักษณะการบาดเจ็บส่วนของร่างกาย ศีรษะ กระโหลกศีรษะ ระบบประสาทส่วนกลาง และประสาทไขสันหลัง คอ ร่างกายส่วนอื่น ๆ แขน ขา มือ กระดูกซี่โครง ทั้งนี้แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มผู้ป่วยที่ได้รับอันตรายต่อร่างกาย ระบบใดระบบหนึ่งระบบเดียว เช่น ระบบโครงสร้างของร่างกาย และกลุ่มผู้ป่วยที่ได้รับอันตรายต่อร่างกาย ทั้ง 2 ระบบขึ้นไป เช่น ระบบโครงสร้าง ระบบไหลเวียน ระบบประสาทส่วนกลาง ผู้ป่วยที่เสียชีวิต 3 ราย เป็นชาย อายุ 17, 18 และ 21 ปี ตามลำดับ และพบว่ากลุ่มที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงสุดคือ ผู้ขับขี่เพศชายกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี

สมมติฐานในการวิจัย

1. นักเรียนชายและนักเรียนหญิง มีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

2. นักเรียนที่ประสบภาวะในการขับถ่ายจากรายานยนต์ ระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี มีทัศนคติในการขับถ่ายจากรายานยนต์แตกต่างกัน
3. นักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตขับถ่ายจากรายานยนต์ กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับถ่ายจากรายานยนต์ มีทัศนคติในการขับถ่ายจากรายานยนต์แตกต่างกัน
4. นักเรียนที่รู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจากรายานยนต์ ต่างกัน มีทัศนคติในการขับถ่ายจากรายานยนต์แตกต่างกัน
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจากรายานยนต์ของนักเรียน มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการขับถ่ายจากรายานยนต์ของนักเรียน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามลำดับขั้นดังต่อไปนี้

ประชากร

ประชากรที่ทำการศึกษาค้างนี้ ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ซึ่งเป็นนักเรียนที่สามารถชั้นชีวิตจักรยานยนต์ได้ ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจจากจำนวนนักเรียนทั้งหมด 1,857 คน เป็นชาย 992 คน เป็นหญิง 865 คน ปรากฏจำนวนประชากร 1,576 คน เป็นชาย 867 คน เป็นหญิง 709 คน จำนวนประชากรคิดเป็นร้อยละ 84.86 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด ดังรายละเอียดในตาราง 3

ตาราง 3 จำนวนนักเรียน ประชากร และคารอยละประชากรของจำนวนนักเรียนโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัด
ปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531

ชื่อโรงเรียน	จำนวนนักเรียนทั้งหมด				จำนวนนักเรียนที่ สมัครบริการภายนอกได้				การอยละของ จำนวนนักเรียนที่สมัครบริการภายนอกได้			
	ห้อง	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ร้อยละ	ร้อยละ
1. ปราจีนราษฎรบำรุง	9	239	124	363	230	104	334	96.23	83.87		92.01	
2. ปราจีนกัลยาณี	6	-	225	225	-	207	207	-	92.00		92.00	
3. อรัญประเทศ	6	108	87	195	83	62	145	76.85	71.26		74.35	
4. ศรีมหาโพธิ์	2	25	16	41	23	16	39	92.00	100.00		95.18	
5. ประจันตราษฎรบำรุง	5	84	71	155	80	56	136	95.23	78.87		77.74	
6. ชิดโจรส	1	26	10	36	9	0	9	34.61	0.00		25.00	
7. กบินทร์วิทยา	6	126	92	218	115	71	186	91.26	77.17		85.32	
8. สระแก้ว	8	165	101	266	152	89	241	91.12	88.11		90.60	
9. ศาพระยา	5	118	76	194	102	63	165	86.44	82.87		85.05	
10. วังน้ำเย็นวิทยาคม	4	101	63	164	73	41	114	72.27	65.07		69.50	
รวม	52	992	865	1,857	867	790	1,576	87.59	81.96		84.86	

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 จากประชากรนักเรียนที่สามารถรับบัตรจักรยานยนต์ได้ ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 320 คน เป็นชาย 199 คน เป็นหญิง 121 คน ใ้มาโดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling)

วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง

วิธีดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างมีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ ยามาเน่ (Yamane.

1967 : 886)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
 N แทน จำนวนประชากร
 e แทน ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม

ในการวิจัยครั้งนี้กำหนดค่า ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มเท่ากับ 0.05

2. สุ่มโรงเรียน ซึ่งแบ่งโรงเรียนออกเป็น 2 กลุ่ม ตามขนาดประชากรโรงเรียน ขนาดใหญ่ มีประชากร 100 คนขึ้นไป โรงเรียนขนาดเล็ก มีประชากรต่ำกว่า 100 คน ซึ่งปรากฏว่าได้กลุ่มตัวอย่างดังนี้

2.1 โรงเรียนขนาดใหญ่จำนวน 5 โรงเรียนจากจำนวน 8 โรงเรียน

2.2 โรงเรียนขนาดเล็กจำนวน 1 โรงเรียนจากจำนวน 2 โรงเรียน

3. สุ่มนักเรียนโดยใช้การแบ่งสัดส่วน ของประชากร และเพศ จาก 6 โรงเรียน กลุ่มตัวอย่าง จะได้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเป็นชาย 199 คน เป็นหญิง 121 คน รวมกลุ่มตัวอย่างจำนวน 320 คน ดังรายละเอียดในการวาง 4

ตาราง 4 จำนวนประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ชื่อโรงเรียน	ประชากร			กลุ่มตัวอย่าง		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
1. ปรำจิณราษฎรอำรุง*	230	104	334	67	32	99
2. ปรำจันกัธยาณี	0	207	204	-	-	-
3. อรัญประเทศ*	83	62	145	24	19	43
4. ศรีมหาโพธิ์*	23	16	39	7	5	12
5. ประจันตราษฎรอำรุง*	80	56	136	24	16	40
6. ชิตใจชน	9	0	9	-	-	-
7. กบินทร์วิทยา*	115	71	186	33	22	55
8. สระแก้ว*	152	89	241	44	27	71
9. ทาพระยา	102	63	165	-	-	-
10. วังน้ำเย็น	73	41	114	-	-	-
รวม	867	709	1,576	199	121	320

* โรงเรียนที่สุ่มได้

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ลักษณะของแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) สอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของนักเรียนผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ เป็นแบบเลือกตอบ (Multiple choice) 5 คำเลือก

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามวัดทัศนคติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับคือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติเลย

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาหลักสูตรประถมศึกษา พ.ศ. 2521 หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนต้น พ.ศ. 2521 และหลักสูตรมัธยมศึกษาตอนปลาย พ.ศ. 2524 ในเนื้อหาเกี่ยวกับสวัสดิศึกษา การจราจรทางบก ความปลอดภัยในการจราจร ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์
2. ศึกษาวิธีสร้างแบบทดสอบ และวิธีสร้างแบบสอบถาม จากเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษาเนื้อหาวิชาสวัสดิศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ความปลอดภัยในการจราจร ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ และสร้างตารางวิเคราะห์เนื้อหา เพื่อที่จะนำมาสร้างแบบทดสอบ และแบบสอบถาม
4. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา เพื่อนำมาปรับปรุง พิจารณาใช้ตามความเหมาะสม
5. สร้างแบบทดสอบและแบบสอบถาม แล้วนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ตรวจเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

การหาคุณภาพเครื่องมือ

1. นำแบบสอบถามไปให้ครูทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่านตรวจ เพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงตามเนื้อหา และนำมาปรับปรุงให้เหมาะสม
2. นำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ไปทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียนโรงเรียนปรางจินนารามวรารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นนักเรียนที่สามารถขึ้นรถจักรยานยนต์ได้และไม่ไรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 คน
3. นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบแล้ว มาตรวจให้คะแนนและหาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) แยกเป็น
 - 3.1 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ใช้วิธีวิเคราะห์คุณภาพแบบทดสอบเป็นรายข้อตามหลักเทคนิค 27% แล้วใช้ตารางสำเร็จของ จุง เทห์ ฟาน (Chung Teh Fan) หาค่าความยากง่ายและค่าอำนาจจำแนก (ส่วนสายยศ และอังคณา สายยศ. 2528 : 179 - 181) โดยข้อคำถามที่ใช้ได้ทอมีค่าความยากง่ายในช่วง .20 - .80 และมีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ .20 ขึ้นไป
 - 3.2 แบบสอบถามวัดทัศนคติในการขึ้นรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมาวิเคราะห์เป็นรายข้อ เพื่อหาค่าอำนาจจำแนก โดยใช้เทคนิค 25% ของ เอ็ดเวิร์ด และทดสอบด้วย t-test (Edward. 1954 : 152 - 154) แล้วนำแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 1.75 ขึ้นไป มาหาค่าความเชื่อมั่น
4. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกอยู่ในเกณฑ์ใช้ได้ไปหาค่าความเชื่อมั่น สำหรับแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ใช้สูตร KR-20 (Kuder-Richardson) ส่วนแบบทดสอบวัดทัศนคติในการขึ้นรถจักรยานยนต์ ใช้สูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ ครอนบาค (Alpha-coefficient) (Cronbach. 1970 : 161) ปรากฏผลหาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์เท่ากับ .7098 และค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบวัดทัศนคติในการขึ้นรถจักรยานยนต์เท่ากับ .7976 ซึ่งเป็นค่าความเชื่อมั่นที่สูงพอจะนำไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างได้ต่อไป

ลักษณะเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วยแบบสอบถาม

3 ส่วน ดังตัวอย่าง

ตัวอย่างแบบสอบถาม

แบบสอบถามเพื่อศึกษาทัศนคติในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

คำชี้แจง แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของนักเรียน

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามวัดทัศนคติในการขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ส่วนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของนักเรียน

คำชี้แจง โปรดตอบแบบสอบถามโดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความ

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ประสบการณ์ในการขับที่รถจักรยานยนต์ในระยะเวลา

☐ ทำแล้ว 1 ปี ☐ มากกว่า 1 ปี

4. ใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์

☐ มีใบอนุญาตขับ ☐ ไม่มีใบอนุญาตขับ

5. วิธีการที่ได้รับใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์

☐ ผ่านการทดสอบอย่างแท้จริง

☐ โฉนดโดยวิธีอื่น

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการขับที่รถจักรยานยนต์

- คำชี้แจง แบบทดสอบชนิดเลือกตอบมี 5 ตัวเลือก จำนวน 50 ข้อ เลือกตอบข้อที่ถูกมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว
0. เส้นแบ่งแนวจราจรถึงกลางถนนที่เป็นเส้นทึบ ยาวกว่า 5 เมตรขึ้นไป ติดต่อกันตลอดนั้น หมายถึงให้ผู้ใช้รถปฏิบัติอย่างไร
 - ก. ห้ามจอด
 - ข. ห้ามแซง
 - ค. ห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด
 - ง. แขนงรถคันหน้าได้ เมื่อแซงแล้วให้ชิดซ้าย
 - จ. ให้ลดความเร็วเพราะเข้าเขตชุมชน
 00. สัญญาณไฟจราจรแสงสีเหลือง หมายถึงข้อใด
 - ก. หยุดรถ
 - ข. ไปโดยเร็ว
 - ค. เตรียมหยุดรถ
 - ง. ทางแยก ทางโค้ง
 - จ. เขตอันตราย
 000. ข้อใดเป็นเครื่องหมายจราจร ห้ามจอดรถเป็นอันตราย
 - ก. สีขาวสลับดำ
 - ข. สีขาวสลับแดง
 - ค. สีขาวสลับเหลือง
 - ง. สีเหลืองเส้นประ
 - จ. สีเหลืองทึบแนวยาว

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาแบบสอบถามแล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ท่าน
ได้กระทำกิจกรรมนั้น ๆ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ข้อความ	ปฏิบัติ เป็นประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย
0 00 000	ท่านหยุดรถเมื่อถึงทางแยก ท่านเปิดโคมไฟหนารถในเวลา กลางคืน ขณะฝนเริ่มตกท่านเร่งความเร็วรถ เพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว				

เกณฑ์การให้คะแนน

ในการให้คะแนนนั้น ผู้วิจัยจะตรวจให้คะแนนโดยอาศัยเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. แบบทดสอบวัดความรู้เป็นแบบเลือกตอบ (Multiple choice) 5 ตัวเลือก
การให้คะแนนถ้าข้อใดตอบถูกให้ 1 คะแนน ข้อใดตอบผิดให้ 0 คะแนน
2. แบบสอบถามวัดทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้มาตราส่วนการ
ประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับคือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง
ไม่เคยปฏิบัติเลย การให้คะแนนมีเกณฑ์ดังนี้

2.1 ถ้าข้อความที่มีลักษณะการปฏิบัติเชิงนิมิต จะมีคะแนนดังนี้

ปฏิบัติเป็นประจำ	3	คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	2	คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	1	คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติเลย	0	คะแนน

2.2 ถ้าขอความที่มีลักษณะการปฏิบัติเชิงนิเสธ จะมีคะแนนดังนี้

ปฏิบัติเป็นประจำ	0	คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	1	คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	2	คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติเลย	3	คะแนน

วิธีการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ขอหนังสือจากมหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร ถึง ผู้อำนวยการ/อาจารย์ใหญ่โรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขออนุญาตและขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ตามโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ระหว่างวันที่ 5 - 15 มกราคม 2532

การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อเก็บข้อมูลได้เรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามและให้คะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด แล้วนำมาวิเคราะห์และทดสอบสมมติฐาน โดยวิธีการดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลส่วนหัวของกลุ่มตัวอย่างตามตัวแปรที่ศึกษา โดยใช้การคำนวณหาความถี่และร้อยละ

2. วิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และขอความปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยแปลงคะแนนดิบเป็นคะแนนมาตรฐาน (Z-Score) และใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้

คะแนน	ตั้งแต่ +0.5 ขึ้นไป	หมายถึง	ระดับความรู้สูง
คะแนน	ตั้งแต่ -0.5 ถึง +0.5	หมายถึง	ระดับความรู้ปานกลาง
คะแนน	ตั้งแต่ -0.5 ลงมา	หมายถึง	ระดับความรู้ต่ำ

3. วิเคราะห์สถิติในด้านการจัดกิจกรรมของนักเรียน โดยนำเกณฑ์ของ เมสท์ มาปรับปรุง (Best. 1963 : 159) ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 2.51+ หมายถึง ดีมาก

คะแนนเฉลี่ย 1.51 - 2.50 หมายถึง ดี

คะแนนเฉลี่ย 0.51 - 1.50 หมายถึง พอใช้

คะแนนเฉลี่ย 0.00 - 0.50 หมายถึง ยังต้องปรับปรุง

4. วิเคราะห์ความแตกต่าง สถิติในด้านการจัดกิจกรรมของนักเรียนตามตัวแปรที่ศึกษา โดยใช้ Z-test เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3

5. วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน สถิติในด้านการจัดกิจกรรมของนักเรียนระหว่างกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 4 โดยใช้ F-test (One way analysis of variance)

6. เมื่อ F-test มีนัยสำคัญ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยวิธีการของ นิวแมน-คูลส์ (Newman-Keuls Method)

7. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ กับคะแนนสถิติในด้านการจัดกิจกรรมของนักเรียน โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson product-moment correlation coefficient) และทดสอบนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ โดยใช้ตารางสำเร็จค่าวิกฤตของสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Table E : Critical values of the Pearson r)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่

1.1 คะแนนเฉลี่ยโดยใช้สูตร (ฐศรี วงศ์กณะ. 2527 : 40)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{N}$$

เมื่อ	$\bar{X}$	แทน คะแนนเฉลี่ย
	ΣX	แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
	N	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

1.2 ค่าความแปรปรวนโดยวิธีสูตร (สูตร วงศ์รักนะ. 2527 : 74)

$$s^2 = \frac{N \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2}{N(N - 1)}$$

เมื่อ	s^2	แทน ความแปรปรวน
	ΣX	แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
	ΣX^2	แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง
	N	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

1.3 คะแนนมาตรฐาน (Z-Score) โดยวิธีสูตร (บุญส่ง นิลแก้ว.

2519 : 77)

$$Z = \frac{X - \bar{X}}{S.D}$$

เมื่อ	Z	แทน คะแนนมาตรฐาน
	X	แทน คะแนนดิบใด ๆ
	$\bar{X}$	แทน คะแนนเฉลี่ย (Mean) ของคะแนนดิบทั้งหมด
	$S.D$	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนดิบ

2. การวิเคราะห์ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อ

2.1 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ใช้การางสำเร็จ จุง เกห์ ฟาน (จวน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2528 : 186 - 187)

2.2 แบบสอบถามวัดทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรเทคนิค 25% ของเอ็ดเวิร์ด (Edward. 1954 : 152)

$$t = \frac{\bar{X}_H - \bar{X}_L}{\sqrt{\frac{s_H^2}{n_H} + \frac{s_L^2}{n_L}}}$$

เมื่อ t แทน ค่าความแตกต่างระหว่างคะแนนแต่ละข้อของกลุ่มสูงและกลุ่มต่ำ

$\bar{X}_H$ แทน คะแนนเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มสูง

$\bar{X}_L$ แทน คะแนนเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มต่ำ

s_H^2 แทน ความแปรปรวนของการกระจายของคะแนนในกลุ่มสูง

s_L^2 แทน ความแปรปรวนของการกระจายของคะแนนในกลุ่มต่ำ

n_H แทน จำนวนคนที่เลือกมาจากกลุ่มสูง

n_L แทน จำนวนคนที่เลือกมาจากกลุ่มต่ำ

3. วิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่น

3.1 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรของ Kuder-Richardson สูตรที่ KR-20 (จวน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2528 : 168)

$$r_{tt} = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum pq}{s_t^2} \right]$$

เมื่อ r_{tt} แทน ความเชื่อมั่น
 n แทน จำนวนข้อของข้อสอบ
 p แทน สัดส่วนของคนทำถูกในแต่ละข้อ
 q แทน $1 - p$
 s_t^2 แทน ค่าความแปรปรวนของข้อสอบทั้งฉบับ

3.2 แบบสอบถามวัดทัศนคติในการขับขีรถจักรยานยนต์ โภยไช

สัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของ ครอนบาค (Cronbach. 1970 : 161)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right]$$

เมื่อ α แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ
 n แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม
 $\sum s_i^2$ แทน ผลรวมของค่าความแปรปรวนของแบบ
 สอบถามเป็นรายข้อ
 s_t^2 แทน ความแปรปรวนของคะแนนแบบสอบถาม
 ทั้งฉบับ

4. ทดสอบความแตกต่างของทัศนคติในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน
 โภยไช z-test ทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3 (ฐศิริ วงศ์วิริยะ. 2527 : 176)

$$z = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2}}}$$

เมื่อ	z	แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน Z-distribution
	$\bar{X}_1, \bar{X}_2$	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และ กลุ่มตัวอย่างที่ 2
	s_1^2, s_2^2	แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่ม ตัวอย่างที่ 1 และกลุ่มตัวอย่างที่ 2
	n_1, n_2	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และกลุ่ม ตัวอย่างที่ 2

5. ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม
เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 4 โดยใช้สูตร (ฐศวี วงศ์รักษะ. 2527 : 249)

$$F = \frac{MS_B}{MS_W}$$

เมื่อ	F	แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน F-distribution
	MS_B	แทน ค่า Mean square ระหว่างกลุ่ม
	MS_W	แทน ค่า Mean square ภายในกลุ่ม

6. ถ้าผลการทดสอบมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จะตรวจสอบความ
แตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธีของ นิวแมน-คูลส์ (Newman-Keules Method) (ฐศวี
วงศ์รักษะ. 2527 : 266)

$$q = \sqrt{\frac{MS_W}{n}}$$

เมื่อ	q	แทน q-statistic ที่ได้จากการวาง
	MS_W	แทน ค่า Mean square ภายในกลุ่ม
	n	แทน จำนวนคะแนนในแต่ละกลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เท่ากัน

7. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ กับคะแนนทัศนคติในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 5 โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2527 : 322)

$$r = \frac{N \Sigma XY - \Sigma X \Sigma Y}{\sqrt{[N \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2][N \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2]}}$$

เมื่อ	r	แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
	ΣX	แทน ผลรวมของคะแนนชุด X
	ΣY	แทน ผลรวมของคะแนนชุด Y
	ΣX^2	แทน ผลรวมของคะแนน X แต่ละตัวยกกำลังสอง
	ΣY^2	แทน ผลรวมของคะแนน Y แต่ละตัวยกกำลังสอง
	ΣXY	แทน ผลรวมของผลคูณระหว่าง X กับ Y
	N	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน จำนวนนักเรียนในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง
S	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
S^2	แทน ความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่าง
Z	แทน ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาใน Z-distribution
F	แทน ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาใน Z-distribution
SS	แทน Sum of square
MS	แทน Mean of square
df	แทน Degrees of freedom
r_{xy}	แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สถานภาพโดยทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ และนำเสนอเป็นตาราง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ในการขับชัรดจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โดย

2.1 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ในการขับชัรดจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ และนำเสนอเป็นตาราง

2.2 หากสถิติ พื้นฐานของคะแนนความสัมพันธ์ในการขับชัรดจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยทั่วไปว่ามีความสัมพันธ์หรือไม่อย่างไร

2.3 ทดสอบความแตกต่างของส่วสัณนิสัยในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

2.4 ทดสอบความแตกต่างของส่วสัณนิสัยในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ในระหว่างเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี

2.5 ทดสอบความแตกต่างของส่วสัณนิสัยในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่มีใบอนุญาตขับเรือจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับเรือจักรยานยนต์

2.6 เปรียบเทียบส่วสัณนิสัยในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้เรือจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้เรือจักรยานยนต์กับคะแนนส่วสัณนิสัยในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สถานการณ์ภาพโดยรวมของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 ซึ่งเป็นแบบสอบถามข้อมูลสถานการณ์ของนักเรียนผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ของการศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับเรือจักรยานยนต์ วิธีการที่ใ้รับใบอนุญาตขับเรือจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้เรือจักรยานยนต์ ทั้งแสดงไว้ในตาราง 5 - 10 ดังต่อไปนี้

ตาราง 5 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	199	62.20
หญิง	121	37.80
รวม	320	100.00

จากตาราง 5 แสดงว่า นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีนักเรียนชายมากกว่านักเรียนหญิงคือ เป็นนักเรียนชาย ร้อยละ 62.20 นักเรียนหญิง ร้อยละ 37.80

ตาราง 6 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุของนักเรียน

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
17 ปี	71	22.20
18 ปี	167	52.20
19 ปี	68	21.30
20 ปี	14	4.40
รวม	320	100.00

จากตาราง 6 แสดงว่า นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างอยู่ในกลุ่มอายุ 18 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.20 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 17 ปี และ 19 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.20 และ 21.30 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มอายุ 20 ปี มีน้อยที่สุด คือร้อยละ 4.40

ตาราง 7 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ของนักเรียน

ประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	55	17.20
มากกว่า 1 ปี	265	82.80
รวม	320	100.00

จากตาราง 7 แสดงว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ระยะเวลา มากกว่า 1 ปี มีจำนวนมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับเรือจักรยานยนต์ระยะเวลา ต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 82.80 และร้อยละ 17.20 ตามลำดับ

ตาราง 8 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามนักเรียนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	จำนวน	ร้อยละ
มีใบอนุญาต	31	9.70
ไม่มีใบอนุญาต	289	90.30
รวม	320	100.00

จากตาราง 8 แสดงว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง นักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวนมากกว่านักเรียนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 90.30 และร้อยละ 9.70 ตามลำดับ

ตาราง 9 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการที่ได้รับใบอนุญาตกับไม่ได้รับใบอนุญาตซึ่ง
รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

วิธีการที่ได้รับใบอนุญาตซึ่งรถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ผ่านการทดสอบอย่างแท้จริง	20	6.30
ได้มาโดยวิธีอื่น	11	3.40
ไม่ได้รับใบอนุญาต	289	90.30
รวม	320	100.00

จากตาราง 9 แสดงว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง นักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตซึ่ง จำนวนสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 90.30 รองลงมาคือนักเรียนที่ผ่านการทดสอบอย่างแท้จริง คิดเป็นร้อยละ 6.30 และนักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตซึ่งมาโดยวิธีอื่นมีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.40

ตาราง 10 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ระดับความรู้ต่ำ	100	31.25
ระดับความรู้ปานกลาง	108	33.75
ระดับความรู้สูง	112	35.00
รวม	320	100.00

จากตาราง 10 แสดงว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ เป็นนักเรียนที่มีความรู้สูงจำนวนสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 35.00 รองลงมาคือระดับความรู้ปานกลาง และระดับความรู้ต่ำ คิดเป็นร้อยละ 33.75 และร้อยละ 31.25 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์ของนักเรีบนชั้นมัธยมศึกษา
ปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี

2.1 วิเคราะห์ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์ของนักเรีบนชั้นมัธยมศึกษา
ปีที่ 6 โดเนแจกแจงความถี่ คิกเป็นร้อยละ และนำเสนอเป็นตาราง

ตาราง 11 วิเคราะห์ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์ของนักเรีบนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6
ในจังหวัดปราจีนบุรี

ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์ของนักเรีบน	จำนวน	ร้อยละ
ยังทองปรับปรุจ	0	0.00
พอไ้	7	2.20
ก	294	91.90
คีนาก	19	5.90
รวม	320	100.00

จากตาราง 11 แสดงว่า นักเรีบนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ส่วสัณยัย
ในการขับี่รุดจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์มีจำนวนสูงสุด คิกเป็นร้อยละ 91.90 รองลงมาคือ
นักเรีบนที่ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์คีนาก และเกณฑ์พอไ้ คิกเป็นร้อยละ
5.90 และร้อยละ 2.20 ตามลำดับ ส่วนนักเรีบนที่ส่วสัณยัยในการขับี่รุดจักรยานยนต์ที่
ในเกณฑ์ยังทองปรับปรุจนั้นไม่ปรากฏจำนวน

2.2 หาค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนส่วสัณนิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี

ตาราง 12 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนส่วสัณนิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S
ส่วสัณนิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน	320	2.149	0.276

จากตาราง 12 แสดงว่า ส่วสัณนิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี โดยทั่วไปมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.149 ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.276 ซึ่งหมายถึงคะแนนส่วสัณนิสัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรีเป็นไปในทางนิมาน (1.50 - 2.50) ตามเกณฑ์ของเบสต์ (Best. 1963 : 159)

2.3 ทดสอบความแตกต่างของส่วสัณนิสัยในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

ตาราง 13 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยส่วสัณนิสัยในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนักเรียน
ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

เพศ	N	$\bar{X}$	S	Z
ชาย	199	2.1448	0.298	-0.33
หญิง	121	2.1547	0.236	

จากตาราง 13 แสดงว่า นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีส่วสัณนิสัยในการขับชื้อรถจักรยานยนต์
ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 1

2.4 ทดสอบความแตกต่างของส่วสคินสียในการขับี่รดจักรยานยนต์ของ
นักเรีบน ระหว่างนักเรีบนที่มประสการณในการขับี่รดจักรยานยนต์ระะยะเวลาทำก่า 1 ปี
กัมมากกว่า 1 ปี

การาง 14 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยส่วสคินสียในการขับี่รดจักรยานยนต์ของนักเรีบน
ระหว่างนักเรีบนที่มประสการณในการขับี่รดจักรยานยนต์ระะยะเวลาทำก่า 1 ปี กัม
มากกว่า 1 ปี

ประสการณในการขับี่รดจักรยานยนต์	N	$\bar{X}$	s	z
ทำก่า 1 ปี	55	2.1193	0.304	-0.87
มากกว่า 1 ปี	265	2.1546	0.270	

จากการาง 14 แสดงว่า นักเรีบนที่มประสการณในการขับี่รดจักรยานยนต์ระะยะเวลา
ทำก่า 1 ปี กัมมากกว่า 1 ปี มีส่วสคินสียในการขับี่รดจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไป
ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 2

2.5 ทดสอบความแตกต่างของส่วสัณนิสัยในการชี้ชัดรถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์

ตาราง 15 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยส่วสัณนิสัยในการชี้ชัดรถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์	N	$\bar{X}$	S	Z
ได้รับใบอนุญาต	31	2.2000	0.255	-1.09
ไม่ได้รับใบอนุญาต	289	2.1430	0.275	

จากตาราง 15 แสดงว่า นักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตชี้ชัดรถจักรยานยนต์ มีส่วสัณนิสัยในการชี้ชัดรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 3

2.6 เปรียบเทียบส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียนท่ระกัษความรู้เกัยวักนภฏจรรและซ่อควรปฏัษนัในการซัษรจกัรยานบนท่ท่งท่งกัน

ทรราง 16 ส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียนท่ระกัษความรู้เกัยวักนภฏจรรและซ่อควรปฏัษนัในการซัษรจกัรยานบนท่ในระกัษความรู้ท่่า ระกัษความรู้ปานกลาง และระกัษความรู้สูง

ระกัษความรู้เกัยวักนภฏจรรและซ่อควรปฏัษนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียน	N	ส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่	
		$\bar{X}$	s
ระกัษความรู้ท่่า	100	2.0506	0.3038
ระกัษความรู้ปานกลาง	108	2.1511	0.2687
ระกัษความรู้สูง	112	2.2336	0.2254

จากทรราง 16 แสดงว่า คะแนนเฉลยส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียนจำแนกตามระกัษความรู้เกัยวักนภฏจรรและซ่อควรปฏัษนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียนซ่งท่งท่งกัน 3 กลุ่ม ค่อ กลุ่มระกัษความรู้ท่่า กลุ่มระกัษความรู้ปานกลาง กลุ่มระกัษความรู้สูงเม่อทัจรรพาแล่วพบว่า นักรเเรียนในกลุ่มระกัษความรู้สูง มีคะแนนเฉลยส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่สูงสุท่ ($\bar{X} = 2.2336$, $s = 0.2254$) รองลงมาก่อ นักรเเรียนในกลุ่มระกัษความรู้ปานกลาง ($\bar{X} = 2.1511$, $s = 0.2687$) และต่ำสุท่ค่อ นักรเเรียนในกลุ่มระกัษความรู้ท่่า ($\bar{X} = 2.0506$, $s = 0.3038$) ทวนล่ำกัษ แล่วนำมาวเวิเคราะห์ความแปรปรวนเกัยวักนส่วสัณยัสนัในการซัษรจกัรยานบนท่ของนักรเเรียน ท่งปรากฏในทรราง 17

ตาราง 17 วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนส่วทัศนีย์ในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน
จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

แหล่งของความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	1.7697	.8849	12.4686**
ภายในกลุ่ม	317	22.4968	.0710	
รวม	319	24.2665		

** มีนัยสำคัญที่ระดับ .01

จากตาราง 17 แสดงว่า นักเรียนที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีส่วทัศนีย์ในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงนำไปทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ นิวแมน คู่อิสร์ ผลปรากฏตามตาราง 18

ตาราง 18 การเปรียบเทียบคะแนนสถิติใน การขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีความรู้ต่างกันเป็นรายคู่

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	$\bar{x}$	ระดับความรู้ต่ำ	ระดับความรู้ปานกลาง	ระดับความรู้สูง
		2.0506	2.1511	2.2336
ระดับความรู้ต่ำ	2.0506	-	0.0905*	0.1830*
ระดับความรู้ปานกลาง	2.1511		-	0.0825*
ระดับความรู้สูง	2.2336			-

* มีนัยสำคัญที่ระดับ .05

จากตาราง 18 แสดงว่า นักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ ในระดับความรู้ต่ำกับนักเรียนในระดับความรู้ปานกลางมีสถิติใน การขับที่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และนักเรียนระดับความรู้ปานกลางกับนักเรียนระดับความรู้สูงมีสถิติใน การขับที่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และนักเรียนระดับความรู้ต่ำกับนักเรียนระดับความรู้สูงมีสถิติใน การขับที่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 4

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์กับคะแนนสถิติใน การขับที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ดังแสดงไว้ในตาราง 19

ตาราง 19 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์และนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์กับสวัสดิทัศนียภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	r_{xy}	t
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติกับสวัสดิทัศนียภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	0.2890	5.383***

*** มีนัยสำคัญที่ระดับ .001

จากตาราง 19 แสดงว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์กับสวัสดิทัศนียภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 นั่นคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูงจะมีสวัสดิทัศนียภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ดีด้วย และในทำนองเดียวกัน นักเรียนที่มีสวัสดิทัศนียภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเกณฑ์ดีก็จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูงด้วย

สรุปผล ฉบับปรายผล ข้อเสนอแนะ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531
2. เพื่อเปรียบเทียบสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ตามตัวแปรต่อไปนี้
 - 2.1 เพศ
 - 2.2 ประสบการณ์ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์
 - 2.3 ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์
 - 2.4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์
3. เพื่อทราบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์กับสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดปราจีนบุรี ปีการศึกษา 2531 ที่สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้ โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 320 คน เป็นนักเรียนชาย 199 คน นักเรียนหญิง 121 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ลักษณะของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสำรวจรายการ (Checklist) สอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพ ส่วนตัวของนักเรียนผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นแบบเลือกตอบ (Multiple choices) 5 ตัวเลือก

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามวัดทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติเลย

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่างตามตัวแปรที่ศึกษา แจกแจงความถี่เป็นร้อยละ และเสนอเป็นตาราง
2. วิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยแปลงคะแนนดิบเป็นคะแนนมาตรฐาน (Z-Score) และใช้เกณฑ์การประเมิน ดังนี้
 คะแนน ตั้งแต่ $+0.5$ ขึ้นไป หมายถึง ระดับความรู้สูง
 คะแนน ตั้งแต่ -0.5 ถึง 0.5 หมายถึง ระดับความรู้ปานกลาง
 คะแนน ตั้งแต่ -0.5 ลงมา หมายถึง ระดับความรู้ต่ำ
3. วิเคราะห์ทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยการหาค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนจากแบบสอบถามทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์
4. วิเคราะห์ความแตกต่างทางทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนตามตัวแปรที่ศึกษาโดยใช้ Z-test เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1 - 3
5. วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนทัศนคติในการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระหว่างกลุ่มระดับความรู้สูง กลุ่มระดับความรู้ปานกลาง กลุ่มระดับความรู้ต่ำ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 4 โดยใช้ F-test (One way analysis of variance)
6. ทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของกลุ่มระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยวิธีของ นิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels Method)

7. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์กับคะแนนส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson product-moment correlation) และทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์โดยใช้ t-test เพื่อทดสอบสมมติฐาน ข้อ 5

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

1. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์
2. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน
3. นักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี มีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน
4. นักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน
5. นักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
6. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกับส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

อภิปรายผล

1. ผลการศึกษาส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี พบว่า นักเรียนมีส่วสัณสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการที่นักเรียนได้เรียนส่วสัณสัยศึกษามาแล้วตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลายซึ่งส่วสัณสัยที่เกี่ยวกับส่วสัณสัยในการจราจรทางบกนั้นจัดไว้ในหลักสูตรวิชาบังคับสุขศึกษาเกือบทุกระดับชั้น โดยเฉพาะเนื้อหาเกี่ยวกับส่วสัณสัยในการใช้รถจักรยานยนต์นั้นเน้นอยู่ในวิชาสุขศึกษา ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 นอกจากนี้ส่วสัณสัยที่เกี่ยวกับส่วสัณสัยในการจราจรทางบกยังผสมผสาน

อยู่ในวิชาอื่น ๆ อีกด้วย ทั้งนักเรียนยังได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนจาก
 วิทยากรผู้เชี่ยวชาญจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง ในท้องถิ่นเป็นครั้งคราว
 พร้อมทั้งจากการที่นักเรียนได้เรียนรู้จากสื่อสารมวลชน ทั้งทางวิทยุ โทรทัศน์ เอกสาร หนังสือพิมพ์
 และควาการรณรงค์ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.)
 ได้จัดทำเอกสารชุด "ปลอดภัยไว้ก่อน" เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ออกเผยแพร่
 โดยทั่วไป รายการทางโทรทัศน์ชุด "สัมพันธ์ที่ 6" รายการทางวิทยุกระจายเสียงภาคเช้า ช่วงหลัง
 ชาวเขานี้ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทาง ๆ จาก กปอ. เวลาประมาณ 7.40 น. ทุกวันพุธ ทำให้
 นักเรียนได้ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมมารยาทที่
 ปลอดภัย จึงทำให้นักเรียนโดยทั่วไปมีนิสัยในการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ ซึ่งผลการวิจัย
 ครั้งนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ วรจิตร วงศ์วัฒนวิสุทธิ (2528 : 95) ได้ศึกษาเปรียบเทียบ
 นิสัยของนักศึกษาในวิทยาลัยครูกับนักศึกษาวิทยาลัยพลศึกษา ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาทั้งใน
 วิทยาลัยครูและนักศึกษาวิทยาลัยพลศึกษามีนิสัยโดยทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ ซึ่งสอดคล้องกับ พรภินันท์
 เจริญ (2530 : 51 - 52) ได้ศึกษาเรื่อง ความรู้ หัตถ์คดี และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพ
 ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า การปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพ
 ของนักเรียนอยู่ในระดับที่ และสอดคล้องกับฝ่ายส่งเสริมสุขภาพ กองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ
 กรมพลศึกษา (2530 : 51) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนระดับ
 ชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โดยทั่วไปในทุกภาคของประเทศไทย นักเรียนมีพฤติกรรมสุขภาพด้านการปฏิบัติ
 เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้งเมื่อใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับที่ ซึ่ง
 สอดคล้องกับ วีระ จ่านกน้อย (2531 : 55 - 56) ได้ศึกษาเรื่อง หัตถ์คดีเกี่ยวกับหมวกกันน็อก
 ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
 ปีที่ 3 มีหัตถ์คดีเกี่ยวกับหมวกกันน็อกอยู่ในเกณฑ์ และสอดคล้องกับ ผลการวิจัยของ ภรณ์ สุศิริ
 (2531 : 55) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติทางด้านความปลอดภัยของนักศึกษาในวิทยาลัยพลศึกษา
 พบว่า นักศึกษาวิทยาลัยพลศึกษา มีการปฏิบัติทางด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับที่

2. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีนิสัยในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 1 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก

นักเรียนชายและนักเรียนหญิงที่เป็นตัวอย่างประชากร เป็นเด็กวัยรุ่นอยู่ในวัยเดียวกัน ในโรงเรียน
แบบสหศึกษาซึ่งอยู่ในจังหวัดปราจีนบุรี เหมือนกัน จึงมีลักษณะสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงกัน และทั้งนักเรียน
ชายและนักเรียนหญิงในวัยนั้นเมื่อจรดจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันอยู่เสมอ การมีอิทธิพลของชุมชน
เด็กในวัยรุ่นจึงมีพฤติกรรมที่ใกล้เคียงกัน (สุชา จันทระเชม และสุรางค์ จันทระเชม. 2521 : 71)
อีกทั้งวัยรุ่นยังมีความวิตกกังวลว่าตนเองจะแตกต่างจากกลุ่ม และต้องการเข้ากับผู้อื่นได้ (จริยวัตร
คมพยัคฆ์ และอุทุม คมพยัคฆ์. 2525 : 311) จึงอาจเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นักเรียนชายและ
นักเรียนหญิงมีส่วสันทัดในการขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับ
กาญจนา สิงห์แก้ว (2523 : 43) ได้ศึกษาเรื่อง ความรู้ ความคิดเห็น และแนวทางปฏิบัติทาง
ด้านสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนชาย
กับนักเรียนหญิงมีแนวทางปฏิบัติทางด้านสุขภาพไม่แตกต่างกัน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ
สุภาภรณ์ สิทธิคง (2529 : 39) ได้ศึกษาเรื่องการศึกษาและสุขภาพของตนเองของนักเรียน
ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การดูแลสุขภาพของตนเองของนักเรียนชายกับ
นักเรียนหญิงไม่มีความแตกต่างกัน

3. นักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ในระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับ
มากกว่า 1 ปี มีส่วสันทัดในการขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้
ในข้อ 2 ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนที่เป็นตัวอย่างประชากร เป็นบุคคลกลุ่มวัยเดียวกันอายุใกล้เคียง
กันมาก คือ อายุ 17 - 20 ปี อายุเฉลี่ยเท่ากับ 18.1 ปี ซึ่งมีทักษะในการขี่รถจักรยานยนต์
ใกล้เคียงกัน พร้อมทั้งจากการที่นักเรียนได้รับการศึกษาอบรม เกี่ยวกับกฎจราจร การใช้รถใช้ถนน
การใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน ทำให้พฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมีความปลอดภัย นักเรียนมีส่วสันทัดในการขี่อยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงกันถึงแม้ว่านักเรียน
จะมีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ ในระยะเวลาที่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ประยง
ทักษันทุ (2529 : 212) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัย
ขอนแก่น ได้ตั้งข้อสังเกตว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ในระยะเวลา
ต่างกันนั้น มีอาจเป็นเครื่องชี้วัดได้ว่าจะป้องกันอุบัติเหตุได้เสมอไป แต่ประสบการณ์จากการเกิด
อุบัติเหตุในอดีตมีแนวโน้มในการลดอุบัติเหตุครั้งต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับ อนันต์ คัมภุชกุล (2528 : 23)

กล่าวถึงนิสัยการขับชี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยทั่วไป ถึงแม้ผู้ขับชี่หน้าใหม่อาจได้รับอุบัติเหตุบ้าง แต่เขาจะปฏิบัติตนในการขับชี่ให้รอบคอบมากขึ้นในระยะเวลาต่อมา ซึ่งอาศัยความฉีกผลจากการขับชี่ในอดีตมาเป็นบทเรียนทำให้มีพฤติกรรมในการขับชี่ปลอดภัยขึ้น จึงเห็นได้ว่านักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับชี่รถจักรยานยนต์ในระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี กับมากกว่า 1 ปี มีสวัสดิคติคล้ายในการขับชี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันหรือใกล้เคียงกัน

4. นักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์ มีสวัสดิคติคล้ายในการขับชี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 3 ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนที่ได้รับใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์แล้วกับนักเรียนที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์มีจำนวนต่างกันมากซึ่งกลุ่มที่ได้รับใบอนุญาตแล้วมีเพียงร้อยละ 9.70 ของตัวอย่างประชากร และในกลุ่มมีเพียงร้อยละ 6.30 ที่ผ่านการทดสอบ ส่วนร้อยละ 3.40 นั้นได้รับใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์โดยวิธีอื่น สำหรับกลุ่มที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับชี่มีถึงร้อยละ 90.30 ของตัวอย่างประชากร จึงอาจทำให้ไม่เป็นตัวแทนที่ดีของแต่ละกลุ่ม ในการเปรียบเทียบ และการที่นักเรียนผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ทั้งคู่ที่ได้รับใบอนุญาตแล้วกับผู้ที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับชี่มีพฤติกรรมในการขับชี่ที่ปลอดภัยมีสวัสดิคติคล้ายในการขับชี่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เพราะการไ้มาซึ่งใบอนุญาตหรือไม่ไ้มาซึ่งใบอนุญาตนั้นเปรียบเทียบแล้วไม่ต่างกันในการไ้มา ทั้งนี้เพราะว่าการไ้มาซึ่งการถือใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์นั้นยังไม่ไ้มาตรฐานสูงพอ และทั้งยังมีการฉ้อโกงจากเจ้าหน้าที่ดำเนินการสอบหรือให้เปิดตำราในการทำการสอบขอเขียนเกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ อีกทั้งยังไม่มี การทดสอบการปฏิบัติในการขับชี่ร่วมด้วย แต่อย่างไรก็ตามเป็นส่วนใหญ่ สำหรับผู้ที่ไ้มาโดยวิธีอื่นนี้อาจไ้จากการฝากชื่อ ฝากสอบ ฝากหักกับเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบอนุญาตไ้ จึงเห็นได้ว่าการมีใบอนุญาตขับชี่ไม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการขับชี่รถจักรยานยนต์ การไ้มาซึ่งใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์นั้นเพียงเพื่อให้เป็นเครื่องแสดงว่าได้รับการอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์ได้โดยชอบตามกฎหมายเท่านั้น แต่ไม่ได้หมายความว่า ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับชี่กับผู้ที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับชี่จะมีความแตกต่างกันเสมอไปในเรื่องพฤติกรรมในการขับชี่รถจักรยานยนต์ (Chawalit Sukhawan and others. 1983 : 14) ซึ่งสอดคล้องกับ วิจิตร ภูมิยะไพเราะ และคณะ ฯ (2529 : 27) กล่าวว่า การได้รับใบอนุญาตขับชี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์นั้นเป็นเพียงเครื่องแสดงว่า

ในกรุงเทพมหานคร พบว่า พฤติกรรมด้านความรู้ของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลางถึงสูงมากส่งผล
ให้การปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนอยู่ในระดับดี และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ดิส (Lease.
1986 : Abstract) ได้ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน
3 เมืองศูนย์กลางภาคใต้ของรัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านหลักสูตร
สวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีความรับผิดชอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความ
ปลอดภัยมากกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง และพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ประมอญติเหตุและฝ่าฝืน
กฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง

6. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและขอความร่วมมือในการใช้รถจักรยานยนต์กับสวัสดิกันสืบ
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .001 ซึ่งเป็นไปตาม
สมมติฐานที่ตั้งไว้ในข้อ 5 กล่าวคือนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรีมีความรู้เกี่ยวกับ
กฎจราจรและขอความร่วมมือในการใช้รถจักรยานยนต์สูงจะมีสวัสดิกันสืบในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงด้วย
และทำนองเดียวกันนักเรียนที่มีสวัสดิกันสืบในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงก็จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
และขอความร่วมมือในการใช้รถจักรยานยนต์สูงด้วยเช่นกัน และสอดคล้องกับ ชวัชชัย ชัยจิรฉายากุล
(2527 : 39) กล่าวว่า ความรู้กับการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับ สุชาติ โสมประยูร
(2525 : 44) กล่าวถึง องค์ประกอบสำคัญของพฤติกรรมสุขภาพประกอบด้วยการประสานสัมพันธ์
สอดคล้องกันอยู่เสมอ ทั้งทางด้านความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติทางด้านสุขภาพ และสอดคล้องกับ
นิภา บุญปลี (2528 : 20) ที่ว่า พฤติกรรมสุขภาพทั้งทางด้านความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ
ความสัมพันธ์กัน ความรู้ด้านสุขภาพและสวัสดิภาพ อาจทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงทางด้านทัศนคติ
และการปฏิบัติทางสุขภาพและสวัสดิภาพได้ และสอดคล้องกับ บุญญา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 4 - 6)
ที่ว่าสวัสดิศึกษาทำให้นักเรียนนำไปปฏิบัติด้วยความปลอดภัยจนเป็นสวัสดิกันสืบแต่สวัสดิศึกษาควรจัด
ให้นักเรียนทั้งในห้องเรียนและนอกห้องเรียนและไม่ควรจัดการให้ความรู้แต่เพียงอย่างเดียวแต่
ต้องให้เด็กได้รับการฝึกสวัสดิกันสืบอย่างจริงจังเป็นประจำสวัสดิศึกษาจึงต้องสัมพันธ์สอดคล้องกับ
การปฏิบัติในชีวิตประจำวันด้วย ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ บาสูวรณ ชินทวงศ์ ณ อุบลราชธานี
และคณะ (2523 : 55) ได้ศึกษาเปรียบเทียบ ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติเกี่ยวกับ
สุขภาพอนามัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กับโรงเรียนสาธิตน้ำผึ้ง

พบว่า ความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับสุขภาพของนักเรียนมีความสัมพันธ์กัน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิชิต ชาติเพชร (2524 : 69) ได้ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมทางด้านสุขภาพระหว่างนักเรียนไทยพุทธกับนักเรียนไทยมุสลิมระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตการศึกษา 2 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับสุขภาพกับการปฏิบัติเกี่ยวกับสุขภาพของนักเรียนมีความสัมพันธ์กัน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ชงชัย ศิริหัท (2530 : 92 - 94) ได้ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอนกับโรงเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน พบว่า นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดนครสวรรค์ ทั้งโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอนและโรงเรียนนอกโครงการนักเรียนมีความรู้และการปฏิบัติด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านการศึกษา

จากการศึกษาพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ ทั้งนี้เนื่องจากความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลต่อสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์ของนักเรียนจึงส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ปลอดภัย และยังเห็นได้ชัดว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์สูงขึ้น จะมีสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์มากขึ้นเป็นลำดับ และยังพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์ของนักเรียน เพราะความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญมากต่อการส่งเสริมสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์

การสอนสวัสดิคินศึกษาเป็นแนวทางที่สำคัญในการ เสริมสร้างสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์ของนักเรียน จะเห็นได้ว่ากระบวนการทางการศึกษามีอิทธิพลที่สำคัญต่อสวัสดิคินสัยในการขับรถจักรยานยนต์โดยตรง ทั้งนี้หน่วยงานและผู้บริหารนิคมของทางการศึกษาทุกระดับจำเป็นต้องจัดกิจกรรมการศึกษาใหม่ประสิทธิภาพช่วยการประสานสัมพันธ์กันทั้งคณาบุคลากร และใช้ทรัพยากร

ร่วมกันให้โดยสูงสุดเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน
ทั้งนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการปรับปรุง เพิ่มเติม กระบวนการเรียนการสอน และวิธีการเรียน
การสอนให้มากขึ้นกว่าที่ดำเนินการอยู่เพื่อให้เด็กเรียนได้มีสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์
อยู่ในเกณฑ์ดีมาก ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยบนถนนทั้งส่วนตัวนักเรียนเองและผู้อื่น ควบคู่กัน
สนับสนุนร่วมมือของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะครูสอน ผู้บริหารโรงเรียน ควบคู่การร่วมมือ
ประสานงานกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในท้องถิ่นให้มากขึ้น เพื่อดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตร
ระยะสั้นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสนาม โดยอาจมี
การพัฒนาไปสู่การมีส่วนร่วมจราจรรถจักรยานยนต์ของโรงเรียนหรือของท้องถิ่นตามความเหมาะสมของ
พื้นที่ที่จะจัดทำต่อไป

2. การวิจัย

2.1 ในด้านทั่วไปเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

จากการศึกษาพบว่าควรมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ไม่มีข้อพิพาทต่อสวัสดิทัศนีย
ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน ซึ่งทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความล้มเหลวทางกฏหมาย
การจราจรในการควบคุมป้องกันการกระทำผิดกฎจราจรอันนำไปสู่อุบัติเหตุจราจร ซึ่งรวมถึงการไต่
มาซึ่งใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กฏหมายการจราจรกำหนด จึงควรมี
การศึกษาวิจัยเพิ่มเติมอย่างละเอียดในต้นใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ตามหลักการที่ถูกต่องั้น
ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ไต่มาจากการทดสอบที่มาตรฐานในการรับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์แล้ว
การมีหรือไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์จะมีผลกระทบหรือข้อพิพาทต่อสวัสดิทัศนียในการขับ
ขีรถจักรยานยนต์หรือไม่อย่างไร เพื่อชี้ให้เห็นว่าใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์นั้น มีความสำคัญ
ต่อสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างไร

2.2 ควรมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนนักศึกษา โดยเฉพาะนักศึกษาในวิทยาลัยเทคนิคและอาชีวศึกษา ในด้านทั่วไปเกี่ยวกับ
การคัดแปลงเครื่องบนที่สภาพรถและนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในด้านทั่วไปเกี่ยวกับการเป็น
เจ้าของรถ การดำเนินการอบรมการจราจรจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รวมทั้งการเพิ่มขอบเขต
และจำนวนประชากรที่จะศึกษา ทั้งในระดับเขตการศึกษาถึงระดับทั่วประเทศ เพื่อเป็นแนวทาง
ในการจัดการพัฒนาสวัสดิทัศนียในการขับขีรถจักรยานยนต์ของเยาวชนของประเทศต่อไป

ဘဏ္ဍာရန်ကုန်

บรรณานุกรม

- กาญจนา สิงห์แก้ว. ความรู้ ความคิดเห็น และแนวทางปฏิบัติทางค่านิยมของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523. อักษรสาเนา.
- จิราพร ชานีรัตน์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : โอเคเอ็นเอสโตร์, 2525.
- จริยวัตร สมพัสค์ และอุทุม สมพัสค์. อนามัยแม่-เด็ก และการวางแผนครอบครัว. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2525.
- ชูศรี วงศ์กันะ. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เจริญผล, 2527.
- ตำรวจ, กรม กองตำรวจจราจร. เอกสารรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร. หน้า 1 - 5. ม.ป.ท., 2529.
- ตำรวจ, กรม กองทะเบียน. เอกสารรายงานจำนวนยานพาหนะที่ตรวจราชการ. ม.ป.ท., 2528.
- ธงชัย ศิริทัต. การเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน กับโรงเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2530. อักษรสาเนา.
- ทวีชัย ชัยจิรดาภากุล. จุดหมายสำหรับการเรียนการสอนและพัฒนาหลักสูตร แนวคิดและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : โอเคเอ็นเอสโตร์, 2527.
- นายกรัณณศรี, สำนัก. "ปัญหาและสาเหตุสำคัญของการพัฒนาเด็กและเยาวชน," แผนพัฒนาเด็กและเยาวชนในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2534. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์องค์การหารานานศึก, 2530.
- นิภา มณูญจุ. การวิจัยทางสถิติ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิต, 2528.
- บุญส่ง นิลแก้ว. วิทยะทางจิตวิทยา. กรุงเทพฯ : แพร่วิทยา, 2519.

บุญสม มาร์ติน และสาธิต พ่วงบุตร. หนังสือเรียนสุขศึกษารายวิชา พ 503 - พ 504.

กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์, 2525.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. การสอนสุขศึกษา : ทฤษฎีและการประยุกต์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2523.

ประยง หักกันทุ. "อุปสรรคจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น,"

ศึกษานิพนธ์เวชสาร. 1(3) : 209 - 212 ; กรกฎาคม - กันยายน 2529.

ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. "บทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ," การสัมมนาระดับชาติ

เรื่องสวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. หน้า 1 - 4, 4 - 14. กรุงเทพฯ :

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.

ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปริษณารต. หนังสือเรียนพลานามัยรายวิชา พ 503 - พ 504

สุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525.

ปาสุวรรณ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา และคนอื่น ๆ. การเปรียบเทียบความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติ

ที่เกี่ยวข้องสุขภาพอนามัยของนักเรียนมัธยมศึกษา มศว. ประสาธมิตร และโรงเรียน

สาธิตน้ำผึ้ง. ภาควิชาพยาบาลสาธารณสุข กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2523.

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์

อักษรเจริญทัศน์, 2530.

พรวิมล เลาะหมับ. ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนมัธยมศึกษา

ปีที่ 6 โรงเรียนรัฐบาลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ :

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529. อังศาเนา.

พลศึกษา, กรม กองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียน

ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์การศาสนา, 2530.

พัชรา กาญจนารัตน์. "สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน," การสัมมนาระดับชาติเรื่อง

สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. หน้า 2 - 5, 2 - 7. กรุงเทพฯ :

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.

พจน์ สุจำนงค์. สุขศึกษา. กรุงเทพฯ : โอเคเนสโกร์, 2522.

ภรณ์ สุศิริ. การปฏิบัติตนทางความปลอญของนักศึกษาในวิทยาลัยพลศึกษา. ปรินธิพนธ์
กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปรธานมิตร, 2531. อักสาเนา.

มณฑา สังคิตานนท์. การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ ค.ม.
กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525. อักสาเนา.

ฉวน สายยศ และอังคณา สายยศ. หลักการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพฯ : ศึกษาพร,
2528.

วรจิตร วงศ์ชนะวิสุทธ์. การศึกษาเปรียบเทียบส่วสัณธิ์ของนักศึกษาวิทยาลัยครูและวิทยาลัย
พลศึกษา. ปรินธิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปรธานมิตร,
2528. อักสาเนา.

วสันต์ ชีรานุกัณ, พ.ศ.พ. "พระราชนธิธิจารจรทางบก พ.ศ. 2522," พ.ร.บ. จราจร
ทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับปัจจุบัน). กรุงเทพฯ : ชีรานุกรณาการพิมพ์, 2530.

วิจิตร อนุชะโนทระ. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : นวกิจการพิมพ์, 2527 ก.

_____. ส่วสัณธิ์ศึกษาเพื่อส่วสัณธิ์ภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : วิกตอรีเพาเวอร์พอบท์,
2527 ข.

_____. วิทยาการระบาคและการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว,
2530 ก.

_____. "ระบาควิทยาของอุบัติเหตุในประเทศไทย," วารสารอุบัติเหตุ 17 : 5 - 53
มกราคม - กุมภาพันธ์ 2530 ข.

วิจิตร อนุชะโนทระ และคนอื่น ๆ. โครงการวิจัยการศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติเหตุ
บนถนนในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สภาวิจัยแห่งชาติ, 2525. (เอกสารชุดที่ 2).

_____. รายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ห่อหุ้มอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร.
ม.ป.ท., 2529.

วิจิต ชาติเพชร. การศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรทางานส่วสัณธิ์ระหว่างนักเรียนไทยทชกับ
นักเรียนไทยส่วสัณธิ์ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตการศึกษา 2. วิทยานิพนธ์ พ.ม.
สาขาวรรณสุข กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2524. อักสาเนา.

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ที่รับผิดชอบรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร.

วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2529. อักสาเนา.

วีระ จ่านักกอบ. ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัด

นครราชสีมา. ปรินญานินทน์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ประสานมิตร, 2531. อักสาเนา.

ศราวุธ พันธสาร. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยการพิมพ์, 2525.

ศึกษาธิการ, กระทรวง. หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนต้น พุทธศักราช 2521. ม.ป.ท., ม.ป.ป.

_____. หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนปลาย พุทธศักราช 2524. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา

ฉากทราว, 2524.

ชนบอง ยางชะอาท. เจตคติของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 3 กับการดูแลสุขภาพ.

ปรินญานินทน์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528.

อักสาเนา.

สาธารณสุข, กระทรวง กองสถิติสาธารณสุข. สถิติสาธารณสุข 2527. กรุงเทพฯ :

โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก, ม.ป.ป.

๕) สีทา สุจริตกุล. การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการรับผิดชอบรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่

ประสมอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ :

มหาวิทยาลัยมหิดล, 2526. อักสาเนา.

สุชา จันทร์แอม และสุรางค์ จันทร์แอม. จิตวิทยาในห้องเรียน. กรุงเทพฯ : โอเคเอ็นเอสไทร์,

2521.

สุชาติ โสมประยูร. การสอนสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525.

_____. "แนวความคิดในการจัดหลักสูตรและการสอนสวัสดิศึกษาในชั้นมัธยมศึกษา," ข่าวสาร

สุขศึกษา. 2(1 - 3) : 13 - 16 ; มกราคม 2530.

สุธี เติบียรยานนท์. ค่านิยมทางสุขภาพของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในกรุงเทพมหานคร.

ปรินญานินทน์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2530.

อักสาเนา.

สุนทร ชิมประสาธศักดิ์ และอร่าม อัมระภูง. การศึกษาสาเหตุการตายของอุบัติเหตุซึ่งมาจากการรักษาที่หน่วยอุบัติเหตุโรงพยาบาลศิริราช ระหว่างปี 2520 - 2522.

วิทยานิพนธ์ วท.บ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเมทริคัล, 2523. อักซ่าเนา.

สุพล บุญทรง. จิตวิทยาพัฒนาการ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2523.

สุภาภรณ์ สิทธิคง. การศึกษาค้นคว้าสุขภาพตนเองของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในกรุงเทพมหานคร.

วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : ฟ้าสงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529. อักซ่าเนา.

สุรีย์ จันทโรล และคนอื่น ๆ. การศึกษากิจกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5, 6 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดบุรีรัมย์ อำเภอเมือง และอำเภอดำปลายมาศ.

กรุงเทพฯ : คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเมทริคัล, 2528. อักซ่าเนา.

อนันต์ ทัตบุษกุล. "อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์," วารสารอุบัติเหตุ 4 : 9 - 33 ; กันยายน - ตุลาคม 2528.

Best, John W. Research in Education. 2nd ed. New Jersey : Englewood Cliffs, Prentice Hall, Inc., 1963.

Chawalit Sukhawan and others. A Survey of Motorcycle Accident in Thailand. Material Research Division Department of Highway, 1983.

Cronbach, Lee Joseph. Essential of Psychological Testing. 3rd ed. New York : Harper and Row, 1970.

Edward, Allen L. Statistical Methods of the Behavior Science. New York : Rinchart, 1954.

Haddad, J.P. and others. "Motorcycle Accident : A reviews of 77 Patients Treated in a Three-Months Periods," Journal of Truama. 16(7) : 550 - 557, 1976.

Ishido, Akira. Analysis on Motorcycle Riders in Thailand. Asia Institute of Technology, 1985.

Johansen, P. Survey of Motorcycle in Sydney 1986. Research Note RN 3/87, Traffic Authority of New South Wales, 1987.

Lease, Robert Allen. JR. An Evaluation of Motorcycle Safety Education in Three Southcentral Pennsylvania Counties. Doctoral Dissertátion, University of Pennsylvania, 1986.

Russam, K. Motorcycle Training and Licensing in Japan. Transport and Road Research Laboratory. Crowthorne, Berkshire, 1979.

Thygerson, Alton L. Accident and Disasters. New Jersey : Prentice Hall, Inc., 1977.

Winn, Gary Lee. An Experimental Analysis of Static Visual Acuity of Novice, Trained, and Experienced Motorcyclists During Simulated Motorcycle Operation. Doctoral Dissertation, The Ohio State University, 1985.

Yamane, Taro. Statistical on Introductory Analysis. 2nd ed. Tokyo : Harper and Row, 1967.

Zettas, James P. and others. "Injury Patterns in Motorcycle Accident," Journal of Truama. 19(11) : 833 - 836, 1979.

הנהגות

แบบสอบถาม เรื่อง สวัสดิการในการขึ้นรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัด
ปราจีนบุรี

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของนักเรียน

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการขึ้นรถจักรยานยนต์
ของนักเรียน

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมในการขึ้นรถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ส่วนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของนักเรียน

คำชี้แจง โปรดตอบแบบสอบถามโดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความ

1. เพศ

☐ ชาย 1

☐ หญิง 2

2. อายุ

☐ 17 ปี 3

☐ 18 ปี 4

☐ 19 ปี 5

☐ 20 ปี 6

3. ประสบการณ์ในการขึ้นรถจักรยานยนต์ในระยะเวลา

☐ ทำกว่า 1 ปี 7

☐ มากกว่า 1 ปี 8

4. ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

☐ มีใบอนุญาตขับ

9

☐ ไม่มีใบอนุญาตขับ

0

5. วิธีการที่ไ้รับใบอนุญาตขับ (สำหรับผู้มีใบอนุญาตขับแล้ว)

☐ ผ่านการทดสอบอย่างแท้จริง

1

☐ ไ้มาโดยวิธีอื่น

2

0

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์
คำสั่ง เลือกตอบข้อที่ถูกของมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว จำนวน 40 ข้อ (ในกระดาษคำตอบ)

1. เจตนารมณ์สำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือข้อใด

ก. เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถ

ข. เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการจราจร

ค. เพื่อควบคุมความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจร

ง. เพื่อป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดในการจราจร

จ. เพื่อป้องกันการจราจรติดขัดและความสะดวกในการเดินทาง

2. เครื่องหมายจราจรทางบกแบ่งตามการใช้ปฏิบัติที่สำคัญ คือข้อใด

ก. ประเภทใช้ติดตั้งข้างถนนและติดตั้งในถนน

ข. ประเภทบังคับและเตือนการจราจร

ค. ประเภทแผนไอหะและแผนสีไอหะ

ง. ประเภทแผนไอหะและแผนไม้

จ. ประเภทใช้สีทาและใช้แสงไฟ

3. เครื่องหมายจราจร สีขาวสลับดำ ควรปฏิบัติอย่างไร
 - ก. ขับช้าๆ
 - ข. ห้ามจอดรถทุกชนิด
 - ค. รถราชการรับ-ส่งได้
 - ง. ห้ามจอดรถทุกชนิดเว้นแต่รถรับ-ส่งได้
 - จ. ให้สังเกตแนวขอบทาง ทางโค้ง ราวสะพาน
4. เส้นแบ่งแนวจราจรกึ่งกลางถนนเป็นเส้นทึบแนวยาวกว่า 5 เมตรขึ้นไปติดต่อกันตลอดนั้น ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติอย่างไร
 - ก. ห้ามแซง
 - ข. ลดความเร็วเข้าเขตปลอดภัย
 - ค. ห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด
 - ง. ให้ลดความเร็วเข้าเขตชุมชน
 - จ. แซงรถคันหน้าได้เมื่อแซงแล้วให้ช้าๆ
5. เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึงข้อใด
 - ก. รถบรรทุกห้ามแซงรถคันหน้า
 - ข. ห้ามรถวิ่งทางคันเส้นประแซงแททางคันเส้นทึบแซงได้
 - ค. ทางคันเส้นทึบเป็นทางขึ้นเขาทางคันเส้นประเป็นทางลงเขา
 - ง. ห้ามรถวิ่งทั้งทางคันเส้นทึบและเส้นประแซงรถคันอื่นในช่วงเครื่องหมายนี้
 - จ. ห้ามรถวิ่งทางคันเส้นทึบแซงแททางคันเส้นประแซงได้
6. ที่ค้ำขึ้น หมายถึงข้อใด
 - ก. เขตการจราจรหนาแน่นหรือทางร่วมทางแยกหรือทางคั่นกัน
 - ข. เขตที่รถวิ่งทางเพื่อพักผ่อนชั่วคราว
 - ค. เขตที่สำหรับคนเดินเท้าข้ามถนนหยุด
 - ง. เขตชุมชนหนาแน่นการจราจรติดขัด
 - จ. เขตทางโค้งอันตราย

7. ผู้ใช้สิทธิขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เครื่องยนต์ขนาด 90 ซีซี. ขึ้นไป ต้องมีอายุครบเท่าใด
- 15 ปี
 - 16 ปี
 - 17 ปี
 - 18 ปี
 - 20 ปี
8. ผู้ใดโรคประจำตัวข้อใดไม่ควรขับขีพยาน
- โรคลมชัก
 - โรคเบาหวาน
 - โรคตับอักเสบ
 - โรคภูมิแพ้
 - โรคภูมิคุ้มกันบกพร่อง
9.  เครื่องหมายจราจรรูปแบบวงกลมเป็นเครื่องหมายจราจรประเภทใด
- ประเภทบังคับการจราจร
 - ประเภทให้ระวังอันตราย
 - ประเภทตรวจจับ
 - ประเภทแนะนำ
 - ประเภทเตือน

10.  เครื่องหมายจราจรนี้พบที่บริเวณใด นอกเขต

- ก. ทางโค้ง
- ข. ทางแคบ
- ค. ทางแยก
- ง. ทางคั่นกัน
- จ. เรียงสะพาน

11.  เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงข้อใด

- ก. จำกัดน้ำหนักบรรทุก
- ข. จำกัดความเร็ว
- ค. จำกัดความยาว
- ง. จำกัดความสูง
- จ. จำกัดเวลา

12.  เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงข้อใด

- ก. ทางเดินรถทางเดียว
- ข. ทางเดินรถสองทาง
- ค. เขาสู่ทางรวม
- ง. ทางแยกตรง
- จ. ทางออกชั้น

13.  เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงข้อใด

- ก. ทางแคบลง
- ข. สะพานแคบ
- ค. สะพานชำรุด
- ง. สะพานเปิดได้
- จ. ทางเกินรถสองทาง

14.  เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงข้อใด

- ก. ให้เลี้ยวซ้าย
- ข. ให้ลดความเร็ว
- ค. ทางโค้งข้างหนา
- ง. ทางโค้งห้ามแซง
- จ. ทางโค้งอันตราย

15. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรคำนึงถึงข้อใดเป็นสำคัญ

- ก. ปีกหักซี่ล้อให้รำนานูจริง ๆ
- ข. สวมหมวกกันน็อกและเข็มขัดนิรภัยเสมอ
- ค. มีความเข้าใจเครื่องหมายสัญญาณจราจร
- ง. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและข้อบังคับการจราจร
- จ. ให้สัญญาณในการเร่งเครื่องบนรถเพื่อแข่งรถคันอื่น

16. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณก่อนทุกครั้ง ยกเว้น ข้อใด
- เมื่อจะเร่งความเร็ว
 - เมื่อจะเข้าสู่อุโมงค์ใหญ่
 - เมื่อจะไถ่รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า
 - เมื่อจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
 - เมื่อต้องการจะแซงรถคันข้างหน้า
17. รถจักรยานยนต์ขณะขึ้นบันไดขึ้นรถจักรยานยนต์ เป็นตำแหน่งจุดยึดสายพานมากที่สุด
- ชั้นที่สามหลังรถยนต์
 - ชั้นที่สามหลังคาน้ำของรถยนต์
 - ชั้นที่สามหลังคาน้ำของรถยนต์
 - ชั้นที่สามจากทางแยกเข้าสู่อุโมงค์ใหญ่
 - ชั้นที่สามแซงขึ้นกับรถจักรยานยนต์คันอื่น
18. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรตรวจสอบอะไรบ้างเป็นพิเศษ
- โคมไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก
 - โคมไฟเลี้ยว ไฟระหับ
 - สภาพของหม้อลม
 - กระจกมองหลัง
 - ล้อและยางรถ
19. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งเพื่ออะไร
- ลดและป้องกันลม ฝุ่นละออง แสงแดดเข้าตา
 - ลดและป้องกันอุบัติเหตุที่เิกเกิดขึ้นในขณะที่ขี่
 - ลดและป้องกันความผิดปกติ ทรม. จราจรทางบก
 - ลดและป้องกันอันตรายในการขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
 - ลดและป้องกันการกระแทกกระเพื่อมที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

20. การกระทำข้อใดของผู้ขึ้นรถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่สุด
- มีเพื่อนซ้อนท้ายไปคย
 - ขี่ชิดเลนทางโค้ง บนสะพาน
 - ขี่ชิดเคียงหรือแซงชั้นกันไป
 - ขี่ชิดโดยไม่สวมหมวกกันน็อก
 - ขี่ชิดตัดหน้าหรือแซงรถคันในที่สุด
21. ขณะขึ้นรถจักรยานยนต์ไปตามถนนต้องการหยุดรถจะใช้สัญญาณมืออย่างไร
- ยกแขนขวาขึ้นเหยียดตรงทางด้านข้าง โบกขึ้น-ลง
 - ยกแขนขวาขึ้นให้ข้อศอกตั้งขึ้นเป็นมุมฉาก
 - ยกแขนขวาเหยียดตรงหันฝ่ามือไปข้างหน้า
 - ยกแขนซ้ายเหยียดตรงหันฝ่ามือไปข้างหน้า
 - ยกแขนขวาขึ้นเหนือศีรษะ
22. กฎหมายจราจรทางบกกำหนดให้รถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วบนถนนนอกเขตเทศบาลได้ไม่เกินเท่าใด
- 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง
23. ผู้ขึ้นรถจักรยานยนต์ควรคำนึงถึงข้อใดมากที่สุด
- การใช้สัญญาณ
 - ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - มารยาทในการขี่
 - ขับช้าสั่นคันหรือปลดคัน
 - เครื่องหมายและป้ายจราจร

24. กฎหมายจราจรทางบกกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์จักรยานยนต์ใดไม่เกินกี่คน
- 1 คน
 - 2 คน
 - 3 คน
 - 4 คน
 - ไม่กำหนดจำนวน
25. ขณะขึ้นรถจักรยานยนต์หลังจากถนนเนินเขาผู้ขับขี่ควรปฏิบัติอย่างไร
- ใช้เกียร์สูง
 - ใช้เกียร์ต่ำ
 - ใช้เกียร์ว่าง
 - ใช้เกียร์ปกติ
 - ใช้เกียร์สูงทำสลับกัน
26. ขณะผ่านคนผู้ขึ้นรถจักรยานยนต์ควรปฏิบัติอย่างไร
- เปิดโคมไฟกระพริบด้านขวาตลอด
 - เปิดโคมไฟกระพริบด้านซ้ายตลอด
 - เปิดโคมไฟหน้ารถ
 - เปิดโคมไฟหัว
 - ใช้สัญญาณแตร
27. ผู้ขึ้นรถจักรยานยนต์เมื่อจะออกรถจากที่จอดข้างถนน ควรปฏิบัติอย่างไร
- มองกระจกหลังแล้วใช้สัญญาณแตร
 - มองกระจกหลังเมื่อถนนว่างจึงออกรถ
 - มองกระจกหลังแล้วใช้สัญญาณมือขวาขึ้นเหนือศีรษะ
 - เปิดไฟกระพริบด้านขวา มองข้างหลัง เมื่อถนนว่างจึงออกรถได้
 - เปิดไฟกระพริบด้านซ้าย มองข้างหลัง เมื่อถนนว่างจึงออกรถได้

28. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่ด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ ยกเว้นบริเวณใด
- เขตชุมชน
 - เขตที่คับขัน
 - เขตทางโค้ง
 - เขตปลอดภัย
 - เขตโรงเรียน
29. เมื่อคนเกินห้าจะข้ามถนนทางข้าม (ทางม้าลาย) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรปฏิบัติอย่างไร
- ลดความเร็วและหยุดรถบนทางข้าม
 - ลดความเร็วและหยุดรถก่อนถึงเส้นสำหรับรถหยุด
 - ลดความเร็วพร้อมให้สัญญาณเสียงแตรและขี้ออกไป
 - ลดความเร็วให้สัญญาณไฟหน้าขอทางไปก่อนอย่างรวดเร็ว
 - เร่งความเร็วข้ามรถเลยไปก่อนที่คนข้ามจะข้ามถนนนั้น
30. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรสวมชุดกันฝนสีอะไร
- สีขาว
 - สีเทา
 - สีแสด
 - สีแสด
 - สีเหลือง
31. เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสู่ทางร่วมทางแยก และมีรถอยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นก่อนแล้ว ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติอย่างไร
- มองขวามองซ้ายแล้วขับผ่านไปโดยเร็ว
 - เปิดไฟหน้ารถเพื่อขอทางและเร่งความเร็ว
 - ขับผ่านทางร่วมทางแยกนั้นโดยเปิดไฟเลี้ยวกระพริบ
 - ลดความเร็วและขับถอยเลาะทางร่วมทางแยกนั้นขึ้นไป
 - หยุดรถและในรถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

32. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อขับรุดผ่านวงเวียนต้องให้สิทธิ์แก่รถใดไปก่อน
- รถที่อยู่ในวงเวียนทางคันขวาไปก่อน
 - รถที่อยู่ในวงเวียนคันใหญ่กว่าไปก่อน
 - รถที่อยู่ในวงเวียนคันเล็กกว่าไปก่อน
 - รถบนถนนทุกคันนอกไปก่อน
 - รถที่อยู่ในวงเวียนไปก่อน
33. ในเวลาฉุกเฉินผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรคำนึงถึงข้อใดเป็นสำคัญ
- สวมชุดสีขาว
 - สวมหมวกกันน็อก
 - เปิดไฟเลี้ยวกระพริบ
 - เปิดโคมไฟหน้าไฟท้าย
 - มีเพื่อนซ้อนท้ายไปด้วย
34. เมื่อรถจักรยานยนต์เข้าสู่แยกสามสัญญาณไฟจราจร "ไฟเขียว" และมีรถอื่นสวนทางมา ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องทำการเลี้ยวขวา ควรปฏิบัติอย่างไร
- เลี้ยวขวาโดยเร็วก่อนรถที่สวนทางตรงมา
 - เลี้ยวขวาไปก่อนไถ่รถที่สวนทางมาเป็นรถใหญ่
 - เลี้ยวขวาไปก่อนไถ่รถที่สวนทางมาเป็นรถเล็ก
 - เคลื่อนรถชิดทางขวาของกึ่งกลางถนนแล้วเลี้ยวขวา
 - เคลื่อนรถไปนอกคอกอยู่กลางถนนให้รถที่สวนทางตรงมานั้นไปก่อน แล้วจึงเลี้ยวขวาไถ่
35. ข้อใดเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์
- ผู้ขับขี่
 - สภาพรถ
 - สภาพถนน
 - คนเดินเท้า
 - ทัศนวิสัยเลว

36. การปฏิบัติข้อใดไม่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรทางบกในการโดยสารรถจักรยานยนต์
- เด็กเล็กนั่งครอบเบาะซ้อนท้าย 1 คน
 - ผู้ใหญ่นั่งครอบเบาะซ้อนท้าย 2 คน
 - ผู้ชายนั่งครอบเบาะซ้อนท้าย 1 คน
 - พระภิกษุที่นั่งครอบเบาะซ้อนท้าย 1 รูป
 - ผู้ขับขี่กับผู้ซ้อนท้ายผลัดเปลี่ยนกันขี่มรด
37. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในข้อใดทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
- ไม่สวมหมวกจราจร
 - ไม่ใช้ศึกษาเส้นทาง
 - ไม่ใช้ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์
 - ไม่มีความชำนาญในการขี่
 - ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมรรยาทในการขี่
38. ปัจจุบันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในต่างจังหวัดจะต้องไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขี่จากหน่วยงานใด
- สถานีตำรวจทางหลวง
 - สถานีตำรวจภูธรจังหวัด
 - กองทะเบียนกรมตำรวจ
 - สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัด
 - สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด
39. "ไม่เสียใจว่า ถ้าน้ำใจ" มีจุดมุ่งหมายสำหรับผู้ที่ขี่จักรยานในเรื่องใด
- ความประมาทเป็นหนทางแห่งความตาย
 - ขี่ด้วยความระมัดระวัง
 - ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
 - มรรยาทในการขี่
 - ปรับตัวในการขี่

40. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในข้อใดปฏิบัติไม่ถูกต้องในการใช้หมวกกันน็อก
- สวมหมวกกันน็อกสายรัดคาง
 - สวมหมวกกันน็อกรัดสายรัดคางให้กระชับ
 - สวมหมวกกันน็อกแบบครอบศีรษะและคาง
 - สวมหมวกกันน็อกแบบเต็มศีรษะครอบกระชับคาง
 - สวมหมวกกันน็อกที่มีพลาสติกกันฝุ่น สม เขาคาพร้อมทั้งสายรัดคางให้กระชับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

คำชี้แจง ให้นักเรียนใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ระดับการปฏิบัติ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนตามข้อปฏิบัติจริง

ข้อ	ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ			
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
1	ท่านหยุดรถเมื่อถึงทางแยก.....				
2	ท่านขี่ด้วยความเร็วสูง.....				
3	ท่านแซงรถทางโค้ง.....				
4	ท่านรับเพื่อน ๆ ขอนท้ายสองคนเกินทางไปท้าย.....				
5	เมื่อไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควบคุมที่สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟ.....				
6	ท่านหยุดรถให้คนเกินห้าคนบนที่ระยะก่อนทางคนข้าม (ทางม้าลาย).....				
7	ท่านกลับรถบนสะพานเมื่อต้องการ.....				
8	ท่านใช้สัญญาณมือก่อนถึงทางแยกระยะทางพอสมควรในการเลี้ยวรถ.....				

ข้อ	ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ			
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
9	ท่านแข่งขายแข่งชาวอย่างฉะฉานเพื่อให้ถึง เป้าหมายโดยเร็ว.....				
10	ท่านให้สัญญาณไฟกระพริบเมื่อจะออกรถจากไหล่ทาง หรือข้างทางสู่ถนน.....				
11	ท่านลดความเร็วเมื่อเข้าเขตชุมชน.....				
12	ท่านขับอย่างสนุกสนานก็กระฉกกระชอน.....				
13	ท่านเปิดโคมไฟหน้ารถในการขับที่เวลากลางคืน.....				
14	ท่านขับที่โล่งโดยแสดงความสามารถกับเพื่อนที่ ชอบหาความวุ่นวาย.....				
15	ท่านไม่เปิดโคมไฟหน้ารถถึงแม้ว่าฝนจะตกหนัก ในเวลากลางวัน.....				
16	ท่านหยุดรถพักรับทางชั่วคราวเมื่อรู้สึกเห็นคเห็นอย หรือวงวน.....				
17	ท่านใช้ถนนเป็นสนามแข่งรถแข่งขันไปกับเพื่อน คันอื่น ๆ.....				
18	ท่านลดความเร็วเมื่อเข้าเขตที่คับขัน.....				
19	รถของท่านโคมไฟหน้า ไฟท้ายชำรุด ท่านจึงขับ ช้า ๆ ระวังในเวลากลางคืน.....				
20	ท่านสวมหมวกกันน็อกในการขับ.....				
21	ขณะฝนเริ่มตกท่านเร่งความเร็วรถเพื่อให้ถึง เป้าหมายโดยเร็ว.....				

ข้อ	ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ			
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
22	ท่านควบคุมอารมณ์อย่างดีในการขับ.....				
23	ท่านขับที่รถความเร็วเกินขีดระดั้ที่ออกข้างหนึ่ง ของทางมากเจ้บ.....				
24	ท่านให้สัญญาณเสียงแตรในการขอทาง.....				
25	ท่านออกรถไปโดยเร็วกว่ขารมณ่เสียงนุ่เจียว อย่างรุนแรง.....				
26	บนถนนที่แสงไฟส่องสว่างช้ ท่านไม่เปิด โคมไฟหน้ารถเพื่อเป็นการประหยั.....				
27	ท่านขับที่รถหายรถบรรทุกเพื่อสงการตาม.....				
28	ท่านขับที่คว่ความระมั้ที่ระวังไม่ประมา.....				
29	ท่านให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนของทางเกิน.....				
30	เมื่อขับที่รถหายรถคันใหญ่ในเวลากลางคืน ท่านอาศัยแสงสว่างจากรถคันข้างหน้า จึงไม่ต้อง เปิดโคมไฟหน้ารถของท่าน.....				
31	เมื่อรู้สึกลัวอาการเมาสุราท่านจะกการขับ ทันที.....				
32	ท่านขับที่อย่างรวดเร็วจนโคมไฟหน้ารถเพี้ยนหรือหาย ชั่วขณะ.....				
33	ท่านขับที่คว่การปล่อยเกียร่วางให้รถลงจาก ถนนเนินเขา.....				

ข้อ	ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ			
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
34	ท่านใช้ไฟฉายส่องทางข้างหน้าในการขี่ที่เวลา กลางคืนเมื่อไฟหน้ารถของท่านชำรุด.....				
35	ท่านขี่ที่รถที่มีสภาพสายคันเร่งเปิด ค้าง บังคับ ไต่ไม่ถนัด.....				
36	ท่านขี่ที่รถที่มีสภาพห้ามล้อเสื่อมประสิทธิภาพ.....				
37	ท่านขี่ที่โดยเร็วด้วยความชำนาญเส้นทางแนว ชนมีฝนตก.....				
38	ท่านให้ช่างปรับตั้งสายเบรคเมื่อรู้สึกว่าการห้าม ล้อหนาน.....				
39	ท่านลดความเร็วขณะขี่ถึงเส้นทางที่มีสะพานแคบ.....				
40	ท่านนำรถไปตรวจซ่อมโดยช่างผู้ชำนาญเมื่อรู้สึก ว่าสภาพรถผิดปกติ.....				
41	เมื่อมีพายุฝนแรง ท่านหยุดรถและหลบเข้าที่ที่ ร่มทาง.....				
42	ท่านชำนาญมากในการขี่จึงเร่งความเร็วแบบ ทั้งโค้งเมื่อถึงทางโค้ง.....				
43	เมื่อมีหมอกควันลงจกท่านเปิดไฟหน้ารถใน การขี่.....				
44	เมื่อขาเบรครถของท่านเสื่อมประสิทธิภาพท่าน เปลี่ยนใหม่ทันที.....				
45	ท่านขี่ด้วยความเร็วบนทางถนนที่โค้งแคบ.....				

ข้อ	ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ			
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
46	ท่านสวมแว่นตากันฝุ่นละอองแบบมีสายรัด ในการขับบนถนนที่มีฝุ่นมาก.....				
47	ท่านพยายามขับแซงอย่างรวดเร็ว เมื่อรถ คันข้างหน้าปล่อยคันจากพอโอเชีย.....				
48	ท่านตรวจสอบสภาพหม้อมือและหม้อล่อเท้าใหญ่ ในสภาพที่ใช้การได้ก่อนนำไปขับ.....				
49	ท่านลดความเร็วเมื่อพบป้ายเตือนการจราจร.....				
50	เมื่อถึงบริเวณวงเวียน ท่านไม่ขับรถออกมาวงเวียน แต่ขับรถที่วงเวียน.....				

ขอขอบคุณนักเรียนที่ให้ความร่วมมือและขอให้โชคดีตลอดปี 2532 นี้ เทอญ

ตาราง ค่าความยากง่าย และค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน (40 ข้อ)

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ค่าความยากง่าย	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ค่าความยากง่าย
1	0.222	0.544	21	0.498	0.670
2	0.259	0.407	22	0.320	0.658
3	0.334	0.667	23	0.430	0.563
4	0.346	0.740	24	0.287	0.649
5	0.252	0.545	25	0.254	0.611
6	0.302	0.611	26	0.315	0.598
7	0.332	0.573	27	0.250	0.654
8	0.333	0.715	28	0.595	0.612
9	0.436	0.633	29	0.360	0.714
10	0.230	0.500	30	0.298	0.657
11	0.452	0.670	31	0.566	0.600
12	0.358	0.654	32	0.345	0.654
13	0.370	0.593	33	0.290	0.711
14	0.215	0.778	34	0.356	0.654
15	0.365	0.655	35	0.311	0.700
16	0.422	0.668	36	0.556	0.500
17	0.330	0.565	37	0.341	0.519
18	0.410	0.540	38	0.519	0.630
19	0.461	0.620	39	0.407	0.648
20	0.250	0.654	40	0.370	0.778

ค่าความเชื่อมั่นของข้อทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .7098

ตาราง 1. ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามส่วทัศนัยในการชี้วัดจักรยานยนต์ของนักเรียน
(50 ข้อ)

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	2.30	18	3.76	35	3.52
2	3.08	19	3.95	36	3.60
3	3.68	20	4.21	37	2.72
4	4.15	21	2.80	38	2.24
5	3.67	22	5.11	39	3.52
6	4.33	23	3.22	40	3.65
7	3.00	24	2.00	41	4.50
8	3.72	25	2.40	42	5.65
9	2.32	26	3.44	43	5.51
10	1.93	27	2.32	44	3.21
11	3.48	28	3.36	45	4.23
12	2.24	29	3.08	46	3.08
13	3.40	30	2.48	47	2.90
14	2.76	31	4.02	48	4.11
15	3.76	32	3.33	49	3.10
16	3.64	33	2.48	50	4.20
17	4.51	34	3.18		

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามส่วทัศนัยในการชี้วัดจักรยานยนต์ เท่ากับ .7976

ประวัติของผู้วิจัย

ชื่อ นายชัยมงคล นามสกุล ผ่องแผ้ว

อาจารย์ 1 โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อารุณ อ. เมือง จ.ปราจีนบุรี

เกิด 6 เดือนกันยายน พุทธศักราช 2499

- การศึกษา 2508 สำเร็จประโยคประถมศึกษาตอนต้น
โรงเรียนวัดหาคาย อ.ศรีมหาโพธิ์ จ.ปราจีนบุรี
- 2511 สำเร็จประโยคประถมศึกษาตอนปลาย
โรงเรียนศึกษาวิทยากร อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี
- 2514 สำเร็จมัธยมศึกษาตอนต้น
โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อารุณ อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี
- 2518 สำเร็จปริญญา ป.กศ.สูง (ภาษาอังกฤษ)
- 2524 สำเร็จปริญญาการศึกษามัธยมศึกษา กศ.บ. สุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- 2532 สำเร็จปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต กศ.บ. สุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

การทำงาน

- 2519 ครู 2 โรงเรียนวัดศรีบุญญาราม อ.พระพุทธรักษา จ.สระบุรี
- 2522 ครู 2 โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อารุณ อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี
- 2525 อาจารย์ 1 โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อารุณ อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี
- ปัจจุบัน อาจารย์ 1 แผนกเลขานามัย โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อารุณ
อ.เมือง จ. ปราจีนบุรี 25000