363.12
ว 117 พ
ฉ.2

พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร

ปริญญานิพนธ์

ของ

วนิดา พันธ์สอาด

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา
ตุลาคม ๒๕๓๕

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

185620

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกจุลชีววิทยา ของมหาวิทยาลัย
สงขลานครินทร์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธาน
(ผศ.ดร. นิวัฒน์ ตันตี)

..... กรรมการ
(ผศ. บุรินทร์ ศรีสวาสดิ์)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

..... ประธาน
(ผศ.ดร. นิวัฒน์ ตันตี)

..... กรรมการ
(ผศ. บุรินทร์ ศรีสวาสดิ์)

..... กรรมการและที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(ผศ. สวิตรี ชินวงศ์)

บัณฑิตวิทยาลัย เห็นสมควรรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกจุลชีววิทยา ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ผศ.ดร. ชัยยงค์ วิรัชชัย)

วันที่ 5 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๔

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี เพราะผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นิรัตน์ อิมามี และรองศาสตราจารย์ สุจินต์ ปรีชามารถ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำช่วยเหลือและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนผู้วิจัยสามารถดำเนินการทำปริญญานิพนธ์นี้ได้สำเร็จ ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นนิรันดร์ อาจารย์ ดร. เอมอัชฌา วัฒนบุรานนท์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จินตนา ฟุกูล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ทองห่อ วิภาวิน และอาจารย์ วิไลวรรณ วัฒนสุนทร ที่ได้กรุณาตรวจแบบสอบถามและให้คำแนะนำต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอกราบขอบพระคุณผู้อำนวยการโรงเรียนต่าง ๆ ในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ที่ได้กรุณาสนับสนุนและให้ความร่วมมือแก่ผู้วิจัยในการเก็บรวบรวมข้อมูลจนประสบผลสำเร็จ

ขอเทอดพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ พี่ ๆ และน้อง ๆ ที่ให้การสนับสนุนช่วยเหลือทั้งทุนทรัพย์และเป็นกำลังใจอย่างดีตลอดมา ตลอดจนครูบาอาจารย์ทุกท่านที่เคยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้อันเป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จทั้งการศึกษาและชีวิตส่วนตัว

ท้ายที่สุด ผู้วิจัยได้รับความช่วยเหลือจากพี่ ๆ และเพื่อน ๆ ที่ช่วยให้การทำปริญญานิพนธ์นี้ประสบความสำเร็จ ผู้วิจัยสำนึกในความกรุณาและซาบซึ้งในน้ำใจทุกท่านด้วยความจริงใจ ขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

วนิดา พันธ์สอาด

สารบัญ

บทที่		หน้า
๑	บทนำ	๑
	คำนำ	๑
	ความมุ่งหมายของการค้นคว้า	๖
	ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า	๗
	ข้อตกลงเบื้องต้น	๗
	ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า	๘
	นิยามศัพท์เฉพาะ	๘
๒	เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย	๑๑
	การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	๒๘
	การวิจัยในต่างประเทศ	๒๘
	การวิจัยในประเทศ	๒๙
	สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า	๓๕
๓	วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	๓๖
	แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง	๓๖
	ประชากร	๓๖
	กลุ่มตัวอย่าง	๓๗
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	๔๐
	ลักษณะของเครื่องมือ	๔๐
	การหาคุณภาพของเครื่องมือ	๔๑

บทที่ หน้า

เกณฑ์การให้คะแนนเครื่องมือ ๔๒
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ๔๔
วิธีจัดกระทำกับข้อมูล ๔๔
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ๔๕

๔ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาค้นคว้า ๕๐
ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล ๕๐
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ๕๐
การวิเคราะห์ข้อมูล ๕๐
ผลการศึกษาค้นคว้า ๕๑
๕ บทย่อ สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ ๖๕
บทย่อ ๖๕
ความมุ่งหมายในการค้นคว้า ๖๕
วิธีดำเนินการวิจัย ๖๕
กลุ่มตัวอย่าง ๖๕
เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ๖๖
การวิเคราะห์ข้อมูล ๖๖
สรุปผลการค้นคว้า ๖๗
อภิปรายผล ๖๙
ข้อเสนอแนะ ๗๖
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป ๗๘

บรรณานุกรม ๗๙
ภาคผนวก ๘๗
ประวัติย่อของผู้วิจัย ๑๐๗

บัญชีตาราง

ตาราง หน้า

๑ สถิติผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุจากการรายงานของโรงพยาบาลทั่วประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๒ ..... ๒

๒ จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ๓๙

๓ จำนวนและร้อยละของคำตอบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียน และการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ๔๑

๔ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะของการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียน ๔๓

๕ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามมาตรการในการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน ๔๔

๖ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน. ๔๕

๗ จำนวนและร้อยละของนักเรียนที่สามารถขับขี่รถได้ จำแนกตามประเภทของรถ ๔๖

๘ คะแนนทีของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ๔๗

๙ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง ๔๘

๑๐ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกระหว่างนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ๖๐

ตาราง หน้า

๑๑ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ระหว่างนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ๖๒

๑๒ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ๖๔

๑๓ ค่าอำนาจจำแนก และค่าความยากง่ายเป็นรายข้อของแบบสอบถามความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ๙๙

๑๔ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียน จำแนกตามคำตอบหมวดความรู้รายข้อ ๑๐๑

๑๕ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียน จำแนกตามคำตอบหมวดเจตคติรายข้อ ๑๐๓

๑๖ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียน จำแนกตามคำตอบหมวดการปฏิบัติรายข้อ ...๑๐๕

บทที่ ๑

บทนำ

คำนำ

ความปลอดภัยเป็นความต้องการอย่างแท้จริงของมนุษย์ทุกคน ซึ่งในปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ ตลอดจนสภาพแวดล้อมต่าง ๆโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมการขนส่ง ประเทศไทยมีถนนเพิ่มมากขึ้นทั้งด้านปริมาณและคุณภาพจากความยาวของถนนเพียงประมาณสองหมื่นกิโลเมตร เป็นประมาณหนึ่งแสนกิโลเมตรในปัจจุบัน รวมทั้งการมีทางหลวง ทางด่วนที่ทันสมัย ในด้านการขนส่งนั้นมียานพาหนะเพิ่มขึ้นจากประมาณสองแสนคันมาเป็นสามล้านคันในปัจจุบัน เมื่อมีการใช้ยานพาหนะมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุบนถนนสูงขึ้นทุกปี สถิติผู้เสียชีวิตบนถนนสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นปัญหาสำคัญในการเสียชีวิตของคนในปัจจุบันทั้งนี้เนื่องจากผลข้างเคียงที่เกิดจากการพัฒนาประเทศทำให้เกิดโรคระบาดชนิดใหม่ที่มีความรุนแรงมาก โรคดังกล่าวได้แก่ "อุบัติเหตุ" (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๓๐ : ๑)

อุบัติเหตุเป็นปัญหาสังคมที่มีความรุนแรงมากไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าปัญหาอื่นใดในขณะนี้ ซึ่งจะเห็นได้จากการเพิ่มของจำนวนอุบัติเหตุเป็นไปอย่างรวดเร็ว และเพิ่มความรุนแรงขึ้นทุกขณะตามความเจริญก้าวหน้าของเครื่องยนต์กลไกและเทคโนโลยีต่าง ๆ เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุควบคู่ไปกับการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ ๑ – ๔ ทำให้ยิ่งมีการพัฒนาประเทศมากขึ้นเพียงใด ประชาชนก็จะได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นเท่านั้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งจากสถิติกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๒๐ – ๒๕๒๔ แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากยานยนต์เพิ่มจาก ๓,๘๕๘ คนในปี ๒๕๑๕ เป็น ๖,๕๖๓ คน ในปี ๒๕๒๔ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗๐ ในช่วง ๑๐ ปี (นารี กวิตานนท์. ๒๕๒๗ : ๕๘) สอดคล้องกับสถิติโรงพยาบาลรามาธิบดี พบว่า ประมาณร้อยละ ๗๐ ของผู้ป่วยที่รักษาในโรงพยาบาลรามาธิบดีเกิดจากอุบัติเหตุบนถนน จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร

เป็นปัญหาที่สำคัญและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอันมากและเมื่อพิจารณาจากสถิติผู้ป่วยที่เข้ามารับการรักษาในโรงพยาบาลทั่วประเทศพบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและตาย ดังปรากฏตามตาราง ๑

ตาราง ๑ สถิติผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุจากการรายงานของโรงพยาบาลทั่วประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๒

สาเหตุ	บาดเจ็บ		ตาย		รวม
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
๑. อุบัติเหตุจากการจราจร	๓๖๐,๖๕๒	๑๔๒,๕๐๐	๓,๓๖๘	๑,๖๖๒	๕๑๒,๑๘๒
๒. การพลัดตกหกล้ม, วัตถุหล่นใส่	๑๓๖,๐๓๘	๘๐,๔๒๘	๘๑๓	๒๒๒	๒๕๓,๕๐๕
๓. ตกน้ำและจมน้ำ	๑๔,๙๐๒	๓,๒๔๑	๕๑๐	๑๓๑	๒๒,๘๒๔
๔. เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องจักร	๑๘๑,๒๓๓	๖๖,๓๒๓	๒๐๒	๒๑	๒๔๘,๑๘๓
๕. ไฟ สารวัตถุร้อน	๑๔,๕๔๓	๓,๔๘๓	๙๕	๔๖	๒๒,๑๓๑
๖. ไฟฟ้า	๓,๙๕๓	๑,๓๘๑	๓๔๖	๔๖	๖,๑๓๐
๗. ภัยธรรมชาติ	๓๔,๘๖๑	๕๕,๒๓๖	๒๑๑	๓๖	๑๓๐,๓๘๔
๘. แพ้ยา สิ่งมีพิษ สารเคมีต่าง ๆ	๑๓,๔๕๓	๑๕,๒๐๓	๑๙๘	๙๘	๓๒,๙๖๐
๙. ความบกพร่องทางการแพทย์	๑,๓๓๓	๑,๐๓๑	๓๒	๒๒	๒,๔๖๒
๑๐. ระเบิด ปืน	๑๑,๖๓๙	๒,๐๙๒	๙๓๐	๙๓	๑๔,๓๓๘
๑๑. ฆ่าตัวตาย การฆาตกรรม	๖๑,๕๑๘	๒๙,๕๓๙	๑,๒๖๓	๕๙๐	๙๒,๙๑๐
๑๒. สาเหตุอื่น ๆ	๔๓,๑๒๘	๒๒,๓๔๖	๕๕๙	๑๕๒	๖๖,๕๘๕
๑๓. ไม่ทราบสาเหตุ	๙,๙๖๔	๔,๖๔๒	๒๖๕	๙๐	๑๔,๙๖๑
รวม	๙๓๑,๒๓๓	๔๓๖,๖๓๓	๑๒,๓๙๖	๓,๒๙๓	๑,๔๒๔,๐๓๕

แหล่งที่มา : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร. ม.ป.ท. ๒๕๓๔ : ไม่มีเลขหน้า.

จากตาราง ๑ แสดงว่าอุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตในปี ๒๕๓๒ ถึง ๕๐๓,๑๕๒ คน และ ๙,๐๓๐ คน ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับสถิติบนทางหลวงสายต่าง ๆ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๙ – ๒๕๓๒ พบว่า ปี พ.ศ. ๒๕๒๙ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ๑,๒๒๐ ราย เสียชีวิต ๘๙๙ ราย บาดเจ็บ ๒,๓๙๑ ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๕๘,๖๙๐,๒๖๐ บาท ปี พ.ศ. ๒๕๓๐ จำนวน ๑,๔๔๓ ราย เสียชีวิต ๑,๐๘๓ ราย บาดเจ็บ ๒,๖๕๔ ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๕๕,๖๓๔,๔๔๔ บาท ปี พ.ศ. ๒๕๓๑ จำนวน ๒,๐๘๘ ราย เสียชีวิต ๑,๕๐๔ ราย บาดเจ็บ ๓,๐๘๘ ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๖๒,๘๖๕ บาท ปี พ.ศ. ๒๕๓๒ จำนวน ๒,๔๗๖ ราย เสียชีวิต ๑,๘๔๐ ราย บาดเจ็บ ๔,๐๑๐ ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๑๔๕,๒๒๘,๔๑๘ บาท และปี พ.ศ. ๒๕๓๓ จำนวน ๓,๑๓๕ ราย เสียชีวิต ๒,๒๗๒ ราย บาดเจ็บ ๔,๙๑๔ ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๒๑๘,๕๐๖,๓๐๗ บาท (จุลสารจากศูนย์ข้อมูล คปอส. ๒๕๓๔ : ๑๘) จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนยังอยู่ในอัตราสูง และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นในทุก ๆ ปี

เมื่อพิจารณาถึงความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุ ดังที่ วิจิตร บุณยะโหตระ ได้อ้างอิงถึงการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญและธนาคารโลก พบว่า ไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจเพราะอุบัติภัย ปีละประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท และประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติภัยบนท้องถนนเพียงอย่างเดียว ปีละประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ ๑–๒ ของรายได้ประชาชาติ (GNP) ซึ่งยังไม่ได้รวมถึงการสูญเสียโอกาสของผู้ตายและพิการอีกด้วย (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๓๑ : ไม่มีเลขหน้า) ในการประมาณความสูญเสียทางสังคมอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นยากที่จะคาดคะเน เพราะผลกระทบต่อสังคมเป็นสิ่งที่วัดได้ยาก เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องทางด้านจิตใจของผู้ประสบอุบัติเหตุ ความทุกข์ทรมาน ความเจ็บปวดของผู้ได้รับบาดเจ็บ ความกลัว ความเศร้าสลดของผู้เห็นเหตุการณ์ และญาติพี่น้อง อุบัติเหตุขึ้นนั้นนำความสูญเสียมาสู่ประเทศไทยเป็นอย่างมาก พบว่าในแต่ละปีจะมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลทั่วประเทศปีละประมาณ ๒ ล้านคนและเสียชีวิตด้วยโรคนี้ประมาณปีละ ๓๐,๐๐๐ คน (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๓๐ : ๒) องค์การอนามัยโลกยังศึกษาพบว่า มากกว่าครึ่งหนึ่งของคนพิการในประเทศกำลังพัฒนามีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งนอกจากจะไม่สามารถทำประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติได้แล้ว ยังตกเป็นภาระให้แก่รัฐบาลและสังคม

ในการให้ความช่วยเหลือและเลี้ยงดูบุคคลเหล่านั้น (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๓๑ ; ไม่มีเลขหน้า) ในจำนวนผู้เสียชีวิตและพิการจากอุบัติภัยบนท้องถนนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อยู่ในวัยหนุ่มสาว พบว่า ร้อยละ ๕๐ อยู่ในช่วงอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๓๐ ; ๘๗) ซึ่งสอดคล้องกับเอกสารของคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ ได้ระบุไว้ว่า อายุ ๑๕ – ๒๔ ปี มีการเจ็บป่วยและตายด้วยสาเหตุต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก แต่ที่สำคัญได้แก่ การตายด้วยอุบัติเหตุการได้รับสารมีพิษมากเป็นอันดับหนึ่ง และยังพบว่า เยาวชนในช่วงนี้ตายด้วยอุบัติเหตุท้องถนนมากกว่าประชาชนกลุ่มอายุอื่น ๆ อีกด้วย ซึ่งเยาวชนเหล่านี้เต็มไปด้วยพลังกาย การเรียนรู้ ความคิดตลอดจนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างยิ่ง

ความสูญเสียเหล่านี้ มนุษย์สามารถที่จะช่วยขจัดได้ เมื่อมีความรู้ ความเข้าใจในสาเหตุตลอดจนการป้องกัน นักคำนวณความปลอดภัยได้คำนวณถึงสาเหตุของอุบัติเหตุมีอัตราส่วนร้อยละตามที่ รัตนะ อุทัยพล (๒๕๒๓ ; ๑๓) เสนอไว้ดังนี้ คือ

๑. ร้อยละ ๒ ไม่สามารถป้องกันได้ เช่น เกิดจากภัยธรรมชาติ น้ำท่วม พายุ

๒. ร้อยละ ๑๐ สภาพเครื่องจักรและการทำงานไม่ปลอดภัย

๓. ร้อยละ ๘๘ วิธีการทำงานของคนไม่ปลอดภัย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจ ทักษะนิสัยและบุคลิกภาพ เป็นต้น

จากอัตราส่วนดังกล่าวสอดคล้องกับ พัชรา กาญจนรันย์ (๒๕๒๗ ; ๒๓ – ๒๔) ที่กล่าวว่าอุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุที่สำคัญ คือ

๑. สาเหตุจากคน คนเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งจากการศึกษาพบว่า คนก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ ๘๘ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ

๑.๑ ขาดความรู้ ความเข้าใจ ทั้งนี้เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้คนไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ได้ และความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยยังไม่แพร่หลายอีกด้วย

๑.๒ เจตคติและนิสัยไม่เหมาะสม อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้ง่ายในคนที่ขาดความระมัดระวัง ชอบเสี่ยงอันตราย

๑.๓ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย แม้สภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงแต่คนไม่เปลี่ยนแปลง เช่น ไม่ข้ามถนนที่มีทางม้าลาย เป็นต้น

๑.๔ ขาดทักษะ อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นได้ในเด็กและวัยรุ่น เพราะเด็กขาดทักษะมาก และบางครั้งอาจเกิดจากการบกพร่องทางร่างกาย เช่น อ่อนเพลีย อารมณ์เครียด เป็นต้น

๒. จากสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย ปัจจุบันการดำเนินชีวิตภายใต้สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมก่อให้เกิดอันตรายได้มาก เนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายจากการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินชีวิต หากใช้โดยขาดความระมัดระวังจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย อาจจะเกิดได้จากสภาพธรรมชาติก็ได้ เช่น ฝนตกหนัก ถนนลื่น เป็นต้น

จากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้ง ๒ ประการ จึงพบว่า คนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับ วิจิตร บุณยะโหตระ (๒๕๒๗ : ๔) ที่กล่าวว่า การเกิดอุบัติภัยนั้นร้อยละ ๙๐ เกิดจากความบกพร่องของคนซึ่งเราสามารถป้องกันได้โดยให้ความรู้และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน ความบกพร่องของคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญและสลับซับซ้อนยากแก่การแก้ไขมากที่สุด หากเราต้องการที่จะลดอุบัติภัยและทำให้เกิดสภาพความปลอดภัยขึ้นอย่างถาวรและจริงจังก็จะต้องแก้ไขที่ตัวบุคคล การแก้ไขความบกพร่องของคนได้น่าจะอยู่ที่การศึกษาที่ดี ถูกต้องและเหมาะสม นั่นคือการให้ความรู้ทางด้าน"สวัสดิศึกษา" (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เนื้อหาและกระบวนการที่จะทำให้เกิดสวัสดิภาพทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. ม.ป.ป. ; อ้างอิงมาจาก วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๗ : ๑๙) การสอนสวัสดิศึกษาอย่างจริงจังและได้ผลนั้น เนื้อหาของหลักสูตรควรจะเหมาะสมกับวัย ความจำเป็น ความต้องการ และความสนใจของเด็ก ตลอดจนสภาพอุบัติเหตุและความปลอดภัยในท้องถิ่นที่นักเรียนอาศัยอยู่ การให้นักเรียนมีประสบการณ์ตรงในการเรียนวิชาสวัสดิศึกษา จะก่อให้เกิดการพัฒนานิสัยทักษะ เจตคติ และความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย ดังนั้นเราจึงต้องให้การศึกษาเรื่องนี้แก่ประชาชน เพื่อก่อให้เกิดจิตสำนึกความปลอดภัยและเกิดการปฏิบัติที่ปลอดภัยจนเป็นสวัสดินิสัย (มนทิรา โลหพันธุ์วงศ์. ม.ป.ป. : ๓) แต่การที่บุคคลจะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยที่ดีและถูกต้อง มิได้มีผลมาจากการเรียนรู้ที่โรงเรียนได้จัดให้เท่านั้น แต่ยังมีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ดังที่ ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์ (๒๕๒๘ : ๒๔ - ๒๖) กล่าวว่า การที่บุคคลจะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพที่เหมาะสมในเรื่องใดเรื่องหนึ่งมิใช่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นง่าย ๆ การให้ความรู้เพียงอย่างเดียวไม่อาจทำให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการได้ ตามหลักพฤติกรรมศาสตร์นั้นพฤติกรรมสุขภาพจะเกิดขึ้นได้จะต้องมี

ปัจจัยอื่น ๆ หลายประการ ประการแรกคือ ปัจจัยโน้มน้าว เป็นปัจจัยที่ได้รับการอบรมสั่งสอนจากครอบครัวและบุคคลอื่น ๆ เช่น ครู พ่อแม่ และญาติพี่น้องต่าง ๆ ประการที่สองคือ ปัจจัยสนับสนุน เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดสิ่งต่าง ๆให้เหมาะสมในการที่จะเอื้ออำนวยให้เกิดพฤติกรรมต่าง ๆ และประการสุดท้ายคือ ปัจจัยสร้างเสริมเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้บุคคลมีการปฏิบัติ การได้เห็นแบบอย่างจากสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกโรงเรียน ดังกล่าวจะมีผลทำให้บุคคลมีการปฏิบัติทางด้านความปลอดภัยแตกต่างไปตามสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อม

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สูงสุดของประเทศ และมีแนวโน้มว่าสถิติจะเพิ่มขึ้นในอนาคต การแก้ไขโดยให้การศึกษาที่ถูกต้องและปลูกฝังสวัสดินิสัยที่ดีให้แก่นักเรียนและนักศึกษา เพื่อจะทำให้เด็กเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบทั้งต่อตนเองและสังคม และเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีความสำนึกสูงในเรื่องความปลอดภัยทางการจราจร ไม่กระทำการใด ๆ โดยประมาทเลินเล่อรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือขาดสติยั้งคิด จะช่วยลดอันตรายอันเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรได้ผลวิธีหนึ่ง ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร ว่ามีพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรถูกต้องเหมาะสมเพียงใด เพราะเด็กวัยนี้เป็นวัยที่คึกคะนอง ชอบความโลดโผน เสี่ยงภัย และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ และเป็นวัยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากที่สุด ผู้วิจัยได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและต้องการศึกษาเพื่อสำรวจพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก และจะได้นำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการเรียนการสอนวิชาสวัสดิศึกษา

<u>ความมุ่งหมายของการค้นคว้า</u>

๑. เพื่อทราบพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

๒. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจร

ทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร ตามตัวแปรดังต่อไปนี้

๒.๑ เพศ

๒.๒ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๒.๓ การมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน

๓. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติทางด้านพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

<u>ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า</u>

๑. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการแก้ไขพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

๒. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการจัดโปรแกรมการสอนสวัสดิศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

๓. เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าเสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกได้ทราบ จะได้เป็นแนวทางในการปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบกมากยิ่งขึ้น

๔. เพื่อนำผลที่ได้เสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงหลักสูตรเกี่ยวกับสวัสดิศึกษาในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอุดมศึกษา

<u>ข้อตกลงเบื้องต้น</u>

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยศึกษาเฉพาะนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร เฉพาะที่เป็นโรงเรียนสหศึกษาเท่านั้น

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

๑. แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

๑.๑ ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น ๒๘,๕๒๔ คน เป็นนักเรียนชาย ๑๔,๑๖๐ คน นักเรียนหญิง ๑๔,๓๖๔ คน

๑.๒ กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบ หลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) โดยการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของยามาเน่ (Yamane. 1968 : 581) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน ๓๙๔ คน

๒. ตัวแปรที่ศึกษา

๒.๑ ตัวแปรอิสระ ได้แก่

๒.๑.๑ เพศ

๒.๑.๒ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๒.๑.๓ การมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน

๒.๒ ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

นิยามศัพท์เฉพาะ

๑. พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง การกระทำหรือความพร้อมที่จะกระทำ ซึ่งแสดงออกมาในรูปของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งทางร่างกายและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่นจากอุบัติเหตุในการเดินทางสัญจรไปมา ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

๑.๑ ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง ความรู้ ความ

เข้าใจในเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ ความปลอดภัยในการเดินทางเท้า ความปลอดภัยในการเดินไปและกลับจากโรงเรียน ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน ความปลอดภัยในการใช้ทางข้ามและสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ และความปลอดภัยในการโดยสารรถประจำทาง

๑.๒ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง ความคิด ความเชื่อ และความรู้สึกที่มีต่อความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรไปมา

๑.๓ การปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง การแสดงหรือการกระทำในสิ่งที่เห็นว่าไม่เป็นอันตรายและละเว้นการกระทำในสิ่งที่เห็นว่าเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจากอุบัติเหตุในการเดินทางสัญจรไปมา

๒. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ สังกัดกรมสามัญศึกษา หมายถึง นักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ ภาคเรียนที่ ๒ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ที่เปิดสอนหลักสูตรระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

๓. ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก หมายถึง เหตุการณ์ที่นักเรียนได้ประสบอุบัติเหตุจากการเดินทางสัญจรไปมา และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายและทรัพย์สิน ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

๓.๑ เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เช่น การถูกรถชน รถเฉี่ยว การตกรถ และการขับขี่จักรยานล้ม เป็นต้น

๓.๒ ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๔. การมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน หมายถึง การที่โรงเรียนได้ดำเนินการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ในการทำให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกหรือการเดินทางสัญจรไปมาแก่นักเรียน ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

๔.๑ การมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน ได้แก่ การจัดนิทรรศการความปลอดภัย การจัดบริการรถโรงเรียน การใช้ธงข้ามถนน และการจัดให้มีตำรวจจราจรช่วยในการข้ามถนนของนักเรียน การจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยในโรงเรียน และการจัดให้มีสัญญาณจราจรในโรงเรียน

๔.๒ การไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน ซึ่งได้แก่ การที่โรงเรียนไม่มีการจัดกิจกรรมต่าง ๆในข้อที่ ๕.๑ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรทางบกแก่นักเรียน

บทที่ ๒

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับความหมายของพฤติกรรม ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ความหมายของอุบัติเหตุ มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ และหลักสูตรสวัสดิศึกษาในโรงเรียน ตลอดจนงานวิจัยในต่างประเทศและงานวิจัยในประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พฤติกรรม (Behavior) ได้มีผู้ให้ความหมายหลายลักษณะดังต่อไปนี้ เช่น พจนานุกรมลองแมน (Longman) ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ (Goldenson. 1984 : 90) ราชบัณฑิตสถาน (๒๕๒๕ ¦ ๓๓) พฤติกรรมศาสตร์ หมายถึง กริยาการที่ได้มาภายหลังกำเนิด กล่าวคือ บุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้น เพราะเคยได้ร่วมสังสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่า พฤติกรรมมนุษย์ต่างกับพฤติกรรมที่มีมาในกำเนิดสันดานอันเป็นสามัญอยู่ในชีวิตสัตว์ชนิดอื่นทั่วไป สิทธิโชค วรานุสันติกุล (๒๕๒๙ ¦ ๙ - ๑๑) พฤติกรรมไม่ได้หมายถึงการแสดงออกในท่าทีของมนุษย์เท่านั้น แต่พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกิริยาทุกชนิดที่มนุษย์แสดงออกมาภายนอก พฤติกรรมภายในอาจมีทั้งสิ่งที่เป็นรูปธรรม นามธรรม เช่น ปฏิกิริยาของอวัยวะภายในร่างกาย ความรู้สึกนึกคิด เจตคติ มักจะเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถเห็นได้ชัด ส่วนพฤติกรรมภายนอกเป็นปฏิกิริยาที่คนเราแสดงออกตลอดเวลาของการดำรงชีวิต เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นมองเห็นทั้งทางวาจาและการกระทำ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (๒๕๒๐ ¦ ๒๐) ได้กล่าวไว้ว่า การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติทางสุขภาพอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับพฤติกรรม ๓ ด้าน คือ

๑. พฤติกรรมพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆรวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะ สติปัญญา การใช้

ความคิดวิจารณญาณ เพื่อประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งบลูม (Bloom) จำแนกออกได้ดังนี้

๑.๑ ความรู้ (Knowledge) หมายถึง ความสามารถที่จะจดจำและระลึกได้ถึงเรื่องราวที่ได้รับไปแล้ว

๑.๒ ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นทักษะและความสามารถทางสติปัญญาระดับแรก รู้ว่าผู้อื่นสื่อสารมาอย่างไร และสามารถที่จะนำเอาข้อมูลหรือปัจจัยที่ได้รับมาใช้ให้เป็นประโยชน์

๑.๓ การนำไปประยุกต์ (Application) คือ ความสามารถที่จะนำเอาความรู้ความเข้าใจจากหลักสูตร กฎเกณฑ์และวิธีดำเนินการต่าง ๆ ไปใช้ในสถานการณ์ใหม่ที่ไม่เหมือนเดิมได้

๑.๔ การวิเคราะห์ (Analysis) หมายถึง ความสามารถแยกแยะเรื่องราวที่สมบูรณ์ใด ๆ ให้กระจายออกเป็นส่วนย่อยและมองเห็นหลักการผสมผสานระหว่างส่วนที่ประกอบกันขึ้นเป็นปัญหาหรือสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

๑.๕ การสังเคราะห์ (Synthesis) หมายถึง ความสามารถและทักษะที่จะนำองค์ประกอบหรือส่วนต่าง ๆ เข้ามารวมกัน เพื่อให้ภาพพจน์ที่สมบูรณ์เป็นขบวนการที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาส่วนย่อยแต่ละส่วน แล้วจัดรวมเป็นหมวดหมู่ เพื่อให้เกิดความกระจ่างในสิ่งเหล่านั้น

๑.๖ การประเมินค่า (Evaluation) หมายถึง ความสามารถที่จะพิจารณาและตัดสินใจด้วยมาตรฐานที่ผู้อื่นกำหนดไว้ หรือกำหนดขึ้นด้วยตนเองก็ตาม

๒. พฤติกรรมจิตพิสัย (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความเข้าใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบไม่ชอบ การให้คุณค่า การรับการเปลี่ยนหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมเจตคติแบ่งเป็นขั้นตอนดังนี้

๒.๑ การรับ หรือ การให้ความสนใจ (Receiving) ขั้นนี้เป็นขั้นที่แสดงว่าบุคคลนั้นได้ถูกกระตุ้นให้ทราบว่ามีเหตุการณ์ หรือสิ่งเร้าบางอย่างเกิดขึ้น และบุคคลนั้นจะมีความยินดีหรือมีภาวะจิตใจพร้อมที่จะรับหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น ในการยอมรับนี้ประกอบด้วยความตระหนักความยินดีที่ควรรับและการเลือกรับ

๒.๒ การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นที่บุคคลถูกจูงใจให้เกิดความรู้สึก แต่ยังยืนยันไม่ได้แน่นอนว่า บุคคลนั้นมีเจตคติ หรือค่านิยมต่อสถานการณ์ หรือสิ่งเร้านั้น

๒.๓ การให้ค่านิยม (Valuing) เป็นขั้นที่อาจจะอธิบายให้ชัดเจนโดยใช้คำว่า เกิด "ความรู้" หรือเกิด "เจตคติ" ในขั้นนี้บุคคลจะกระทำปฏิกิริยา หรือมีพฤติกรรมที่แสดงว่าเขายอมรับ หรือรับรู้ว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีคุณค่าสำหรับตัวเขา หรือแสดงว่าเขามีค่านิยมอย่างใดอย่างหนึ่ง

๒.๔ การจัดกลุ่มค่านิยม (Organization) เป็นขั้นที่บุคคลจัดระบบค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมเหล่านี้ ในการจัดกลุ่มนี้ประกอบด้วยการสร้างแนวความคิดเกี่ยวกับค่านิยมและจัดระบบค่านิยม

๒.๕ การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่นับถือ (Characterization by a Value or Value Complex) พฤติกรรมขั้นนี้อาจแสดงให้เห็นได้ โดยบุคคลสร้างปรัชญาชีวิตสำหรับตนเอง หรือคิดกฎต่าง ๆ ในการปฏิบัติตน

๓. พฤติกรรมทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมด้านนี้เป็นพฤติกรรมด้านสุดท้าย ซึ่งต้องอาศัยพฤติกรรมพุทธิพิสัย และพฤติกรรมจิตพิสัยเป็นส่วนประกอบ เป็นพฤติกรรมที่สามารถประเมินผลได้ง่าย

อย่างไรก็ตามพฤติกรรมของบุคคลจะเกิดขึ้นได้นั้น สุชาติ โสมประยูร (๒๕๒๘ : ๑๓ - ๑๖) กล่าวว่า จะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบ ๓ ประการ คือ ประการแรก การมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อปฏิบัติที่ปลอดภัย ประการที่สอง การมีความสามารถและทักษะในสิ่งที่ตนเองต้องการจะกระทำ และประการสุดท้ายคือ การมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งพฤติกรรมทั้ง ๓ ด้านนี้จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และมักจะมีปฏิสัมพันธ์กันอย่างตลอดเวลา แต่ละอย่างจะไม่เกิดโดยอิสระ แต่จะเกิดรวม ๆ กันและพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน อันจะนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติหรือการกระทำความปลอดภัย

นอกจากนั้น ประภาเพ็ญ สุวรรณ (๒๕๒๖ : ๑๗๓ - ๑๘๕) กล่าวว่า การเกิดพฤติกรรม

นั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน ซึ่งนอกจากพฤติกรรมทั้ง ๓ ด้านนี้จะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติดังนี้

๑. ปัจจัยด้านจิตวิทยา เป็นปัจจัยที่อยู่ภายใต้จิตใจของบุคคลที่มีต่อการเกิดและความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพทั้งทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วยวุฒิภาวะ ความต้องการ ความสนใจ แรงจูงใจ ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคล

๒. ปัจจัยด้านสังคม คนเราจะเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ได้จากสังคม ทำให้มีการประพฤติปฏิบัติสืบต่อกันมา ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้ คือ

๒.๑ ครอบครัว ครอบครัวเป็นสถาบันทางสังคมแห่งแรกที่มีความสัมพันธ์และมีความสำคัญมากในการที่จะถ่ายทอดแบบการประพฤติปฏิบัติ ตลอดจนความเชื่อและพฤติกรรมต่าง ๆทั้งในด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เพราะสังคมนี้ประกอบไปด้วยบิดา มารดา และบุคคลอื่นที่จะปลูกฝังแนวความคิด ความเชื่อและการปฏิบัติให้กับเด็ก เมื่อเด็กโตขึ้นก็จะต้องออกไปเผชิญกับสังคมนอกบ้าน เช่น โรงเรียน ชุมชน เด็กจะได้เรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากบุคคลอื่น ๆในสังคมต่อไป

๒.๒ กลุ่มบุคคลในสังคม ได้แก่ บุคคลที่มีความสัมพันธ์กับเด็กอย่างใกล้ชิด เช่น ครู เพื่อนเล่น หรือบุคคลอื่น ๆที่แวดล้อมอยู่ในสังคม จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลมาก

๒.๓ สถานภาพทางสังคม สถานภาพทางสังคมที่แตกต่างกันของบุคคล จะมีผลทำให้พฤติกรรมสุขภาพรวมถึงพฤติกรรมความปลอดภัยของบุคคลแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการปฏิบัติตนของสมาชิกในสังคม ระดับการศึกษาและเศรษฐกิจของสมาชิกในสังคมด้วย

๓. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและการศึกษาของบุคคลจะมีผลต่อพฤติกรรมทางสุขภาพรวมถึงพฤติกรรมความปลอดภัย กล่าวคือ ถ้าประชาชนมีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดีนัก จะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องในเรื่องสุขภาพ ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ ศรีวรรณ มากชู (๒๕๒๑ : ๖๕) ที่ว่า สุขนิสัยของกลุ่มที่บิดาหรือมารดาที่ได้รับการศึกษาสูงจะดีกว่าสุขนิสัยของเด็กที่มีกลุ่มบิดาหรือมารดาไม่ได้รับการศึกษา และภุชชงค์ กุณฑลบุตร (๒๕๒๔ : ๑๕๐ – ๑๕๓) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติทางด้านอนามัยของประชาชนในเขตหมู่บ้านประมง ในจังหวัดระยอง พบว่า ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคมมีความสัมพันธ์กับการ

ปฏิบัติตัวทางด้านสุขภาพอนามัย กล่าวคือ หัวหน้าครอบครัวที่มีรายได้สูงและมีการศึกษาสูงมีการปฏิบัติที่ดีกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำและมีระดับการศึกษาต่ำ

ฉะนั้น จะเห็นว่าพฤติกรรมความปลอดภัยของแต่ละบุคคลมีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยต่าง ๆ หลายประการ ซึ่งจะมีผลให้แต่ละคนมีพฤติกรรมแตกต่างกันไป ดังนั้นการที่จะปลูกฝังสวัสดินิสัยได้นั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยกระบวนการ การเรียนรู้ การจูงใจ การเสริมแรงที่เหมาะสม วุฒิภาวะ สถานการณ์ และความพร้อมของบุคคลด้วย ซึ่ง พรเพ็ญ พิพัฒนธีรภาพ (๒๕๓๑ : ๑ - ๔) กล่าวถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงหรือสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพเป็นส่วนสำคัญที่จะต้องคำนึงถึง เช่น พฤติกรรมความปลอดภัย เพราะกระบวนการนี้จะต้องอาศัยความพยายามในการเปลี่ยนแปลงด้วยตนเองของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ซึ่งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างซับซ้อน เพราะว่าพฤติกรรมของบุคคลนั้นถูกควบคุมและหล่อหลอมโดยสิ่งแวดล้อม การจะปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรม (Modify) จากของเดิมไปสู่พฤติกรรมใหม่ ซึ่งจะต้องทราบถึงจิตวิทยาและสังคมวิทยาที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย และการจะชี้ให้บุคคลทราบถึงประโยชน์และโทษของการปฏิบัติและไม่ปฏิบัติทางสุขภาพนั้นทำได้โดยการให้บุคคลเข้าใจพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งกลวิธีในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ อาจทำได้ดังนี้

๑. การเตือนความจำ (Reminders) เป็นวิธีการสร้างแรงกระตุ้นให้คนปฏิบัติทางสุขภาพ เช่น พฤติกรรมความปลอดภัยโดยการใช้รูปภาพหรือข้อความเป็นเครื่องเตือนให้คนเกิดความระมัดระวัง

๒. การนำสู่พฤติกรรมใหม่ (Tailoring the behavior) เป็นวิธีการวางแนวทางพฤติกรรมที่จะให้คนปฏิบัติให้สอดคล้องกับนิสัย ขนบธรรมเนียมประเพณี และปฏิบัติประจำวัน เช่น การกำหนดเขตจอดรถ และการกำหนดกฎจราจรต่าง ๆ เป็นต้น

๓. การวางกรอบพฤติกรรม (Shaping) คือ การให้รางวัลเมื่อบุคคลนั้นปฏิบัติ พฤติกรรมที่พึงประสงค์ เช่น การชมเชยเมื่อเด็กข้ามถนนตรงทางม้าลายทุกวัน

๔. การให้คำมั่นสัญญา (Contigency Contraction) เป็นการให้คำมั่นสัญญาระหว่างนักเรียนกับครู หรือระหว่างกลุ่มสมาชิกในครอบครัว โดยผู้ที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะวางเป้าประสงค์ของการปฏิบัติเอง ลงมือปฏิบัติและควบคุมให้เป็นไปตามแผน

๕. การควบคุมตนเอง (Self Monitoring) เป็นวิธีที่บุคคลศึกษาและรวบรวมข้อมูล

เกี่ยวกับพฤติกรรมของเขาเอง แล้วนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่ตนจะต้องปฏิบัติว่า ห่างไกลเพียงใด ตนจะต้องทำอย่างไรจึงจะให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ต้องการ

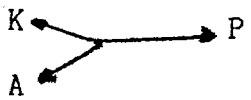
พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกซึ่งความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติทางด้านความปลอดภัยทางการจราจรทางบก ซึ่งสามารถส่งเสริมให้เกิดขึ้นได้ด้วยการให้ความรู้ สร้างจิตสำนึกในความปลอดภัย (Safety minded) ให้เกิดขึ้นในจิตใจของเราและผู้อื่น ซึ่งจะมีผลต่อการปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ สามารถสรุปรูปแบบของความสัมพันธ์ได้เป็น ๔ ลักษณะ คือ (Nancy. 1975 : 65)

๑. K ⟷ A ⟷ P

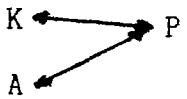
เจตคติเป็นตัวกลางที่ทำให้เกิดความรู้และการปฏิบัติ ดังนั้นความรู้มีความสัมพันธ์กับเจตคติและเจตคติมีผลต่อการปฏิบัติ

๒.



ความรู้และเจตคติมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา

๓.



ความรู้และเจตคติต่างกัน ทำให้เกิดการปฏิบัติได้ โดยที่ความรู้และเจตคติไม่จำเป็นต้องสัมพันธ์กัน

๔.

ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมนั้นมีเจตคติเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามมาได้

K = Knowledge A = Attitude P = Practice

ในทางสุขภาพนั้น เจตคติที่ดีจะช่วยให้เกิดการปฏิบัติที่ดีได้ ซึ่งเป็นให้สุขภาพดีในที่สุดและเจตคติมีบทบาทสำคัญในเรื่องของการปฏิบัติ เพราะถ้าคนเรามีเจตคติที่ดีต่อความรู้ที่ได้รับจะช่วยให้เกิดการนำความรู้ไปใช้หรือปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กัน

อุบัติเหตุ (Accident) พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (๒๕๒๕ : ๙๑๓) อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

พัชรา กาญจนารันย์ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๗ : ๓ ; อ้างอิงมาจาก พัชรา กาญจนารันย์. ม.ป.ป.) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจ และเหตุการณ์อาจทำให้บุคคลถึงแก่ความตายบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย

ฟอง เกิดแก้ว (๒๕๒๕ : ๓) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจ หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายของคนเรา หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ คือ การขาดความสานึกความปลอดภัย และเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงานหรือประชาชนทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยเลินเล่อ ประมาท ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม (การไฟฟ้าภูมิภาค ศูนย์ฝึกอบรม. อ้างอิงจากวิจิตร บุณยะโหตระ ; ๒๕๒๗ : ๓/๑)

ไฮน์ริช (Hyrich. 1950 : 14) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากความละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้า และขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่าง ๆ ของคนหรือสิ่งอื่น ผลที่ปรากฏก็คือ การได้รับบาดเจ็บและเกิดความเสียหาย

ไทเกอร์สัน (Tygerson. 1976 : 112) ให้ความหมายของอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดการณ์ไว้ก่อน บ่อยครั้งที่มักทำให้เกิดผลในทางที่ไม่พึงประสงค์

สแตรส และคนอื่น ๆ (Strasser and others. 1973 : 4) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บ หรือตายต่อบุคคล ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

นอกจากนี้ ไทเกอร์สัน (Tygerson. 1976 : 112) ได้แยกลักษณะของอุบัติเหตุ ออกเป็น 4 อย่างคือ

1. ไม่มีการคาดการณ์มาก่อน

2. ก่อให้เกิดผลอันไม่พึงประสงค์ เช่น ความตาย การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย

3. เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ คือ สามารถหลีกเลี่ยง หรือป้องกันมิให้เกิด

4. การกระทำหรือสภาพที่ไม่ปลอดภัย คืออุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความเสื่อม หรือการขาดประสิทธิภาพในระบบ เกิดจากความบกพร่องของบุคคลถึงร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะมนุษย์เป็นต้นเหตุ

แต่วิจิตร บุณยะโหตระ (๒๕๒๓ : ๖) ใช้คำอุบัติเหตุตรงกับภาษาอังกฤษว่า Incidence และใช้คำว่า "อุบัติภัย" ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accident

อุบัติภัย (Accident) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อนโดยไม่เจตนาเป็นผลทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย

เราอาจแบ่งอุบัติภัยออกเป็น ๔ ประเภทคือ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๓ : ๖)

๑. อุบัติภัยจากการทำงาน (Occupational accidents, Work accidents) ทั้งในโรงงาน นอกโรงงาน (เช่น การก่อสร้าง ฯลฯ) และการประกอบเกษตรกรรม (เช่น อันตรายจากสารเคมีการเกษตร) เป็นต้น

๒. อุบัติภัยจากการจราจร (Traffic accidents) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

๓. อุบัติภัยในบ้าน (Home accidents, Domestic accidents) เช่น การพลัดตกหกล้ม ถูกบีนหรือมีดบาด ไฟฟ้าดูด ก๊าซระเบิด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

๔. อุบัติภัยในสาธารณสถาน (Public accidents) ได้แก่ อุบัติภัยในที่สาธารณะ ในโรงเรียน จากการเล่นกีฬาและนันทนาการ อัคคีภัย อุบัติภัยในสถานที่ทำงาน เป็นต้น

สวัสดิศึกษา (Safety Education) หมายถึง กระบวนการทางการศึกษาที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน ทั้งในด้านความรู้ ทักษะ เจตคติ การกระทำและนิสัย เพื่อให้มีสวัสดิภาพหรือความปลอดภัยเกิดขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายให้คนที่ได้รับการศึกษามีจิตสำนึกของความปลอดภัย

(Safety consciousness) หรือสวัสดินิสัย (Safety minded) เกิดขึ้นประจำตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยต่าง ๆ ได้ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๗ : ๖)

สวัสดิภาพในการจราจร (Traffic safety) หมายถึง ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (Accidents) ในการเดินทางสัญจรไปมาซึ่งหมายถึงความปลอดภัยทั้งร่างกายและทรัพย์สินทั้งตนเองและผู้อื่น และทรัพย์สินของสาธารณะด้วย (จรินทร์ ธานีรัตน์. ๒๕๒๕ : ๔๖)

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า อุบัติเหตุบนถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขและปัญหาสังคมที่สำคัญ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน การเจ็บป่วย ความพิการ ของบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ และมีผลกระทบต่อการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมากทั้งประเทศพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนา แต่เนื่องจากประเทศพัฒนาแล้วมีประสบการณ์ในปัญหานี้มาเป็นเวลานาน จึงสามารถควบคุมโรคอุบัติภัยได้ แต่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ยังไม่สามารถควบคุมได้ จึงทำให้อุบัติภัยบนถนนกลายเป็นปัญหาที่สำคัญ ในการศึกษาทางระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนถนน ควรศึกษาถึงปัจจัย ๓ ประการที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ได้แก่ ผู้บาดเจ็บ (host) ได้แก่ ผู้ใช้ถนน (road uscrs, คนขับและคนเดินเท้า) สิ่งที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ (agent) ได้แก่ ยานพาหนะ (vehicles) ถนน และสภาพแวดล้อม จากสถิติของกรมตำรวจพบว่าสาเหตุมาจากคนมากกว่าปัจจัยอื่น ถ้าพิจารณาตามหลักการวิเคราะห์ สาเหตุจากคนจะเกิดได้ต่อเมื่อปฏิกิริยาของคนต่อเหตุการณ์เฉพาะ (Reaction time) มากกว่า ๕ วินาที เช่น สุนัขตัดหน้ารถ ถ้าผู้ขับพยายามหยุดรถภายใน ๕ วินาที จะพิจารณาว่าอุบัติภัยเกิดเพราะปัจจัยอื่น แต่ถ้าอุบัติภัยเกิดก่อน ๕ วินาที จึงจะนับว่าเป็นความบกพร่องจากคน (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๙ : ๘๒)

๑. ปัจจัยเกี่ยวกับคน มีตั้งแต่คนขับ คนเดินเท้า ในประเทศไทยพบว่า สาเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติภัยเป็นคนเดินเท้า (Pedestrians) ส่วนใหญ่ ซึ่งปัจจัยเกี่ยวกับคนนั้น มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องได้แก่

๑.๑ อายุ คนหนุ่มเป็นผู้ทำให้เกิดอุบัติภัยนี้สูงกว่าคนกลุ่มอายุอื่น เพราะมีลักษณะชอบแสดงออก ระมัดระวังน้อย ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และขาดประสบการณ์ สถิติที่ได้จากประเทศพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนาพบว่า อุบัติภัยบนถนนเกิดขึ้นกับคนอายุในวัยรุ่นและเยาวชน (๑๕-๒๔ ปี) เกือบร้อยละ ๕๐ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๙ : ๘๓) ดังนั้นจึงถือว่าเด็กวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาวเป็น

กลุ่มอัตราเสี่ยงสูง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จารุวรรณ ตังคะเกต (๒๕๒๙ : ไม่มีเลขหน้า) พบว่า ร้อยละ ๐.๕ ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่มีอายุต่ำกว่า ๑๘ ปี ซึ่งพบว่ามีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง และจากสถิติของแผนกสถิติและวิจัยกรมตำรวจ พบว่า กลุ่มอายุ ๑๘ – ๒๓ ปี ได้รับการบาดเจ็บและตายสูงสุด และรองลงไปคืออายุ ๒๔ – ๒๙ ปี (ร้อยละ ๖๐ อยู่ในกลุ่มอายุ ๑๒ – ๓๕ ปี) (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๙ : ๑๐๓)

๑.๒ การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็นการขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ ได้แก่ การได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ (Inadequate Trainning) การไม่คุ้นเคยกับพาหนะนั้น เช่น ยืมรถผู้อื่นมาขับ อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ สภาพดินฟ้าอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับ ศราวุฒิ พนัสขาว (๒๕๒๕ : ๒๐) กล่าวไว้ว่า การไม่ชำนาญไม่คุ้นเคยกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ขับขี่ภายใน ๖ เดือน จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์นานกว่าถึง ๒ เท่า และรายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่ ๑ – ๓ ปี จะประสบภัยจากการขับขี่นั้นมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ยาวนานกว่า แต่กลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ ๑๐ ปีขึ้นไป กลับมีแนวโน้มประสบอุบัติภัยจากการขับขี่สูงมากขึ้น (วิจิตร บุณยะโหตระ และคนอื่น ๆ. ๒๕๒๙ ; ๒๖)

๑.๓ สภาพร่างกาย ได้แก่ การที่บุคคลพยายามจะทำงานเกินขอบเขตความสามารถร่างกายของตนเอง อาจจะเนื่องจากสุขภาพหรือความจำกัดของร่างกายตนเอง เช่น เด็กอยากขับรถเด็กอยากขับจักรยานของผู้ใหญ่ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับซาเบร์ (Sabey. 1978 : 5 – 9) พบว่าสาเหตุเกี่ยวกับสภาพร่างกายของคนขับทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด คือ การดื่มสุรา และในประเทศอังกฤษร้อยละ 20 ของผู้เสียชีวิตบนถนนเกิดจากการดื่มสุรา การใช้ยาบางประเภทขณะขับรถอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

๑.๔ สภาพจิตใจและอารมณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ อายเซนต์ (Eysenck. 1977 : 243 – 244) ศึกษาบุคลิกภาพคนขับรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ (Accident – prone) กับคนขับรถทั่วไป พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติโดยกลุ่มอุบัติเหตุมีบุคลิกภาพชอบแสดงออกมากเกินควรและมีอารมณ์อ่อนไหวง่ายกว่าปกติ Eysenck พบว่า

บุคลิกภาพที่จะเกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ คือ มีความสะเพร่า , ความก้าวร้าว , ความไม่อดทนต่ออำนาจเหนือ (Impatience of authority) มีอารมณ์รุนแรง, ถูกทำให้เบี่ยงเบนความสนใจได้ง่าย, หุนหันพลันแล่น, ขาดความระมัดระวัง, ขาดความรับผิดชอบ ทั้งหมดนี้เป็นบุคลิกภาพประเภทชอบแสดงออก (extrovert) ใจร้อน (unstable) อารมณ์อ่อนไหวง่ายกว่าปกติ (choleric traits))

๒. ปัจจัยเรื่องรถและยานพาหนะ

ประเภทของรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์และแท็กซี่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขนาดเล็ก ตามสถิติปรากฏว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถขนาดเล็ก มีโอกาสบาดเจ็บและตายสูงกว่าผู้อยู่ในรถขนาดใหญ่ เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น

การชำรุดของรถในประเทศไทยสูงกว่าประเทศอื่น ๆ เนื่องจากภาวะน้ำท่วมเป็นประจำ และการดูแลรักษารถยังไม่ดีพอ รวมทั้งระบบการตรวจสภาพรถประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีประสิทธิภาพ สิ่งเหล่านี้จึงต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้อุบัติเหตุลดลงได้

๓. ปัจจัยเรื่องสภาพแวดล้อม อาจจำแนกได้ ๒ ประการ คือ

๓.๑ จากอุปกรณ์ความปลอดภัย (Safety devices) ไม่สมบูรณ์ สิ่งเหล่านี้ได้แก่ การจราจรซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่ายอ่านแล้วไม่ต้องตีความ การออกแบบขนาดใหญ่เพียงใดควรต้องคำนึงถึงความเร็วของรถและระยะทางที่จะให้เวลาอ่านข้อความบนป้ายได้ทัน เพื่อช่วยเพิ่มให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ยวดยานได้ นอกจากนี้ถนนที่ปลอดภัยและง่ายต่อการขับขี่นั้นจะต้องมีเครื่องหมายและตีเส้นบนพื้นถนน (road marking) ให้เห็นชัดเจนและควรเป็นสีสะท้อนแสงเพราะเวลากลางคืนจะช่วยให้มองเห็นช่องทางเดินรถได้ดีขึ้น สำหรับความปลอดภัยของคนเดินเท้าจะต้องมีทางเท้าหรือไหล่ทางที่กว้างพอสำหรับคนเดินและควรมีทางข้ามในที่เหมาะสม เพื่อความปลอดภัยในการข้ามทางด้วย สิ่งสำคัญซึ่งจะมีประโยชน์มากสำหรับการขับขี่รถในเวลากลางคืน ได้แก่ ไฟฟ้า แสงสว่าง และไฟกระพริบ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ภรต โทนแก้ว (๒๕๒๙ : ๑๑๓ - ๑๒๖) ศึกษาการได้รับอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา พบว่าลักษณะถนนที่เกิดอุบัติภัยมากที่สุดบริเวณถนนที่เป็นทางตรง พบผู้บาดเจ็บจำนวน ๔๑๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๓

185620

ถนนที่เป็นทางโค้งรองลงมา พบจำนวน ๓๔๑ ราย คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๘ ตามลำดับ ในด้านผิวจราจรพบว่า ถนนลาดยาง มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด จำนวน ๓๒๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๙๒ รองลงมาเป็นถนนคอนกรีตพบจำนวน ๔๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕.๙ ส่วนผิวจราจรที่เป็นกรวดหรือลูกรังพบผู้บาดเจ็บน้อยที่สุด

๓.๒ จากอุปสรรคทางธรรมชาติ ที่เรียกว่า ทัศนวิสัยไม่ดี ซึ่งได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก น้ำท่วมถนน เป็นต้น เมื่อเกิดขึ้นจะทำให้การเดินทางล่าช้าลงและเกิดอันตรายได้ง่าย เพราะต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า

๓.๓ จากการกระทำของคน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น คือ มลพิษ (pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (noise pollution) และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ (air pollution) ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย รบกวนสมาธิในการขับรถและก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ด้วย สิ่งเหล่านี้มีส่วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายยิ่งขึ้น

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้นประกอบด้วยมาตรการหลัก ๓ ประการ คือ

๑. การให้การศึกษาอบรม (Education) ได้แก่ วิทยาศาตร์การป้องกันอุบัติภัย ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ระดับ คือ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๓ : ๗ - ๘)

๑.๑ สวัสดิศึกษา (Safety Education) ได้แก่ การให้การศึกษาประชาชนทุกระดับตั้งแต่ในโรงเรียน ในมหาวิทยาลัย นอกโรงเรียน และประชาชนทั่วไป ซึ่งอาจเป็นการสอดแทรกความรู้ด้านการป้องกันอุบัติภัยเข้าไปในวิชาต่าง ๆ เพื่อให้รู้ว่าอุบัติภัยต่าง ๆ นั้นเกิดขึ้นได้อย่างไรและจะป้องกันไม่ให้เกิดได้อย่างไร จุดมุ่งหมายของการให้การศึกษานี้มีอยู่ ๓ ระดับ คือ ป้องกันตนเอง ป้องกันผู้อื่น และปลูกฝังให้จิตสำนึกของความปลอดภัยหรือสวัสดินิสัย (Safety minded) เกิดขึ้น

๑.๒ บาดเจ็บวิทยา (Traumatology) ได้แก่การให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไป รวมทั้งบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ในการช่วยเหลือฉุกเฉินและการให้การศึกษาแก่บุคลากรทางสาธารณสุข เพื่อให้การรักษาที่ถูกต้องและการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ป่วยภายหลังการบาดเจ็บ

จากการศึกษาของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ปรากฏว่าสาเหตุสำคัญของ

การเกิดอุบัติภัยเนื่องจากเด็กไทยขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety conciousness) การสอนด้านสวัสดิศึกษา (Safety education) ในโรงเรียนเน้นหนักไปทางทฤษฎี ซึ่งเด็กไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ ดังนั้นการสอนทางด้านปฏิบัติ เช่น การฝึกให้รู้วิธีใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และให้เด็กรู้จักกฎจราจรใน "สวนจราจร" จะได้ประโยชน์มากกว่า (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๙ : ๑๕๘)

๒. การบังคับการตามกฎหมาย (Reinforcement)

เนื่องจากความหย่อนยานในการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ ทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกิดมากขึ้นตามลำดับและเกิดเจตคติในทางที่ผิดในวัยหนุ่มสาว ถือว่าการทำผิดกฎจราจรเป็นของโก้เก๋ เช่น การดัดแปลงตกแต่งรถเปลี่ยนเสียงแตรแปลก ๆ ตัดท่อไอเสียเพื่อให้เกิดเสียงดัง ดัดแปลงเพิ่มความเร็วของรถ รวมทั้งการชับรถแข่งในถนนสาธารณะ สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดอุบัติภัยเพิ่มสูงขึ้น

จากการศึกษาพบว่า ถ้ามีการบังคับตามกฎหมายอย่างเข้มงวด จะสามารถลดอุบัติภัยลงไปได้มากกว่าร้อยละ ๔๐ การจำกัดความเร็ว การออกกฎหมายบังคับให้ใช้หมวกกันน็อคและเข็มขัดนิรภัย จะช่วยลดอัตราบาดเจ็บ เสียชีวิต และพิการจากอุบัติภัยลงไปได้ การควบคุมไม่ให้ดื่มสุราขณะขับรถจะลดอุบัติภัยได้เป็นจำนวนมาก (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๙ : ๑๕๘ - ๑๕๙)

๓. มาตรการทางวิศวกรรม (Engineering)

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรจำเป็นต้องนำการวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้กับการจราจร ซึ่งเกี่ยวกับการออกแบบถนน ทางเท้า ทางข้าม เครื่องกีดขวางกลางถนน เครื่องหมายและสัญญาณต่าง ๆ รวมถึงวิศวกรรมการออกแบบรถยนต์ด้วย การติดตั้งสิ่งเหล่านี้ถ้าคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญแล้ว จะเป็นการช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ (จรินทร์ ธานีรัตน์. ๒๕๒๕ : ๖๘)

สวัสดิศึกษาเป็นการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนานิสัย เจตคติ และความรู้ เพื่อนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย ซึ่งสวัสดิศึกษาเป็นวิชาที่จัดให้มีการสอนทั้งในระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา แต่ละระดับนั้นจะมีการจัดการเรียนการสอนแตกต่างกันออกไป และในแต่ละระดับมีการจัดรายละเอียดของเนื้อหาวิชาแตกต่างกันไป ดังนี้

หลักสูตรกลุ่มวิชาสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิตระดับชั้นประถมศึกษา ซึ่งมีเนื้อหาวิชาสวัสดิศึกษา ดังนี้

ระดับชั้น	เนื้อหา
๑ – ๒	ความปลอดภัยในบ้าน – การป้องกันอันตรายที่เกิดจากการพลัดตกหกล้ม – การป้องกันอันตรายจากของแหลมคม – การป้องกันอันตรายที่เกิดจากไฟ – การป้องกันอันตรายจากพืชและสัตว์ ความปลอดภัยในการจราจร – การเดินถนน ทางเท้า – การขึ้นลงรถ การขึ้นลงเรือ – การปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ความปลอดภัยในโรงเรียน – อุบัติเหตุจากการเล่น การใช้เครื่องเล่น – อุบัติเหตุจากการเดินหรือวิ่งตามมุมอาคารเรียน
๓ – ๔	อุบัติเหตุในบ้าน – สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ – การระวังป้องกันและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ – การปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุในโรงเรียน – สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ – การระวังป้องกันและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ – การปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ระดับชั้น	เนื้อหา
๓ – ๔	อุบัติเหตุในการสัญจรไปมา – สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ – การปฏิบัติตนให้ปลอดภัยในการเดินทาง – วิธีปฏิบัติตนในการข้ามถนน – การปฏิบัติตน เมื่อเกิดอุบัติเหตุในระหว่างเดินทาง การป้องกันอันตรายจากไฟฟ้า ๑. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องไฟฟ้าในกรณีต่าง ๆ ๒. การป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ไฟฟ้า ๓. ส่วนประกอบของอุปกรณ์ไฟฟ้าอย่างง่าย ๆ – ปลั๊กไฟ – ฟิวส์
๕ – ๖	ความปลอดภัยในบ้าน ๑. ความหมายของอุบัติเหตุ ๒. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุภายในบ้าน – การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในบ้าน – การใช้เครื่องไฟฟ้า – อัคคีภัย ๓. การป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในบ้าน ความปลอดภัยในโรงเรียน ๑. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในกรณีต่าง ๆ – การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในโรงเรียน

ระดับชั้น	เนื้อหา
๕ – ๖	– การใช้เครื่องไฟฟ้า – อัคคีภัย – การพลัดตกหกล้ม ๒. การป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในโรงเรียน ความปลอดภัยในการจราจร ๑. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในกรณีต่าง ๆ – ทางบก – ทางน้ำ – ทางอากาศ ๒. การปฏิบัติตนในการเดินทางโดย – ทางบก – ทางน้ำ – ทางอากาศ ๓. การป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในการเดินทาง การป้องกันอัคคีภัย ๑. ความหมาย ๒. สาเหตุของการเกิดอัคคีภัย – บ้าน – โรงเรียน – โรงงาน ๓. การป้องกันอัคคีภัยในที่ต่าง ๆ

แหล่งที่มา : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร. ม.ป.ท. ๒๕๒๓ :
๔๓ – ๕๒.

หลักสูตรวิชาสุขศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งมีเนื้อหาสวัสดิศึกษาดังนี้ (กระทรวงศึกษาธิการ. ๒๕๓๓ ¦ ๖๙)

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๑

๑. การป้องกันอุบัติภัย

๒. อุบัติภัยในชีวิตประจำวัน

- สวัสดิภาพของคนเดินเท้า
- ความปลอดภัยในการโดยสารยานพาหนะ

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๒

๑. ความปลอดภัยภายในบ้าน

๒. ความปลอดภัยในการใช้จักรยาน

๓. ความปลอดภัยจากภัยธรรมชาติต่าง ๆ

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่๓

๑. การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

- การปฐมพยาบาลข้อเคล็ด ข้อเคลื่อน กระดูกหัก

หลักสูตรวิชาสุขศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีเนื้อหาสวัสดิศึกษาดังนี้ (กระทรวงศึกษาธิการ. ๒๕๓๓ ¦ ๘๔)

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔

๑. การปฐมพยาบาล

- ผู้ได้รับสารพิษต่าง ๆ
- การห้ามเลือดและใช้ผ้าพันแผล

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๕

๑. ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

๒. ความปลอดภัยเกี่ยวกับอัคคีภัย

๓. ความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖

๑. ความปลอดภัยในการจราจรทางบก

๒. ความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ

๓. ความปลอดภัยในการใช้ยา

๔. ความปลอดภัยเกี่ยวกับอาวุธนิวเคลียร์และกัมมันตรังสี

<u>การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า</u>

<u>การวิจัยในต่างประเทศ</u> ได้มีผู้ทำการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ไว้มากมาย ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

แฮดแดด (Haddad. 1976 : 550 – 557) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะการบาดเจ็บของผู้ป่วยจากอุบัติภัยรถจักรยานยนต์ ที่เข้ารับการรักษาพยาบาล ที่โรงพยาบาลมอนทรีออล ประเทศแคนาดา จากห้องฉุกเฉิน จำนวน 77 ราย ระหว่างฤดูร้อน ปี ค.ศ. 1974 เป็นเวลา 3 เดือนครึ่ง พบว่า ผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นชายมากที่สุด กลุ่มอายุ 16 – 20 ปี ผู้ป่วยมีทั้งเสียชีวิต บาดเจ็บรุนแรงและบาดเจ็บไม่รุนแรง และพบว่า กลุ่มที่เสี่ยงต่ออุบัติภัยรถจักรยานยนต์สูงสุด คือ ผู้ขับขี่เพศชายกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี

ซิลแมน (Silman. 1979 : 88 – 91) ได้ทำการวิจัยเรื่องการสำรวจเจตคติทางสุขภาพของนักเรียนที่ออกจากโรงเรียนแล้ว ผลการวิจัยพบว่า ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของนักเรียนโดยทั่วไปแล้วไม่มีความสัมพันธ์กัน แต่พฤติกรรมเด่น ๆ จะมีความสัมพันธ์กับเจตคติ

เอ็มไบร์ย (Embry. 1981 ¦ 3454) ได้ศึกษาการป้องกันการเสียชีวิตของเด็กเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการจราจร การถูกรถชนหรืออุบัติเหตุที่เกิดบนเส้นทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน โดยการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัย โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรก ให้ความรู้โดยการให้ดูจากหนังสือ และสอนวิธีใช้จากถนน และอีกกลุ่มให้ความรู้โดยการให้ดูหนังสือประกอบกับได้รับคำสั่งสอนจากพ่อแม่ โดยกลุ่มพ่อแม่มีความรู้เรื่องการจราจรมาก่อน ผลการศึกษาพบว่าในกลุ่มที่ให้ความรู้จากหนังสือและสอนวิธีใช้ถนนเพียงอย่างเดียวยังไม่มีความตระหนักในปัญหาความ

ปลอดภัย แต่กลุ่มที่ได้รับความรู้ประกอบคำแนะนำของพ่อแม่มีการปฏิบัติตนที่ดีและมีจิตสำนึกในความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของมิลเลอร์ (Miller. 1982 : 394) พบว่า การให้ความรู้แบบบูรณาการมีผลให้ผู้เรียนเกิดจิตสำนึกในความปลอดภัยมากกว่า และประสบอุบัติภัยน้อยกว่ากลุ่มที่ได้รับความรู้แบบไม่บูรณาการ

วูดวาร์ด (Woodward. 1983 : 66) รวบรวมข้อมูลในอังกฤษตั้งแต่ปี ค.ศ.1951 - 1980 พบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของคนมากกว่า 1,100 คนต่อปี เกิดในกลุ่มคนอายุน้อย ในปี ค.ศ. 1978 เพศชายอายุ 15 - 24 ปี เสียชีวิตจำนวน 3,538 คน เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 772 คน ในขณะที่ตายจากลิวคีเมียร์ (Leukemia) 90 คน ฮ็อคคินดีซีส (Hodgkin,s disease) 23 คน และแอสมา (Asthma) 22 คน

ซันเดอร์แลนด์ (Sunderland. 1984 : 754 - 757)ศึกษาข้อมูลปี ค.ศ. 1947 - 1979 ในเมือง Sheffield ประเทศอังกฤษพบว่า ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี มีการตายผิดธรรมชาติ 469 ราย เกิดจากอุบัติเหตุจราจร 226 ราย เป็นเพศชาย 155 ราย ส่วนใหญ่เกิดในช่วงอายุ 2 - 10 ปี เกิดจากการเล่นใกล้เคียงถนนในช่วงที่มืดในฤดูใบไม้ร่วง

จินาดู (Jinadu. 1984 : 153 - 156) ศึกษาระบาดวิทยาอุบัติภัยยานยนต์ใน Oyo State ประเทศไนจีเรียปี ค.ศ. 1979 - 1982 พบว่ามีอัตราป่วยจากอุบัติเหตุ 34 : 100,000 ประชากร และร้อยละ 7.4 เสียชีวิต จำนวน 2/3 เกิดในกลุ่มเด็กและวัยหนุ่มสาว ส่วนใหญ่เกิดในช่วงคริสมาสต์และเทศกาลอีสเตอร์และช่วงวันหยุด ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล รถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถที่เกี่ยวกับการค้าขาย สาเหตุที่สำคัญคือ คนขับรถขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ในเส้นทางและเมาสุรา

<u>การวิจัยในประเทศ</u> ได้มีผู้ทำการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้าไว้มากมาย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ภรต โทนแก้ว (๒๕๒๙ : ก - ข) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติภัยจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พบว่า ในระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๒ มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นทั้งหมด

ประมาณ ๒,๒๑๗ ราย โดยเป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติภัยรถจักยานยนต์ ๑,๖๑๒ ราย จากจำนวน ๑,๖๑๒ รายนี้ เป็นบาดเจ็บที่เกิดอุบัติภัยรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลจำนวน ๑,๐๖๗ ราย และนอกเขตเทศบาล ๕๔๙ ราย ความรุนแรงของการบาดเจ็บส่วนใหญ่จะมีบาดเจ็บเล็กน้อย พบว่าบริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บมากบริเวณศีรษะ ใบหน้า และคอ ร้อยละ ๔๑.๘ ในจำนวนผู้บาดเจ็บ ๑,๖๑๒ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๑,๒๑๖ ราย บาดเจ็บปานกลาง ๒๗๒ ราย บาดเจ็บสาหัส ๑๔๙ ราย และบาดเจ็บถึงตาย ๑๕ ราย อุบัติเหตุเกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ ๑๘ – ๒๗ ปี และเกิดในเพศชายมากกว่าหญิง ในอัตราส่วน ๓.๗ ต่อ ๑ อุบัติเหตุเกิดมากในนักเรียน นักศึกษา พบมากในช่วงเวลา ๑๔.๐๑ – ๑๘.๐๐ น. และมักจะเกิดบนทางตรง

ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (๒๕๒๙ ¦ ก – ข) ได้ศึกษาเชิงวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจากรถจักยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต จากการวิเคราะห์รายงานพบว่า ส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุคือ การถูกรถชนหรือถูกเฉี่ยวของจักรยานยนต์ บาดเจ็บร้อยละ ๕๕ เกิดขึ้นที่แขนและขา อุบัติเหตุพบสูงในช่วงอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี และพบในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน ๓.๕ ต่อ ๑ ผู้ขับขี่ที่สมรสแล้วประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ยังโสด ถนนลาดยางที่มีสภาพดี มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากกว่าถนนที่มีสภาพเลว

วิลาสินี วงษ์ประเสริฐ (๒๕๒๙ ¦ ๕๑) ได้ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอัตราการยอมรับมากได้แก่กลุ่มที่มีความคิดเห็นเชิงบวก นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนถนนจะมีการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน และพบว่าอัตราส่วนการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครมีอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

พรภินันท์ เลาะหนับ (๒๕๒๙ ¦ บทคัดย่อ) ได้ศึกษาความรู้ เจตคติ และากรปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖ ในโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า

๑. ความรู้เกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลาง นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีความรู้เกี่ยวกับสวัสดิภาพไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๒. เจตคติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนอยู่ในระดับดี นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมี

เจตคติเกี่ยวกับสวัสดิภาพไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๒. การปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนอยู่ในระดับดี นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

กิตติ พุฒิกานนท์ (๒๕๓๑ ¦ ก – ข) ได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติภัยจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีอัตราการได้รับอุบัติภัยจราจรใกล้เคียงกัน (๑ ¦ ๑.๖) ขณะที่อัตราการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติภัยจราจรมากที่สุดทั้งในเขตและนอกเขตเทศบาล ช่วงอายุที่ได้รับอุบัติภัยจราจรสูงสุดระหว่าง ๑๓ – ๑๕ ปี ร้อยละ ๕๓.๓ พบมากทั้งในเขตและนอกเขตเทศบาล ร้อยละ ๓๐.๖ และ ร้อยละ ๙๒.๕ ตามลำดับ และนักเรียนในเขตเทศบาลมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีกว่านักเรียนนอกเขตเทศบาลประมาณ ๒ เท่า ส่วนลักษณะส่วนบุคคลของนักเรียนทั้งในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลที่มีสุขภาพจิตดี สุขภาพร่างกายแข็งแรงเป็นผู้ที่เสี่ยงต่อการได้รับอุบัติภัยจราจรน้อยที่สุด ขณะที่กลุ่มนักเรียนที่ชอบเสี่ยง ชอบความตื่นเต้น ผลุนผลัน ไม่ชอบความจำเจ เป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการได้รับอุบัติภัยสูงที่สุด แสดงให้เห็นว่าบุคลิกภาพของคนมีความสัมพันธ์กับการได้รับอุบัติภัยจราจร

ประวิทย์ ลิ้มควรสุวรรณ และคนอื่น ๆ (กิตติ พุฒิกานนท์. ๒๕๓๑ ¦ ๑๕ ; อ้างอิงมาจาก ประวิทย์ ลิ้มควรสุวรรณ และคนอื่นๆ. ม.ป.ป.) ศึกษาย้อนหลังปี พ.ศ. ๒๕๒๐ – ๒๕๒๑ ที่โรงพยาบาลเลิศสินพบว่า อุบัติภัยจราจรที่มีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์เกิดกับคนช่วงอายุ ๑๕ – ๓๕ ปี ถึง ๒,๓๖๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๗ ตรงข้ามกับอุบัติภัยที่เกิดจากรถจักรยาน พบสูงที่สุดในกลุ่มอายุ ๒๐ ปี และลักษณะอุบัติภัยที่พบมากที่สุดคือ ถูกรถชนสูงถึง ๔,๐๔๙ ราย คิดเป็นร้อยละ ๔๘ ของผู้ป่วยอุบัติภัยทั้งหมด

จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยดังกล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่า การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมสุขภาพไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ซึ่งรวมถึงพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกจะเป็นอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับตัวแปรหลายประการ และยังมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมที่แตกต่างกันด้วย เช่น เพศ ประสบการณ์ได้รับอุบัติภัยจราจร และมาตรการในการป้องกันอุบัติภัยจราจรทางบกของโรงเรียนด้วย สิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวสามารถนำมาสรุปไว้ดังนี้

เพศเป็นตัวแปรที่น่าจะมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลในการแสดงการกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่แตกต่างกันของบุคคล จากการศึกษาของ กัสคิน (Guskin. 1964 : 84) พบว่า สังคมไทยมีแนวโน้มที่จะอบรมเลี้ยงดูเพศหญิงให้มีความสุภาพ เรียบร้อย ในขณะที่เพศชายจะอบรมเลี้ยงดูให้มีความเข้มแข็ง สังคมไทยในลักษณะเช่นนี้จึงเป็นสังคมสองมาตรฐาน (Double standard) และโดยธรรมชาติเพศชายและเพศหญิง มีลักษณะแตกต่างกันทั้งโครงสร้างทางกายและจิตใจ ซึ่งย่อมมีผลต่อบุคลิกภาพ แนวคิด และการปฏิบัติของเพศทั้งสอง โดยเฉพาะวัยรุ่นซึ่งเป็นวัยที่มักจะทำอะไรโดยขาดความยั้งคิด ขาดการเหนี่ยวรั้ง ชอบแข่งขัน เพศชายจะมีความสนใจและชอบกระทำในสิ่งที่ท้าทายโลดโผน ชอบเสี่ยงอันตราย ซึ่งตรงข้ามกับเพศหญิงที่มีความละเอียดอ่อน ไม่ชอบทำสิ่งที่ท้าทาย และมีจิตใจที่อ่อนโยนมีเหตุผลมากกว่าเพศชาย (สุพล บุญทรง. ๒๕๒๗ ¦ ๑๔๘ – ๑๕๙) นอกจากนี้ ภรณี สุศิริ (๒๕๓๑ ¦ ๗๖) ได้ศึกษาการปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยของนักศึกษาในวิทยาลัยพลศึกษา ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาชายและนักศึกษาหญิงในวิทยาลัยพลศึกษามีการปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน เพราะว่านักศึกษาวิทยาลัยพลศึกษาอยู่ในช่วงวัยรุ่นโดยธรรมชาติทางพัฒนาการด้านอารมณ์เพศชายและเพศหญิงที่แตกต่างกัน คือ เพศชายจะมีอารมณ์หุนหันพลันแล่นใจร้อน ชอบกระทำกิจกรรมที่โลดโผนหรือเสี่ยงอันตราย ซึ่งตรงข้ามกับเพศหญิงที่มีอุปนิสัยค่อนข้างอ่อนโยน มีเหตุผล และไม่ชอบทำกิจกรรมที่โลดโผนหรือรุนแรง และ ภรต โทนแก้ว (๒๕๒๙ ¦ ก) ได้ศึกษา ระบาดวิทยาของอุบัติภัยในเขตจราจรในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา พบว่า อุบัติภัยเกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ ๑๘ – ๒๓ ปี และเกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน ๓.๓ ต่อ ๑ ซึ่งสอดคล้องกับ ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (๒๕๒๙ ¦ ๗๖ – ๘๙) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า ส่วนใหญ่ของอุบัติภัย คือ ถูกรถชนหรือถูกเฉี่ยวของจักรยานยนต์ บาดเจ็บร้อยละ ๕๕ เกิดที่แขนและขา อุบัติภัยพบสูงในช่วงอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี และพบในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน ๓.๕ ต่อ ๑ และ วรจิตร วงศ์วัฒนวิสุทธิ์ (๒๕๒๘ ¦ ๖๕ – ๖๗) ได้ศึกษาเปรียบเทียบสวัสดินิสัยของนักศึกษาในวิทยาลัยครูและวิทยาลัยพลศึกษา ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาชายและหญิงทุกกลุ่มในทุกสถาบันมีสวัสดินิสัยโดยส่วนรวมค่อนข้างดี โดยนักศึกษาหญิงมีสวัสดินิสัยดีกว่านักศึกษาชาย ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของกองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ (๒๕๓๐ ¦ ๑๐๒ – ๑๐๓) ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา

ตอนต้นในประเทศไทยพบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยและการปฐมพยาบาล นักเรียนหญิงมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย และการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติภัยในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาในรัฐฮาวาย สหรัฐอเมริกา พบว่า นักเรียนชายประสบอุบัติภัยมากกว่านักเรียนหญิง นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นประสบอุบัติภัยมากกว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (Taketa. 1982 : 208 - 209) นอกจากนี้จากการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ. 1968 พบว่า หากเพศชายและเพศหญิงขับรถด้วยปริมาณระยะทางเท่า ๆ กันแล้วจำนวนอุบัติภัยที่เกิดขึ้นจากเพศหญิงจะสูงกว่าเนื่องจากความสามารถในการตัดสินใจไม่แน่นอน ปฏิกิริยาตอบสนองช้า และความชำนาญในการใช้อุปกรณ์ประจำรถไม่ดีเท่าเพศชาย (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๖ ¦ ๑๖) จากหลักการดังกล่าว ผู้วิจัยคิดว่า เพศจะมีผลทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ แตกต่างกัน

ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก น่าจะมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก จากแนวคิดของ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (๒๕๒๐ ¦ ๖๔) ในเรื่องประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific experiences) กล่าวว่า เจตคติของบุคคลจะเกิดหรือพัฒนาไปนั้น ก็เนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการ ซึ่งปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือ ประสบการณ์เฉพาะอย่าง และสีดา สุจริตกุล (๒๕๒๖ ¦ ๓๓ - ๔๓) ได้ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบและไม่เคยประสบอุบัติภัย ผลการวิจัยในด้านความคิดเห็นพบว่า การขับขี่ทั่วไป การแซงรถ การเลี้ยวรถ กลับรถ การหยุดรถ และจอดรถมีความแตกต่างกัน และประชา ทักษพันธุ์ (๒๕๒๙ ¦ ๒๑๒)ได้ศึกษาอุบัติภัยจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้ตั้งข้อสังเกตว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลาแตกต่างกันนั้น มิอาจเป็นเครื่องชี้ได้ว่า จะป้องกันการเกิดอุบัติภัยได้เสมอไป แต่ประสบการณ์จากการประสบอุบัติเหตุในอดีตมีแนวโน้มในการลดอุบัติภัยครั้งต่อไป สอดคล้องกับแนวคิดของ พอล (Paul. 1978 : 34 - 35) ที่ว่า มนุษย์เราเมื่อได้รับอันตรายจากสิ่งแวดล้อมหรือจากการกระทำของตนเองโดยเจตนาหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ตาม สิ่งเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อการปรับตัวของเขามิให้ได้รับอันตรายนั้น ๆ อีก เขาจะมีความระมัดระวังภัยที่จะเกิดขึ้นสูงยิ่งขึ้นไปอีก และความกลัวภัยนี้จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเจตคติและพฤติกรรมของเขา

ดังนั้นผู้ที่เคยได้รับประสบการณ์จากอุบัติเหตุจากการจราจร จึงน่าจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากผู้ที่ไม่เคยได้รับประสบการณ์จากอุบัติเหตุจากการจราจร

การศึกษาถึงสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติภัย พบว่า สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากคน ซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางด้านความปลอดภัยทั้งความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติทำให้เกิดเป็นสวัสดินิสัย โรงเรียนควรจัดบริการความปลอดภัยเพื่อเสริมสร้างการดำเนินชีวิตที่ปลอดภัยให้แก่นักเรียน โดยการให้นักเรียนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ เป็นการฝึกให้นักเรียนได้รู้จักช่วยตนเองและผู้อื่นทั้งภายในและภายนอกโรงเรียน เพื่อให้นักเรียนมีประสบการณ์และเกิดการปฏิบัติที่ถูกต้องจนเป็นสวัสดินิสัยอีกด้วย (กรมพลศึกษา. ๒๕๓๓ : ๑๔) ซึ่งสอดคล้องกับ พัชรา กาญจนรันย์ (๒๕๒๖ : ๖) กล่าวถึงบทบาทของโรงเรียนในการป้องกันอุบัติภัยว่าต้องร่วมมือกับชุมชน ซึ่งความรับผิดชอบสิ่งแรกที่โรงเรียนต้องกระทำ คือ การจัดสอนสวัสดิศึกษาในโรงเรียนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้เหมาะสมทั้งเจตคติ ความรู้ สวัสดินิสัย และทักษะที่จะช่วยให้นักเรียนดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างปลอดภัย และสุรี จันทรโมลี (๒๕๒๘ : ๔๕ – ๔๙) ทำการวิจัยเรื่องการศึกษาพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ ๕ ,๖ และผู้ที่จบชั้นประถมศึกษาปีที่ ๖ ในจังหวัดบุรีรัมย์ อำเภอเมืองและอำเภอลำปลายมาศ ผลการวิจัยสรุปว่า นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ ๕ ,๖ และผู้จบชั้นประถมศึกษาปีที่ ๖ โรงเรียนในโครงการสุขศึกษาสายการศึกษา มีความรู้และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพดีกว่านักเรียนที่อยู่ในกลุ่มที่มีลักษณะเดียวกันของโรงเรียนนอกโครงการสุขศึกษาสายการศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับ ธงชัย ศิริทัพ (๒๕๓๐ : ๙๒ – ๙๔) ศึกษาเรื่อง เปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ ๖ ในจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอนกับโรงเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพดีกว่านักเรียนโรงเรียนนอกโครงการ

จากการศึกษาเอกสารต่าง ๆ จึงสามารถนำมาเป็นแนวทางในการตั้งสมมติฐานได้ดังนี้

สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า

๑. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน

๒. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน

๓. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน

๔. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๕. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๖. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๗. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๘. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๙. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างจากนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๑๐. ความรู้และเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์เชิงนิมาน

๑๑. ความรู้และการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์เชิงนิมาน

๑๒. เจตคติและการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์เชิงนิมาน

บทที่ ๓

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ทำการศึกษาครั้งนี้ เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๐๓ โรงเรียน ซึ่งจำนวนนักเรียนทั้งสิ้น ๒๘,๕๒๔ คน เป็นนักเรียนชาย ๑๔,๑๖๐ คน นักเรียนหญิง ๑๔,๓๖๔ คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการคำนวณของยามาเน่ (Yamane. 1986 : 886)

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

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

N แทน จำนวนประชากร

e แทน ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม (ในครั้งนี้ = 0.05)

ได้จำนวน ๓๙๔ คน เป็นนักเรียนหญิง ๒๐๓ คน และเป็นนักเรียนชาย ๑๘๓ คน ซึ่งทำการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) ตามลำดับดังนี้

๑. โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ที่เป็นโรงเรียนสหศึกษา มีจำนวน ๑๐๓ โรงเรียน แบ่งออกเป็น ๙ กลุ่ม แต่ละกลุ่มมีโรงเรียนสังกัดประมาณ ๑๓ - ๑๕ โรงเรียน จากจำนวน ๙ กลุ่มนั้น ทำการสุ่มแบบแบ่งเป็นพวก (Stratified random sampling) ได้กลุ่มโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ๓ กลุ่มคิดเป็นร้อยละ ๓๓

๒. สุ่มโรงเรียนในแต่ละกลุ่มโรงเรียน โดยการจับฉลากรายชื่อโรงเรียนในแต่ละกลุ่มโรงเรียน ๆ ละ ๓ โรงเรียน รวมทั้งสิ้น ๖ โรงเรียน

๓. สุ่มนักเรียนในแต่ละโรงเรียนโดยการแบ่งสัดส่วนของนักเรียนในแต่ละโรงเรียน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น ๓๙๔ คน ดังปรากฏตามตาราง ๒

ตาราง ๒ จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มโรงเรียน	กลุ่มตัวอย่างโรงเรียน	ชื่อโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	
			ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
๑	–	–	–	–
๒	–	–	–	–
๓	๓	มักกะสันพิทยา	๑๖๐	๒๘
	๓	หอวัง	๕๐๙	๘๘
๔	๔	สุรศักดิ์มนตรี	๖๖๑	๑๑๔
	๔	กุนนทีรุทธารามวิทยาคม	๒๖๑	๔๕
๕	๕	บางกะปิ	๕๓๔	๙๓
	๕	หนองจอก	๑๔๓	๒๖
๖	–	–	–	–
๗	–	–	–	–
๘	–	–	–	–
๙	–	–	–	–
		รวม	๒,๒๗๖	๓๙๔

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

ลักษณะเครื่องมือ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งออกเป็น ๕ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ เป็นแบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุการจราจรทางบก และมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบกของโรงเรียน ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ ๒ เป็นแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบปรนัยชนิดเลือกตอบ (Multiple choice) มี ๕ ตัวเลือก จำนวน ๒๕ ข้อ

ตอนที่ ๓ เป็นแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี ๕ ระดับ จำนวน ๒๐ ข้อ

ตอนที่ ๔ เป็นแบบสอบถามการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี ๔ ระดับ จำนวน ๒๐ ข้อ

ตอนที่ ๕ คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับปัญหาอุบัติภัยจราจรทางบกและความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก จำนวน ๕ ข้อ

(รายละเอียดของเครื่องมืออยู่ในภาคผนวก ก.)

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างตามลำดับดังนี้

๑. ศึกษาโครงสร้าง วัตถุประสงค์ และองค์ประกอบของเนื้อหาที่เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ตามหลักสูตรระดับประถมศึกษา พุทธศักราช ๒๕๒๑ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๓๓) หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนต้น พุทธศักราช พ.ศ. ๒๕๒๑ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๓๓)

๒. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงใช้ตามความเหมาะสม

๓. สร้างแบบสอบถามด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ๔๓ ข้อ

ด้านเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ๓๖ ข้อ และด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ๔๑ ข้อ แล้วนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วนำไปให้คณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ตรวจ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

<u>การหาคุณภาพเครื่องมือ</u> ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามลำดับดังนี้

๑. นำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งคัดเลือกจากผู้มีประสบการณ์และทำงานเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกจำนวน ๕ ท่าน ตรวจเพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยใช้เกณฑ์กำหนดคะแนนความคิดเห็นดังนี้

คะแนน ๑ สำหรับแบบสอบถามที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

คะแนน ๐ สำหรับแบบสอบถามที่ไม่แน่ใจว่ามีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

คะแนน -๑ สำหรับแบบสอบถามที่ไม่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

บันทึกผลการพิจารณาความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญแต่ละข้อ แล้วนำไปหาค่าดัชนีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยผู้วิจัยเลือกข้อสอบที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องมากกว่าหรือเท่ากับ .๕ ซึ่งแสดงว่าแบบทดสอบนั้นมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา ซึ่งปรากฏว่าแบบทดสอบความรู้จำนวน ๔๓ ข้อ มีข้อสอบที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาเพียง ๓๐ ข้อ แบบสอบถามเจตคติ จำนวน ๓๖ ข้อ มีข้อสอบที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาเพียง ๒๗ ข้อ และแบบสอบถามการปฏิบัติ ๔๑ ข้อ มีข้อสอบที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาเพียง ๒๗ ข้อ

๒. นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน ๑๐๐ คน

๓. นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดลองใช้แล้วมาตรวจให้คะแนนและหาค่าความยากง่ายและค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) โดยแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ใช้วิธีวิเคราะห์แบบแบ่งกลุ่มสูงกลุ่มต่ำ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ หาค่าความยากง่ายและค่าอำนาจจำแนก ข้อคำถามที่ใช้ได้จะต้องมีค่าความยากง่าย ๐.๒๐ – ๐.๘๐ แล้วมีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ ๐.๒๐ ขึ้นไป ผลการทดลองใช้ปรากฏว่า แบบทดสอบความรู้ทดลองใช้ ๓๐ ข้อ ได้ค่าที่มีค่าความยากง่าย และค่าอำนาจจำแนกใช้ได้ ๒๕ ข้อ ส่วนแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยว

กับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก นำมาวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อ โดยการแบ่งกลุ่มสูง กลุ่มต่ำ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ และทดสอบค่าที (t - test) ข้อที่มีค่าตั้งแต่ ๒.๐๒ ขึ้นไป ถือว่าใช้ได้ ซึ่งผลจากการทดลองปรากฏว่า แบบสอบถามเจตคติทดลองใช้ ๒๗ ข้อ ได้ข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกใช้ได้ ๒๐ ข้อ และแบบสอบถามการปฏิบัติทดลองใช้ ๒๗ ข้อ ได้ข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกใช้ได้ ๒๐ ข้อ (รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ข.)

๔. สำหรับแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกสูงอยู่ในเกณฑ์ที่ใช้ได้ นำไปหาค่าความเที่ยง (Reliabilitty) สำหรับแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติใช้สูตร การหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha - Coefficient) ของครอนบัค (conbach) (วิเชียร เกตุสิงห์. ๒๕๓๐ : ๑๑๙) ปรากฏผลได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามความรู้เท่ากับ ๐.๘๒ และค่าความเที่ยงของแบบสอบถามเจตคติเท่ากับ ๐.๙๐ และค่าความเที่ยงของแบบสอบถามการปฏิบัติเท่ากับ ๐.๗๗ ซึ่งเป็นค่าความเที่ยงที่สูงพอจะนำไปทดสอบกับกลุ่มตัวอย่างต่อไปได้

<u>เกณฑ์การให้คะแนนเครื่องมือ</u>

๑. ด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ในแบบสอบถามตอนที่ ๒ ถ้านักเรียนตอบข้อที่ถูกต้องจะได้ ๑ คะแนน ถ้าตอบข้อผิดจะได้ ๐ คะแนน ถ้าทำคะแนนได้ตั้งแต่ร้อยละ ๕๐ ขึ้นไป ถือว่ามีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก (นิภา มนูญปิจุ. ๒๕๒๘ : ๘๐) ซึ่งระดับความรู้ทำโดยนำคะแนนด้านความรู้มาทำให้เป็นคะแนนที (T - Score)

๒. ด้านเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ในแบบสอบถามตอนที่ ๓ มีข้อคำถามที่เป็นเจตคติทางบวก และข้อที่เป็นเจตคติทางลบ มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

๒.๑ ข้อความที่เป็นเจตคติทางบวก มีเกณฑ์การให้คะแนนคือ

ข้อเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	๕
เห็นด้วย	๔
ไม่แน่ใจ	๓
ไม่เห็นด้วย	๒

ข้อเลือก	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	๑

๒.๒ ข้อความที่เป็นเจตคติทางลบ มีเกณฑ์การให้คะแนนคือ

ข้อเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	๑
เห็นด้วย	๒
ไม่แน่ใจ	๓
ไม่เห็นด้วย	๔
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	๕

ซึ่งการจัดระดับเจตคติทำโดยนำคะแนนเจตคติมาทำให้เป็นคะแนนที (T - Score)

๓. ด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ในแบบสอบถามตอนที่ ๔ มีข้อคำถามที่เป็นการปฏิบัติทางบวก และข้อที่การปฏิบัติทางลบ มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

๓.๑ ข้อความที่เป็นการปฏิบัติทางบวก มีเกณฑ์การให้คะแนนคือ

ข้อเลือก	คะแนน
ปฏิบัติทุกครั้ง	๓
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	๒
ปฏิบัติบางครั้ง	๑
ไม่ปฏิบัติเลย	๐

๓.๒ ข้อความที่เป็นการปฏิบัติทางลบ มีเกณฑ์การให้คะแนนคือ

ข้อเลือก	คะแนน
ปฏิบัติทุกครั้ง	๐
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	๑
ปฏิบัติบางครั้ง	๒
ไม่ปฏิบัติเลย	๓

ซึ่งการจัดระดับการปฏิบัติทำโดยนำคะแนนการปฏิบัติมาทำเป็นคะแนนที (T - Score)

วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

๑. ขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร ถึงผู้อำนวยการโรงเรียนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๒. ผู้วิจัยนำหนังสือแนะนำตัวไปมอบให้ผู้อำนวยการแต่ละโรงเรียน เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยไปเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง

๓. นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากโรงเรียนต่าง ๆที่เป็นกลุ่มตัวอย่างพร้อมทั้งรับแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเองเช่นเดียวกัน

๔. ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ผลต่อไป

วิธีจัดกระทำกับข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้ว ผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

๑. ตรวจดูความเรียบร้อยของแบบสอบถาม แล้วคัดเลือกฉบับที่สมบูรณ์ไว้

๒. ตรวจให้คะแนนข้อคำถามแต่ละข้อของแบบสอบถามแต่ละชุดตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้

๓. วิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เอส พี เอส เอส (SPSS : Statistical Package of the Social Science) ตามตัวแปรที่ศึกษาโดยใช้การคำนวณหาค่าความถี่และร้อยละ

๔. นำคะแนนที่ได้จากแบบสอบถามด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติมาทำให้เป็นคะแนนที (T - Score) เพื่อจัดข้อมูลของพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

๕. จัดกลุ่มของระดับคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยด้ารการจราจรทางบก โดยแบ่ง ๓ ระดับ คือ

กลุ่มสูง	ระดับคะแนนทีตั้งแต่ ๖๕ ขึ้นไป
กลุ่มปานกลาง	ระดับคะแนนทีระหว่าง ๔๐ ถึง ๖๔
กลุ่มต่ำ	ระดับคะแนนทีต่ำกว่า ๔๐

๖. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของคะแนนเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนตามตัวแปร เพศ การประสบอุบัติเหตุการจราจรทางบก และมาตรการในการป้องกันอุบัติภัยจราจรทางบกของโรงเรียน โดยการทดสอบค่า ที (t - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑ - ๙

๗. วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ , ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก โดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑๐ - ๑๒

<u>สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล</u>

๑. <u>สถิติพื้นฐาน</u>

๑.๑ หาค่าร้อยละ โดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. ๒๕๓๑ ¦ ๕๙)

$$P = \frac{f}{n} \times 100$$

เมื่อ p แทน ค่าร้อยละ

f แทน ความถี่ที่ต้องการแปลงให้เป็นร้อยละ

n แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

๑.๒ หาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) โดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. ๒๕๒๘ ¦ ๕๙)

$$\bar{X} = \frac{\Sigma x}{N}$$

เมื่อ $\bar{X}$ แทน ค่าคะแนนเฉลี่ย

Σx แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

N แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

๑.๓ หาค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. ๒๕๒๓ : ๓๙)

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

เมื่อ S แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน

ΣX^2 แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง

$(\Sigma X)^2$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง

N แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

๒. <u>สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพของเครื่องมือ</u>

๒.๑ การวิเคราะห์ค่าอำนาจจำแนก (Discrimination Power) เป็นรายข้อ

๒.๑.๑ แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ใช้การแบ่งเป็นกลุ่มสูง - กลุ่มต่ำ

๒.๑.๒ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ใช้เทคนิค ๒๕ เปอร์เซ็นต์ ของการเร็ท (Garrett) แล้วทดสอบด้วยสถิติค่า ที (t - test) (วิเชียร เกตุสิงห์. ๒๕๓๐ : ๑๑๔ - ๑๑๖)

$$t = \sqrt{\frac{\bar{X}_H - \bar{X}_L}{\frac{S_H^2 + S_L^2}{n}}}$$

เมื่อ $\bar{X}_H$ แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มได้คะแนนสูง

$\bar{X}_L$ แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มได้คะแนนต่ำ

S_H^2 แทน ความแปรปรวนของกลุ่มได้คะแนนสูง

S_L^2 แทน ความแปปรวนของกลุ่มได้คะแนนต่ำ

n แทน จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละกลุ่ม

๒.๒ การวิเคราะห์ค่าความเที่ยง (Reliability)

๒.๒.๑ แบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ใช้สูตร สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha - Coefficient) ของครอนบัค (cronbach) (วิเชียร เกตุสิงห์. ๒๕๓๐ : ๑๑๙)

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

เมื่อ α แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

n แทน จำนวนข้อสอบ

v_i^2 แทน ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

v_t^2 แทน ความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

$\sum v_i^2$ แทน ผลรวมของค่าความแปรปรวนเป็นรายข้อ

๓. <u>สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล</u>

๓.๑ เปลี่ยนคะแนนที่ได้จากแบบสอบถามความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติให้เป็นคะแนนที (T - Score) โดยการนำคะแนนที่ได้มาเขียนชั้นของคะแนน ความถี่ และความถี่สะสม แล้วนำมาคำนวณหา $cf + \frac{1}{2}f$ ในแต่ละชั้นคะแนน และความถี่สะสมแต่ละจำนวนให้เป็นอัตราร้อยละ แล้วลบเลขทุกจำนวนที่คำนวณได้ในแต่ละชั้นด้วย 50 หลังจากนั้นนำไปหาค่า Z ในตาราง

แล้วจึงนำมาคำนวณหาคะแนน T จากสูตร

$$T - Score = 50 + 10Z$$

หลังจากได้ค่า T - Score แล้วนำไปเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหน้าที่ ๔๙

๓.๒ ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสองกลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๕, ๖, ๗, ๘ และ ๙ โดยใช้สูตรหาค่าที (t - test) (ชูศรี วงศ์รัตนะ. ๒๕๒๗ : ๑๗๗)

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$$

$$df = \frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}\right]^2}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1}\right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2}\right]^2}{n_2 - 1}}$$

เมื่อ t แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t - distribution

$\bar{X}_1$, $\bar{X}_2$ แทน ค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม

S_1^2 , S_2^2 แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม

n_1 , n_2 แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม

df แทน ชั้นแห่งความเป็นอิสระ

๓.๓ นำคะแนนทั้ง ๓ ชุด คือ คะแนนจากแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก มาหาสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑๐, ๑๑ และ ๑๒ โดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's

Product Moment Correlation Coefficient) (ประคอง กรรณสูตร. ๒๕๒๘ : ๑๐๖)

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

เมื่อ X แทน คะแนนในชุดแรก

Y แทน คะแนนในชุดหลัง

r_{xy} แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

ΣXY แทน ผลรวมของผลคูณของคะแนนทั้ง ๒ ชุด

ΣX แทน ผลรวมของคะแนนในชุดแรก

ΣY แทน ผลรวมของคะแนนในชุดหลัง

ΣX^2 แทน ผลรวมกำลังสองของคะแนนในชุดแรก

ΣY^2 แทน ผลรวมกำลังสองของคะแนนในชุดหลัง

N แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

บทที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า

ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

X	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
N	แทน	จำนวนในกลุ่มตัวอย่าง
SD	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาในการพิจารณาการกระจายของค่าที
df	แทน	ชั้นแห่งความอิสระ
r	แทน	ค่าสัมประสิทธ์สหสัมพันธ์
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ .๐๕
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ .๐๑

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

๑. วิเคราะห์สถานภาพโดยทั่วไปของนักเรียน โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นค่าร้อยละ และเสนอเป็นตาราง

๒. วิเคราะห์ระดับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร โดยจัดเป็นคะแนนที (T - score)

๓. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกและ

โรงเรียนมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน โดยการทดสอบค่าที (t - test)

๔. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Peason's Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการศึกษาค้นคว้า

๑. การวิเคราะห์สถานภาพโดยทั่วไปของนักเรียน โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นค่าร้อยละและเสนอเป็นตาราง ดังปรากฏตามตาราง ๓ ถึงตาราง ๗

ตาราง ๓ จำนวนและร้อยละของคำตอบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียนและการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
๑. เพศ		
๑.๑ ชาย	๑๘๓	๔๓.๔๖
๑.๒ หญิง	๒๐๓	๕๒.๕๓
รวม	๓๙๔	๑๐๐.๐๐

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
๒. ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก		
๒.๑ เคย	๑๓๓	๓๓.๓๕
๒.๒ ไม่เคย	๒๖๑	๖๖.๒๔
รวม	๓๙๔	๑๐๐.๐๐
๓. การมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน		
๓.๑ มี	๒๕๐	๖๓.๔๕
๓.๒ ไม่มี	๑๔๔	๓๖.๕๔
รวม	๓๙๔	๑๐๐.๐๐

จากตาราง ๗ แสดงว่า นักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมีนักเรียนหญิงมากกว่านักเรียนชาย โดยนักเรียนชายมีจำนวน ๒๐๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๗.๔๖ และนักเรียนหญิงมีจำนวน ๑๘๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๕๓

นักเรียนส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีจำนวน ๑๓๓ คคน คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๓๕ และนักเรียยนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีจำนวน ๒๖๑ คน คิดเป็น ๖๖.๒๔

นักเรียนส่วนใหญ่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีจำนวน ๒๕๐ คน

คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๔๕ และนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีจำนวน ๑๔๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๕๔

ตาราง ๔ จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียน

ลักษณะการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก	จำนวน	ร้อยละ
ถูกรถชน	๒๕	๑๘.๗๒
ถูกรถเฉี่ยว	๕๓	๓๔.๑๙
ตกรถ	๓๔	๒๑.๙๓
อื่น ๆ	๓๙	๒๕.๑๖
รวม	๑๕๕	๑๐๐.๐๐

จากตาราง ๔ แสดงว่า ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียนส่วนใหญ่นักเรียนถูกรถเฉี่ยว จำนวนร้อยละ ๓๔.๑๙ นักเรียนตกรถจำนวนร้อยละ ๒๑.๙๓ นักเรียนถูกรถชนจำนวนร้อยละ ๑๘.๗๒ และนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกด้วยวิธีอื่น ๆ จำนวนร้อยละ ๒๕.๑๖

ตาราง ๕ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน

มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกโรงเรียน	จำนวน	ร้อยละ
การใช้ธงในการข้ามถนน	๖๓	๑๙.๗๖
การจัดให้มีตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน	๑๔๙	๔๓.๙๕
การจัดให้มีป้ายจราจรในโรงเรียน	๒๙	๘.๕๕
การมีบริการรถโรงเรียน	๓๖	๑๐.๖๑
อื่น ๆ	๕๘	๑๗.๑๐
รวม	๓๓๙	๑๐๐.๐๐

จากตาราง ๕ แสดงว่า มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน ส่วนใหญ่โรงเรียนจัดให้มีตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน จำนวนร้อยละ ๔๓.๙๕ การใช้ธงในการข้ามถนนจำนวนร้อยละ ๑๙.๗๖ การมีบริการรถโรงเรียน จำนวนร้อยละ ๑๐.๖๑ การจัดให้มีป้ายจราจรในโรงเรียน จำนวนร้อยละ ๘.๕๕ และมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอื่น ๆ จำนวนร้อยละ ๑๗.๑๐

ตาราง ๖ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

การเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน	จำนวน	ร้อยละ
เดินมาโรงเรียน	๗๗	๑๒.๔๘
มาโดยรถโดยสารประจำทาง	๓๑๓	๕๐.๗๗
มาโดยรถจักรยาน	๓๐	๔.๘๖
มาโดยรถจักรยานยนต์	๕๒	๘.๔๖
มาโดยรถยนต์ส่วนตัว	๕๖	๙.๐๘
ผู้ปกครองขับรถมาส่ง	๗๙	๑๒.๘๐
อื่น ๆ	๑๐	๑.๖๒
รวม	๖๑๗	๑๐๐.๐๐

ตาราง ๖ แสดงว่า การเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาโดยรถโดยสารประจำทางจำนวน ร้อยละ ๕๐.๗๗ ผู้ปกครองขับรถมาส่ง จำนวนร้อยละ ๑๒.๘๐ เดินมาโรงเรียน จำนวนร้อยละ ๑๒.๔๘ มาโดยรถยนต์ส่วนตัว จำนวนร้อยละ ๙.๐๘ มาโดยรถจักรยานยนต์ จำนวนร้อยละ ๘.๔๖ มาโดยรถจักรยาน จำนวนร้อยละ ๔.๘๖ และนักเรียนเดินทางมาโรงเรียนโดยวิธีการอื่น ๆ จำนวนร้อยละ ๑.๖๒

ตาราง ๗ จำนวนและร้อยละของนักเรียนที่สามารถขับขี่รถได้จำแนกตามประเภทของรถ

ประเภทของรถ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยาน	๓๑๐	๕๑.๙๓
รถยนต์ส่วนบุคคล	๘๖	๑๔.๔๐
รถจักรยานยนต์	๒๐๑	๓๓.๖๗
รวม	๕๙๗	๑๐๐.๐๐

ตาราง ๗ แสดงว่า นักเรียนที่สามารถขับขี่รถได้ โดยส่วนใหญ่นักเรียนสามารถขับขี่รถจักรยานได้ จำนวนร้อยละ ๕๑.๙๓ นักเรียนที่สามารถขับขี่จักรยานยนต์ได้ จำนวนร้อยละ ๓๓.๖๗ และนักเรียนที่สามารถขับขี่รถยนต์ส่วนตัวได้ จำนวนร้อยละ ๑๔.๔๐

๒. การวิเคราะห์ระดับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ดังปรากฏตามตาราง ๘

ตาราง ๘ คะแนนทีของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	N	คะแนนที (T - Score)	ระดับ
ความรู้	๓๙๔	๕๔.๘๐	ปานกลาง
เจตคติ	๓๙๔	๕๓.๕๐	ปานกลาง
การปฏิบัติ	๓๙๔	๕๐.๓๐	ปานกลาง

ตาราง ๘ แสดงว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง โดยเทียบตามเกณฑ์ของค่าที (T - Score) ในหน้าที่ ๔๔ และมีค่าที (T - Score) ๕๔.๘๐, ๕๓.๕๐ และ ๕๐.๓๐ ตามลำดับ

๒. การเปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ตามตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียน และการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน ดังปรากฏตามตาราง ๙ ถึง ตาราง ๑๑

ตาราง ๙ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

พฤติกรรม	ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D	df	t
ความรู้	ชาย	๑๘๓	๑๔.๓๙	๔.๗๗	๓๙๒	๑.๐๐
	หญิง	๒๐๓	๑๓.๖๐	๓.๘๕		
เจตคติ	ชาย	๑๘๓	๗๘.๒๙	๙.๑๕	๓๙๒	๑.๗๕
	หญิง	๒๐๓	๗๙.๘๒	๘.๑๙		
การปฏิบัติ	ชาย	๑๘๓	๓๕.๑๑	๖.๒๖	๓๙๒	๔.๓๑ **
	หญิง	๒๐๓	๓๓.๖๖	๕.๔๐		

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ (t = ๒.๕๘)

ตาราง ๙ แสดงว่า

ความรู้ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานในข้อที่ ๑ โดยนักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีคะแนนเฉลี่ย ๑๔.๓๙ และ ๑๓.๙๖ ตามลำดับ

เจตคติ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานในข้อที่ ๒ โดยนักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีคะแนนเฉลี่ย ๗๘.๒๙ และ ๗๙.๘๒ ตามลำดับ

การปฏิบัติ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานในข้อที่ ๓ โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนชาย (คะแนนเฉลี่ย ๓๓.๖๖ และ ๓๕.๑๑ ตามลำดับ)

ตาราง ๑๐ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกระหว่างนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

พฤติกรรม	ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D	df	t
ความรู้	นักเรียนเคยมีประสบการณ์	๑๓๓	๑๔.๓๑	๔.๑๘	๓๙๒	๐.๔๓
	นักเรียนไม่เคยมีประสบการณ์	๒๖๑	๑๔.๐๙	๔.๓๕		
เจตคติ	นักเรียนเคยมีประสบการณ์	๑๓๓	๗๘.๗๓	๙.๕๓	๓๙๒	๑.๒๖
	นักเรียนไม่เคยมีประสบการณ์	๒๖๑	๗๙.๕๑	๘.๑๖		
การปฏิบัติ	นักเรียนเคยมีประสบการณ์	๑๓๓	๓๕.๕๙	๖.๔๙	๓๙๒	๒.๐๔ *
	นักเรียนไม่เคยมีประสบการณ์	๒๖๑	๓๖.๘๘	๕.๖๒		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ (t = ๑.๙๖)

ตาราง ๑๐ แสดงว่า

ความรู้ นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๔ โดยนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์และนักเรียนที่ไม่มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีคะแนนเฉลี่ย ๑๔.๓๑ และ ๑๔.๐๙ ตามลำดับ

เจตคติ นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับ

นักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๕ โดยนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์และนักเรียนที่ไม่มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีคะแนนเฉลี่ย ๗๘.๗๗ และ ๗๙.๕๑ ตามลำดับ

การปฏิบัติ นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๖ โดยนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (คะแนนเฉลี่ย ๓๕.๕๙ และ ๓๖.๘๘ ตามลำดับ)

ตาราง ๑๑ เปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ระหว่างนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

พฤติกรรม	ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D	df	t
ความรู้	โรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ	๒๕๐	๑๓.๓๔	๔.๔๓	๓๙๒	๒.๕๘ **
	โรงเรียนที่ไม่มีมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ	๑๔๔	๑๔.๘๙	๓.๙๕		
เจตคติ	โรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ	๒๕๐	๗๘.๕๒	๘.๙๙	๓๙๒	๑.๓๑
	โรงเรียนที่ไม่มีมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ	๑๔๔	๘๐.๐๘	๘.๐๕		
การปฏิบัติ	โรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ	๒๕๐	๗๖.๓๐	๕.๙๙	๓๙๒	๑.๑๑
	โรงเรียนที่ไม่มีมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ	๑๔๔	๗๖.๐๑	๕.๘๙		

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ (t = ๒.๕๘)

ตาราง ๑๑ แสดงว่า

ความรู้ นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑

ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๓ โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก (คะแนนเฉลี่ย ๑๓.๓๔ และ๑๔.๘๙ ตามลำดับ)

เจตคติ นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๘ โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการและนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีคะแนนเฉลี่ย ๗๘.๕๒ และ ๘๐.๐๘ ตามลำดับ

การปฏิบัติ นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๙ โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการและนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีคะแนนเฉลี่ย ๓๖.๓๐ และ ๓๖.๐๑ ตามลำดับ

๔. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตน เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานครดังปรากฏตามตาราง ๑๒

ตาราง ๑๒ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตน เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ความรู้	เจตคติ	การปฏิบัติ
ความรู้	๑.๐๐	๐.๓๕ **	๐.๐๙
เจตคติ		๑.๐๐	๐.๓๙ **
การปฏิบัติ			๑.๐๐

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ (r = ๐.๑๓)

ตาราง ๑๒ แสดงว่า ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงนิมานในระดับปานกลางกับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานในข้อที่ ๑๐

ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๑๑

เจตคติมีความสัมพันธ์เชิงนิมานในระดับปานกลางกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ ๑๒

บทที่ ๕

บทย่อ สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

บทย่อ

ความมุ่งหมายในการค้นคว้า

๑. เพื่อทราบพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนด้านความปลอดภัยในการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

๒. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

๓. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติทางด้านความปลอดภัยในการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ภาคเรียนที่ ๒ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๓๙๔ คน เป็นนักเรียนชาย ๑๘๗ คน และนักเรียนหญิง ๒๐๗ คน ซึ่งได้มาโดยวิธีสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน แบ่งออกเป็น ๕ ตอน

ตอนที่ ๑ แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ

ตอนที่ ๒ แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกซึ่งมีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ ๕ ตัวเลือก

ตอนที่ ๓ แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า ๕ ระดับ

ตอนที่ ๔ แบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า ๔ ระดับ

ตอนที่ ๕ คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับปัญหาอุบัติภัยจราจรทางบก และความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาอุบัติภัยจราจรทางบก

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เอส พี เอส เอส (SPSS ¦ Statistical Package of the Social Science) ตามลำดับ ดังนี้

๑. วิเคราะห์สถานภาพทั่วไปของนักเรียน โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละและเสนอเป็นตาราง

๒. วิเคราะห์ระดับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ภาคเรียนที่ ๒ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร

๓. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน โดยการทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปร ๒ กลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน โดยการทดสอบค่าที (t – test) เพื่อ

ทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๕, ๖, ๗, ๘ และ ๙

๔. หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ ๑๐, ๑๑ และ ๑๒

<u>สรุปผลการค้นคว้า</u> ปรากฏดังนี้ คือ

๑. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ภาคเรียนที่ ๒ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง

๒. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๓. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๔. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนชาย

๕. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากจราจรทางบกมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๖. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๗. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้าน

การจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ โดยนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๘. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้ดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๙. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๑๐. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๑๑. ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงนิมานกับเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑

๑๒. ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงนิเสธกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน

๑๓. เจตคติมีความสัมพันธ์เชิงนิมานกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑

อภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยทั่วไปของนักเรียน ระดับพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก การเปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ตามตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน และความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์พบว่า

๑. ลักษณะโดยทั่วไปของนักเรียน พบว่านักเรียนหญิงมากกว่านักเรียนชาย ส่วนใหญ่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก การเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนส่วนใหญ่มาโดยการโดยสารรถประจำทางและพบว่านักเรียนส่วนใหญ่สามารถขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ได้

๒. ระดับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะการได้มีการกำหนดให้นักเรียนได้เรียนสวัสดิศึกษาในทุกระดับชั้นตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ ๑ ซึ่งนอกจากจะเรียนอยู่ในวิชาสุขศึกษาแล้ว เนื้อหาวิชาสวัสดิศึกษาได้สอดแทรกความรู้การป้องกันอุบัติเหตุเข้าไปในวิชาอื่น ๆ ด้วย และในปัจจุบันรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุการจราจร มีการรณรงค์ เผยแพร่ความรู้และข่าวสารทางสื่อมวลชน วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งตีพิมพ์ และวารสารต่าง ๆ อย่างแพร่หลาย ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีส่วนทำให้นักเรียนมีความรู้อยู่ในระดับที่ดี ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเรียนการสอนยังไม่สอดคล้องกับชีวิตจริง เป็นการสอนเพื่อให้เกิดการท่องจำ ทำให้เด็กขาดความสนใจและไม่ได้นำไปปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสภาวิจัยแห่งชาติ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ม.ป.ป. ; ๘๑ ; อ้างอิงมาจาก สภาวิจัยแห่งชาติ. ม.ป.ป) ที่ว่า ในปัจจุบันการให้การศึกษาในการจราจรอย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายแก่นักเรียน

นิสิต นักศึกษายังไม่เพียงพอ การกำหนดหลักสูตรในเรื่องนี้ โรงเรียนและสถาบันการศึกษาทุกระดับยังไม่ได้เน้นให้ชัดเจน จึงไม่ก่อให้เกิดผลปฏิบัติเท่าที่ควร และจากการศึกษาของนิภา มนุญปิจุและคณะ (๒๕๒๖ : ๓๐๓ - ๓๑๑) พบว่า สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุก็เนื่องจาก เด็กไทยขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Conciousness) การสอนสวัสดิศึกษาในโรงเรียนจึงควรเน้นหนักทั้งทางทฤษฎีและการปฏิบัติจึงจะเกิดพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติที่ต้องการอย่างแท้จริง และผลงานวิจัยครั้งนี้ได้ผลสอดคล้องกับการศึกษาของ พรภินันท์ เลาะหนับ (๒๕๓๐ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลาง

๓. เปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ตามตัวแปร เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกและการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียนพบว่า

๓.๑ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน และนักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ผลการวิจัยอธิบายได้ดังนี้ เนื่องจากนักเรียนชายและนักเรียนหญิงเป็นเด็กที่อยู่ในวัยเดียวกัน มีประสบการณ์ ระดับสติปัญญา และการรับรู้ใกล้เคียงกัน การได้รับความรู้และประสบการณ์ต่าง ๆ จากโรงเรียน ครอบครัว และสื่อมวลชนคล้ายคลึงกัน และส่วนใหญ่เป็นนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนสหศึกษา จึงมีสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคมใกล้เคียงกัน ทำให้ระดับความรู้ของนักเรียนไม่แตกต่างกัน และเนื่องจากนักเรียนชายและนักเรียนหญิงเป็นเด็กวัยรุ่น ซึ่งมักจะได้รับอิทธิพลจากหมู่คณะ เด็กวัยนี้จึงมีความรู้สึกนึกคิดใกล้เคียงกัน อีกทั้งวัยรุ่นยังมีความวิตก ความกลัวว่าตนเองจะแตกต่างจากคนอื่น จึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีเจตคติที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ พรภินันท์ เลาะหนับ (๒๕๓๐ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีความรู้ และเจตคติเกี่ยวกับสวัสดิภาพไม่แตกต่างกัน ส่วนทางด้านการปฏิบัตินั้นนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย เพราะว่าโดยธรรมชาติ เพศชายกับเพศหญิงมีลักษณะแตกต่างกันทั้งโครงสร้างทางกายและจิตใจ

ซึ่งย่อมมีผลต่อบุคลิกภาพ แนวคิด และการปฏิบัติของเพศทั้งสอง โดยเฉพาะวัยรุ่นซึ่งเป็นวัยที่มักกระทำอะไรโดยขาดความยั้งคิด ขาดการเหนี่ยวรั้ง เพศชายจะมีความสนใจและชอบกระทำในสิ่งที่ท้าทายโลดโผน ชอบเสี่ยงอันตราย ซึ่งตรงข้ามกับเพศหญิงที่มีความละเอียดอ่อน ไม่ชอบทำสิ่งที่ท้าทายและมีจิตใจที่อ่อนโยนมีเหตุผลมากกว่าเพศชาย (สุพล บุญทรง. ๒๕๒๗ : ๑๔๘ - ๑๕๙) และจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า แบบสอบถามทางด้านการปฏิบัติในข้อที่ ๒, ๓, ๘, ๙, ๑๖, ๑๗ และ ๑๘ มีความแตกต่างระหว่างนักเรียนชายและนักเรียนหญิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติที่ดีกว่านักเรียนชาย ซึ่งเป็นข้อคำถามที่แสดงถึงการกระทำที่โลดโผนและท้าทาย และจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน และสอดคล้องกับการศึกษาของพรภินันท์ เลาะหนับ (๒๕๓๐ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพแตกต่างกัน และจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นในประเทศไทย พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการปฐมพยาบาลนั้น นักเรียนหญิงมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย (กองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ. ๒๕๓๐ : ๑๐๒ - ๑๐๓) และยังสอดคล้องกับการศึกษาของวรจิตร วงศ์วัฒนวิสุทธิ์ (๒๕๒๘ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเปรียบเทียบสวัสดินิสัยของนักศึกษาในวิทยาลัยครูและวิทยาลัยพลศึกษา พบว่า นักศึกษาหญิงมีสวัสดินิสัยดีกว่านักศึกษาชาย

๓.๒ นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีความรู้ และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน และมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ โดยนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุการจราจรทางบกมีการปฏิบัติตนที่ดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเป็นบุคคลที่อยู่ในวัยเดียวกัน อายุใกล้เคียงกัน และต่างก็ได้รับความรู้และประสบการณ์ต่าง ๆ จากการศึกษา อบรม จากการเรียนสวัสดิศึกษาซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับกฎจราจร การใช้รถใช้ถนนจากในโรงเรียน และการได้รับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ

จากวิทยุ โทรทัศน์ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ คล้ายคลึงกัน และนักเรียนยังอยู่ในสภาพสังคมและเศรษฐกิจใกล้เคียงกัน จึงทำให้นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกิตติ พุฒิกานนท์ (๒๕๓๑ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในกลุ่มผู้ได้รับอุบัติเหตุการจราจรมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๒ และผู้ไม่ได้รับอุบัติเหตุมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ร้อยละ ๗๓.๘ ส่วนการปฏิบัตินั้น นักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการที่โรงเรียนให้ความรู้ และการปฏิบัติที่ถูกต้องโดยการให้นักเรียนได้สัมผัสกับสิ่งที่เป็นจริงในชีวิตประจำวัน ได้คุ้นเคยกับปัญหาสวัสดิภาพและได้เรียนรู้ถึงวิธีที่จะหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ทำให้นักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเกิดความเกรงว่า อุบัติเหตุอาจจะเกิดขึ้นกับตนเองได้ทำให้เด็กนักเรียนเกิดความระมัดระวัง รอบคอบและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์แห่งความปลอดภัยหรือคำเตือนสติต่างๆ เกี่ยวกับความปลอดภัย ส่วนนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้น เกิดจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของนักเรียน แม้ว่าเด็กเหล่านี้จะได้รับการอบรม สั่งสอนให้มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยมากขึ้น แต่เด็กก็ยังคงมีพฤติกรรมที่เหมือนเดิม ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ พัชรา กาญจนรัณย์ (๒๕๒๓ : ๒๓) ที่ว่าสาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจากคนมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย แม้ว่าสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงเสมอ แต่คนเรามักจะไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น ไม่ยอมข้ามถนนที่มีทางข้าม เป็นต้น และจากการศึกษาของ นิภา มนุญปิจุ, วสันต์ ศิลป์สุวรรณ และ เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ (๒๕๒๓ : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง โครงการวิจัยเฉพาะกรณี เรื่อง อุบัติเหตุในโรงเรียน พฤษภาคม ๒๕๒๑ – มีนาคม ๒๕๒๒ พบว่า ความรู้ไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ และพบว่าการเรียนการสอนเรื่องอุบัติเหตุที่นักเรียนได้รับไม่ส่งผลให้เกิดการปฏิบัติที่ปลอดภัยได้ เพราะความเคยชินของนักเรียนเองที่เคยปฏิบัติอย่างไม่ปลอดภัยมาเป็นเวลานาน ประกอบกับความคึกคะนองตามวัยของเด็กและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกที่ดีกว่านักเรียนที่เคยมี

ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

๓.๓ นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ และมีเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน การที่นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้แตกต่างกัน โดยที่นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เนื่องจากมาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกใช้ไม่ได้ผล ไม่ก่อให้เกิดความรู้ที่ถูกต้องแก่นักเรียน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ดุษณี ศุภวรรธนกุล (๒๕๓๑ : ๑๓๙) ได้ศึกษาปริญญานิพนธ์สาขาสุขศึกษาในประเทศไทย ระหว่างปี ๒๕๒๒ – ๒๕๓๑ พบว่า ทางด้านสวัสดิศึกษา โครงการสวัสดิภาพในโรงเรียนนั้น ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำของอนุกรรมการสุขศึกษาสายการศึกษา ในคณะกรรมการสุขศึกษาแห่งชาติ นั้นแสดงให้เห็นว่ามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุในปัจจุบันยังไม่ได้มาตรฐาน จึงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่นักเรียน และอาจเนื่องจากโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรได้จัดให้มีการเรียนการสอนสวัสดิศึกษาอย่างถูกต้องและเหมาะสม โดยการให้เด็กได้เรียนรู้ในห้องเรียนและยังจัดกิจกรรมสวัสดิศึกษาให้เป็นประสบการณ์ตรงทั้งในและนอกห้องเรียนให้แก่นักเรียน เพื่อก่อให้เกิดการเรียนรู้อย่างแท้จริง เพราะโรงเรียนไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ จึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ส่วนเจตคติและการปฏิบัติของนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุและนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุนั้นไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนักเรียนต่างก็ได้เข้ามาอยู่ในระบบโรงเรียนตั้งแต่เด็ก ๆ และได้รับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ ๑ จนถึงปัจจุบัน และยังได้รับการปลูกฝังให้เกิดแนวคิด เจตคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและก่อให้เกิดการนำไปปฏิบัติจนเกิดเป็นนิสัย

ซึ่งแต่ละโรงเรียนก็มีหลักสูตรสวัสดิศึกษาเหมือน ๆ กัน และนักเรียนได้รับข่าวสารข้อมูลต่าง ๆ จากสื่อมวลชนที่คล้ายคลึงกัน และยังเป็นบุคคลที่อยู่ในกลุ่มอายุเดียวกัน มีวุฒิภาวะและสภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ใกล้เคียงกันอีกด้วย จึงทำให้นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๔. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ เขตกรุงเทพมหานคร พบว่า

๔.๑ ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงนิมานกับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ข้อที่ ๑๐ ที่ว่า ความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมของซิมบาโด และคนอื่น ๆ (Zimbado. and others. 1977 : 49 - 90) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นกับความรู้ คือ ถ้ามีความรู้ ความเข้าใจ ทัศนคติก็จะมีการเปลี่ยนแปลง และนิภา มนุญปิจุ (๒๕๒๘ : ๒๐) ที่ว่า ความรู้ด้านสุขภาพและสวัสดิภาพอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านทัศนคติได้ และยังสอดคล้องกับ ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ๒๕๒๗ : ๒๑ ; อ้างอิงมาจาก ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. ม.ป.ป.) ที่กล่าวว่า ในการสอนสวัสดิศึกษาเนื้อหาวิชาต้องเหมาะกับวัยของนักเรียน ตรงกับความต้องการ ความสนใจ และเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นและเป็นปัญหาที่นักเรียนประสบจริงในชีวิตประจำวัน จะก่อให้เกิดความรู้ และสร้างเจตคติที่ดีและถูกต้องในด้านสวัสดิภาพให้เกิดแก่นักเรียน และการให้ความรู้นั้นก็เพื่อที่จะส่งเสริมให้นักเรียนเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยในขั้นแรกและส่งเสริมต่อไปจนเกิดจิตสาธารณะ จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ความรู้และเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเจนโซ เบอร์น และริเวอร์ส (Jalso,Burns and River. 1965 : 263) ได้ศึกษาถึงความคิดและการปฏิบัติตนด้านโภชนาการ ในรัฐนิวยอร์ค ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า ระดับการศึกษามีสหสัมพันธ์อย่างสูงกับความคิดเห็น

๔.๒ ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการ

จราจรทางบก จากการศึกษาของสภาวิจัยแห่งชาติ (วิจิตร บุณยะโหตระ. ม.ป.ป. : ๘๑ ; อ้างอิงมาจาก สภาวิจัยแห่งชาติ. ม.ป.ป.) ทำให้ทราบว่า เด็กไทยมีความรู้เกี่ยวกับสวัสดิภาพในการจราจร แต่ไม่นำไปปฏิบัติจริงเท่าที่ควร ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับเด็กเป็นประจำ และ สมชาย สุพันธวนิช (๒๕๑๖ : ๙๒) กล่าวว่า คนที่ได้รับการศึกษาดีย่อมมีความเข้าใจถึงวิธีปฏิบัติตนให้ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บ แต่อย่างไรก็ตามแม้บางคนจะได้รับการศึกษาดีแต่ก็ไม่ยอมเชื่อ หรือปฏิบัติตามคำแนะนำที่ถูกต้องและสอดคล้องกับ สุชาติ โสมประยูร (๒๕๒๘ : ๑๘๐) ที่ว่าความรู้ทางด้านพฤติกรรมไม่ใช่เครื่องรับประกันว่าผู้ที่มีความรู้แล้วจะมีการปฏิบัติถูกต้องดีงามเสมอไป ทั้งนี้เพราะตัวความรู้แท้นั้น ไม่แน่ใจว่าจะเร้าให้เกิดการกระทำในสิ่งที่พึงปรารถนานั้นได้เสมอ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าในการเรียนการสอนครูผู้สอนไม่ได้เน้นเรื่องการนำไปใช้ ไม่ให้นักเรียนได้ฝึกปฏิบัติทั้งที่จะต้องฝึกบ่อย ๆ เพื่อติดเป็นนิสัย จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ความรู้และการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ นงลักษณ์ จินตนดิลกและคนอื่นๆ (๒๕๒๙ : ๓๓ – ๓๘) ได้ทำการศึกษาวิจัยโดยการสำรวจความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของพยาบาลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมการเล่นสำหรับเด็กในโรงพยาบาล พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติ

๔.๓ เจตคติมีความสัมพันธ์เชิงนิมานกับการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานในข้อที่ ๖ ที่ว่า เจตคติและการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์กัน เนื่องจากการที่นักเรียนได้เรียนสวัสดิศึกษา ซึ่งมีส่วนช่วยพัฒนาความรู้ ความเข้าใจ เจตคติ ค่านิยม ทักษะ นิสัย และความพึงพอใจและเมื่อนักเรียนมีความรู้ดี เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ก็จะนำไปสู่การมีเจตคติที่ดีต่อความปลอดภัย และเมื่อนักเรียนได้นำไปปฏิบัติก็จะก่อให้เกิดสวัสดินิสัยที่ดีขึ้น ดังนั้นถ้านักเรียนมีความรู้ดี เจตคติดีก็จะส่งผลให้มีการปฏิบัติที่ดีได้ ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม (Theories of Attitude and Behavioral) ของซิมบาโด และคนอื่น ๆ (Zimbado. and others. 1977 : 49 – 50) ที่ว่า เมื่อทัศนคติเกิดการเปลี่ยนแปลงจะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตามมา และสุชาติ โสมประยูร (๒๕๒๘ : ๔๓ – ๔๙) กล่าวว่า เจตคติเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ เจตคติและการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับ

การศึกษาของนงลักษณ์ จินตนาดิลก และคนอื่นๆ (๒๕๒๙ : ๓๓ – ๓๘) ได้ทำการศึกษาวิจัยโดยการสำรวจ ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของพยาบาลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรม การเล่น สำหรับเด็กในโรงพยาบาล พบว่า ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ และยังสอดคล้องกับการศึกษาของเจนโซ เบอร์น และริเวอรส์ (Jalso,Born and River. 1965 : 263) ได้ศึกษาความคิดเห็นและการปฏิบัติทางด้านโภชนาการในรัฐนิวยอร์ค ประเภทสหรัฐอเมริกา พบว่า คะแนนของความคิดเห็นมีสหสัมพันธ์อย่างสูงกับคะแนนของการปฏิบัติทางโภชนาการ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นทำให้เกิดการปฏิบัติได้

<u>ข้อเสนอแนะ</u>

ผลจากการวิจัยพบว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน โดยที่นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีความรู้ดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกมีเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ดังนั้นในการเรียนการสอนสวัสดิศึกษาให้บรรลุตามความมุ่งหมายนั้น วิธีการสอนควรเน้นให้นักเรียนได้ฝึกปฏิบัติ ไม่ควรสอนเพื่อให้นักเรียนจดเพื่อไปท่องจำ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการสอนที่จะทำให้นักเรียนได้นำไปปฏิบัติได้อย่างจริงจังดังต่อไปนี้

๑. สอนโดยวิธีปฏิบัติ ต้องให้นักเรียนได้กระทำบ่อยๆ เพื่อให้เกิดเป็นสวัสดินิสัย เช่น การขับขี่จักรยานที่ปลอดภัย การข้ามถนนที่ปลอดภัย ครูนำนักเรียนไปลองปฏิบัติ โดยอาจสร้างเป็นสถานการณ์จำลองขึ้น

๒. การสอนโดยการใช้กิจกรรม วิธีสอนแบบนี้ต้องการให้ผู้เรียนมีกิจกรรม และประสบการณ์โดยตรงอันเกี่ยวกับความปลอดภัย ผู้เรียนกระทำด้วยตนเอง ทำให้นักเรียนเห็นจริงเห็นจังในเรื่องที่เรียน ช่วยให้การเรียนมีความหมายและมีประโยชน์ต่อการเรียนการสอนอย่างยิ่ง

๓. การสอนโดยการสาธิต วิธีสอนแบบนี้ เป็นวิธีสอนที่ผู้เรียนเห็นจริงจัง เช่น การสอนการข้ามถนนที่ปลอดภัย โดยครูทำการสาธิตให้นักเรียนดู ซึ่งการที่ครูสาธิตให้นักเรียนดูมีความหมายมากกว่าการที่ครูอธิบายเพียงอย่างเดียว

และทุกโรงเรียนควรจัดให้มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เพื่อก่อให้เกิดความรู้ และความปลอดภัยแก่นักเรียนในโรงเรียนทุกคน ในการเรียนสวัสดิศึกษาของนักเรียนนั้นมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในชีวิตประจำวันบรรจุไว้ทุกระดับชั้น การเน้นการสอนเนื้อหาในแต่ละชั้นแต่ละระดับไม่เหมือนกันตามความเหมาะสมของเด็กแต่ละวัย ซึ่งจากการวิจัยพบว่านักเรียนมักจะได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยการถูกรถเฉี่ยวและตกรถถึงร้อยละ ๗๔.๑๙ และ ๒๑.๙๗ ตามลำดับ ดังนั้นในการจัดเนื้อหาและการสอนสวัสดิศึกษาควรที่จะคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้

๑. ในการสอนสวัสดิศึกษานั้น การเน้นความสำคัญเพื่อให้นักเรียนมีความรู้ มีทักษะ มีนิสัยหรือเจตคติของความปลอดภัยนั้น ต้องขึ้นอยู่กับระดับชั้นและวัยของเด็ก ซึ่งถ้าสามารถจัดให้เหมาะกับวัยของเด็กแล้ว จะช่วยให้การดำเนินชีวิตเพื่อความปลอดภัยแก่สังคม

๒. เนื้อเรื่องที่สอนเกี่ยวกับความปลอดภัยนั้น ต้องตรงกับความต้องการ ความสนใจ และเป็นประโยชน์แก่ผู้เรียนโดยตรง และโดยเฉพาะที่ผู้เรียนต้องนำไปใช้จริงๆ เช่น การโดยสารรถประจำทาง การขึ้น–ลงจากรถ และความปลอดภัยในการเดินทางเท้า

๓. การสอนสวัสดิศึกษาควรให้เนื้อหาตรงกับฤดูกาล อุบัติเหตุบางอย่างเกิดขึ้นตามฤดูกาลที่ดินฟ้าอากาศเป็นเครื่องส่งเสริม

๔. เนื้อหาหลักสูตรวิชาสวัสดิศึกษา ต้องให้เนื้อหาที่เกี่ยวกับความรู้ในชีวิตประจำวันของผู้เรียนและความยากง่าย ต้องพอเหมาะกับวัย นอกจากนั้นเนื้อหาหลักสูตร ต้องคล้อยตามความต้องการของท้องถิ่นนั้น เพราะแต่ละท้องถิ่นมีปัญหาไม่เหมือนกัน

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

๑. ควรศึกษาเกี่ยวกับวิธีสอนที่เหมาะสมในการเรียนสวัสดิศึกษาของนักเรียน

๒. ควรศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของครูผู้สอนสวัสดิศึกษา

๓. ควรศึกษาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนในกรุงเทพมหานครกับส่วนภูมิภาค

๔. ควรศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกระหว่างนักเรียนกับผู้ปกครอง

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

กิตติ พุฒิกานนท์. การศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติภัยจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๓๑. อัดสำเนา.

คณะกรรมการการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, สำนักงาน. สถิติผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุจากการรายงานของโรงพยาบาลทั่วประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๒. ๒๕๓๔. อัดสำเนา.

คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ พ.ศ. ๒๕๓๐ – ๒๕๓๔. สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๒๙.

คณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาการศึกษา ฉบับที่ ๖ พ.ศ. ๒๕๓๐ – ๒๕๓๔. กรุงเทพฯ, ๒๕๒๙.

จรินทร์ ชานีรัตน์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : พีระพัชนา, ๒๕๒๕.

จารุวรรณ ตังคะเกตุ. การศึกษาอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๙. อัดสำเนา.

จุลสารจากศูนย์ข้อมูล คปอส. ๑(๒) : ๑๖ – ๑๘ ; มกราคม – มีนาคม ๒๕๓๔.

ชุมศักดิ์ พฤกษาพงษ์. "ความปลอดภัย," คู่มือสุขภาพ. ๑๒(๓) : ๗๕ – ๗๘ ; ๒๕๒๓.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. กรุงเทพฯ : เจริญผล, ๒๕๒๕.

ณรงค์ ณ เชียงใหม่. อุบัติภัยวิทยา. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๒.

ดุษณี ศุภวรรณะกุล. การศึกษาปริญญานิพนธ์สาขาวิชาสุขศึกษาในประเทศไทยระหว่างปี ๒๕๒๒ – ๒๕๓๑. ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๓๒. อัดสำเนา.

ธงชัย ศิริทัพ. การเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมปีที่ ๖ ในจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างโรงเรียนในโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน กับโรงเรียนนอกโครงการส่งเสริมสมรรถภาพการสอน. ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๓๐. อัดสำเนา.

ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์. การดำเนินงานป้องกันอุบัติภัยในภูมิภาค. กรุงเทพฯ : กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๓๔.

_____. "การประเมินผลงานสุขศึกษาในโรงเรียน : กระบวนการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ," วารสารสุขศึกษา. ๘(๒๙) : ๒๑ – ๓๒ ; มกราคม – เมษายน ๒๕๒๘.

นงลักษณ์ จินตนาดิลก และคนอื่น ๆ. รายงานการวิจัยการสำรวจความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของพยาบาลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมการเล่น สำหรับเด็กในโรงพยาบาล. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๙.

นารี กวิตานนท์. "อุบัติเหตุ : มฤตยูหมายเลขหนึ่ง," วารสารเศรษฐกิจและสังคม. ๒๑(๒) : ๕๘ – ๖๔ ; มีนาคม – เมษายน ๒๕๒๗.

นิภา มนูญปิจุ และคณะ. "การป้องกันอุบัติเหตุสำหรับนักเรียน," วารสารสุขศึกษา. ๖(๑๒) : ๘๓ – ๘๔ ; มกราคม – มีนาคม ๒๕๒๖.

นิภา มนูญปิจุ. การวิจัยทางสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิต, ๒๕๒๘.

นิภา มนูญปิจุ, วสันต์ ศิลปสุวรรณ และเฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. โครงการวิจัยเฉพาะกรณีเรื่อง อุบัติเหตุในโรงเรียน พฤษภาคม ๒๕๒๑ – มีนาคม ๒๕๒๒. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, ๒๕๒๓.

นิภา ศรีไพโรจน์. สถิติประยุกต์ทางการศึกษา. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, ๒๕๒๔.

นุ้ย เมืองนนท์. "เด็กเล็กกับการเสี่ยงภัยในท้องถนน," สัมพันธ์ที่ ๖. ๒(๘) : ๒๐ – ๒๙ ; มีนาคม – เมษายน ๒๕๓๓.

ประคอง กรรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ : บริษัทศูนย์หนังสือ ดร.ศรีสง่า จำกัด, ๒๕๒๘.

ประชา ทักษพันธุ์. "อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น," ศรีนครินทร์เวชสาร. ๑(๓) : ๒๐๙ – ๒๑๒ ; กรกฎาคม – กันยายน ๒๕๒๙.

ประไพศรี นรินทร์รักษ์. การศึกษาเชิงวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๙. อัดสำเนา.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ : การวัดและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๒๖.

พรเพ็ญ พิพัฒนธีรภาพ. "การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ," วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. ๔(๑๒) : ๑ - ๔ ; มิถุนายน - กันยายน ๒๕๓๓.

พรภินันท์ เลาะหนับ. ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๖ ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๙. อัดสำเนา.

พลศึกษา, กรม. การจัดความปลอดภัยในโรงเรียน. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๓.

พวงทอง ป้องภัย. "การสร้างจิตสำนึกในความปลอดภัย," วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. ๓(๓) : ๖๑ - ๖๔ ; ตุลาคม ๒๕๒๙ - มกราคม ๒๕๓๐.

พิชัย แก้วลาพู และดำรงค์ อิ่มวิเศษ. สภาพปัญหาและสาเหตุอุบัติเหตุในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, ม.ป.ป.

พิพัฒน์ ชูวรเวช และนพมาศ ชูวรเวช. "อุบัติเหตุในเด็ก," วารสารสุขภาพ. ๕(๓) : ๒๕ - ๓๒ ; เมษายน ๒๕๓๐.

พัชรา กาญจนรันย์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : อมรการพิมพ์, ๒๕๒๓.

พัฒน์ สุจำนงค์. สุขศึกษา. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๒๒.

ไพศาล หวังพานิช. การวัดผลการศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, ๒๕๓๓.

ฟอง เกิดแก้ว. สวัสดิศึกษาและปฐมพยาบาล. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ : พิทักษ์อักษร, ๒๕๒๕.

ภรต โทนแก้ว. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติภัยจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๙. อัดสำเนา.

ภุชชงค์ กุลทลบุตร. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติทางด้านอนามัยของประชาชนในหมู่บ้านประมง. ปริญญานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๔. อัดสำเนา.

มนทิรา โลหพันธุ์วงศ์. "สวัสดิศึกษาในโรงเรียนและการประชาสัมพันธ์," เอกสารประกอบการอบรมครูสอนวิชาสุขศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษา เขตการศึกษา ๖. กรุงเทพฯ : กองส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ, ม.ป.ป.

ราชบัณฑิตยสถาน, สำนัก. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์, ๒๕๒๕.

รัตนะ อุทัยผล. สวัสดิศึกษาในโรงฝึกงาน. กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมฝึกหัดครู, ๒๕๒๗.

ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. หลักการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพฯ : ศึกษาพร, ๒๕๒๘.

วรจิตรกร วงศ์วัฒนวิสุทธิ์. การศึกษาเปรียบเทียบสวัสดินิสัยของนักศึกษาในวิทยาลัยครูและวิทยาลัยพลศึกษา. ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๒๘. อัดสำเนา.

วรรณา เชยบัวแก้ว. การใช้สื่อต่างชนิดที่มีต่อผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน เรื่อง สวัสดิภาพของผู้เดินเท้าและการใช้จักรยานของนักเรียนประถมศึกษาปีที่ ๕. ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๒๗. อัดสำเนา.

วิจิตร บุณยะโหตระ. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติภัยบนถนนประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๒๖.

_____. โครงการวิจัยการศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติภัยบนถนนในประเทศไทย เอกสารวิจัยชุดที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๒๗ – ๒๕๒๕. กรุงเทพฯ : สภาวิจัยแห่งชาติ, ม.ป.ป.

_____. รวบรวมบทความอุบัติภัย เล่ม ๑. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, ๒๕๓๑.

_____. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๓๐.

_____. สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : วิคตอรี่เพาเวอร์พอยท์, ๒๕๒๗.

_____. อุบัติภัย. กรุงเทพฯ : วิคตอรี่เพาเวอร์พอยท์, ๒๕๓๑.

_____. อุบัติภัยจราจร. กรุงเทพฯ : วิคตอรี่เพาเวอร์พอยท์, ๒๕๓๑.

วิชัย ฟักพลงาม และอมรชัย ทาญพดุงธรรม. "การบาดเจ็บของผู้เดินถนนจากอุบัติเหตุจราจร," จดหมายเหตุทางแพทย์. ๗๒๑ : พฤศจิกายน ๒๕๒๖.

วิเชียร เกตุสิงห์. สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๖.

วิรัตน์ ศรีนพคุณ. เอกสารประกอบการสอนวิชาประเมินผลสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๓๓.

วิลาสินี วงษ์ประเสริฐ. การยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๙. อัดสำเนา.

ศราวุฒิ พันสยาว. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : วัฒนชัยการพิมพ์, ๒๕๒๕.

ศรีวรรณ มากชู. การศึกษาเปรียบเทียบสุขนิสัยของเด็กวัยก่อนเรียนตามสภาพครอบครัวที่แตกต่างกันในจังหวัดพิษณุโลก. ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, ๒๕๒๑. อัดสำเนา.

ศักดิ์ ผาสุขนิรันดร์. รายงานการวิจัยเรื่องอุบัติเหตุบนทางหลวง. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยแห่งชาติ, ๒๕๐๖.

สมชาย สุพันธวณิช. หลักการระบาดวิทยาและควบคุมโรคติดต่อ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ยุทธศึกษาทหารบก, ม.ป.ป.

สุชาติ โสมประยูร. การสอนสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๘.

สุพล บุญทรง. จิตวิทยาพัฒนาการ. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๓.

สุรี จันทรโมลี และคนอื่น ๆ. การศึกษาพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ ๕, ๖ และผู้จบชั้นประถมศึกษาปีที่ ๖ ในจังหวัดบุรีรัมย์ อำเภอเมือง อำเภอลำปลายมาศ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๘. อัดสำเนา.

สิทธิโชค วรานุสันติกุล. จิตวิทยาการจัดการพฤติกรรมมนุษย์. นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร, ๒๕๒๙.

ส่งเสริมพลศึกษาและสุขภาพ, กอง กรมพลศึกษา. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ศาสนา, ๒๕๓๐.

สีดา สุจริตกุล. การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่จักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๖. อัดสำเนา.

อนันต์ ตัณมุขยกุล. "อุบัติเหตุจักรยานยนต์," สารศิริราช. ๒๙ : ๑๘๑ - ๑๙๑ ; กุมภาพันธ์ ๒๕๒๐.

อนันต์ ตัณมุขยกุล. "การป้องกันอุบัติเหตุกับการแพทย์," จุลสารอุบัติเหตุ. ๒(๖) : ๑ - ๒๐ ; ๒๕๒๖.

อุดมศักดิ์ ศรีแสงงาม. "อันตรายบนทางหลวง," ชีวิตและสุขภาพ. ๓(๔๓) : ๙๕ - ๙๖ ; ๒๕๒๕.

"อุบัติเหตุด้านการจราจร," ไทยรัฐ. ๒ ธันวาคม ๒๕๓๔. หน้า ๑๓.

Alistair Woodward. "Time Trend in motorcycle accidents in Britain," Journal of Epidemiology and Community Health. 37(1) : 66 ; 1983.

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

Boom, S. Benjamine. Taxonomy of Education Objective. Hand Book I : Cognitive Domain. New York : David Mekey Company Inc., 1975.

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

Embry, Dennis Davis. "Reducing The Risk of Pedestrain Accidents To Preschoolers by Parent Training and Symbolic Modeling for Children : An Experimental and Analysis in The Natural Environment," Dissertation Abstract International. 42 ; February, 1982.

Eysenck H.J and W. Arnold. Encyclopedia of Psychology. London Search Dress, 1972.

Guskin, Alan E. "Changing Value of Thai college Student," A Research Report. Faculty of Education. Chulalongkorn University, 1964.

Goldenson, Robert M. Longman Dictionary of Psychology and Psychitry. New York : Longman Inc,. 1984.

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

Heinrich, H.W. Idustrial Accident Prevention. New York : Mc Graw - Hill, 1950.

Jalso, Shiley B, Marjarie M. Burns and Jerry M. Rivers. "Nutrition Beliefs," Journals of the American Dictetic Association. 47 : 263 - 268 ; March, 1965.

Jinadu, M.K. "Epidemiology of motor Vehicle Accident in a Deloping Country ; A Case of Oyo State of Nigeria," The Journal of Royal Society of Health. 104(4) : 153 - 156 ; 1984.

Nancy E. Schwartz. "Nutritional Knowledge, Attitude, and Practice of High School Graduates," Y.Am.Dietet.A. 66 : 28 - 31 ; 1975.

Paul A. Bell, Jeffray P. Fisher, Rose J.Loomis. Environmental Psychology. U.S.A. : W.B Saunders Company, 1978.

Sabey. B, A. Review of Drincing and Drug - Taking in Road Accidents in Great Britain. RRL Report, 1978.

Silman, Alan J. "A Survey of Attitude to Health Among School Leaves," The Journal Health Education. 38 : 88 - 91 ; March, 1979.

Strasser and others. Fundamentals of safety Education. New York : Macmillan publishing,Co.Inc, 1973.

Sunderland, R. Dying Young in Traffic Acchives of Disease in Childhood. RRL Report, 1984.

Taketa, Sachiko. "student in Hawaii's Public School," The Journal of School Health. 54 : 208 - 209 ; May, 1982.

Thygerson, Alton L. Safety. 2nd ed. New Jersey : Prentice - Hall, 1976.

Yamane, Taro. Statistical on Introductory Analysis. 2nd ed. Tokyo : Harper & Row, 1968.

Zimbado, Phillip. and others. Influenzing Attitude and Changing Behavior. London : Addison, Wesley Publishing Company, 1977.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร"

ลักษณะแบบสอบถาม แบบสอบถามมีทั้งหมด ๕ ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ ๑ รายละเอียดส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ ๒ ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

ตอนที่ ๓ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

ตอนที่ ๔ การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

ตอนที่ ๕ การแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

คำชี้แจงในแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบพฤติกรรมสุขภาพเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ซึ่งประกอบด้วยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ โดยขอให้ท่านได้ตอบตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุด และขอความกรุณาให้ตอบทุกข้อเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ขอขอบคุณในการให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ด้วย

นางสาว วนิดา พันธ์สอาด
นิสิตปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ตอนที่ ๑ รายละเอียดข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมายถูก (/) ลงในช่องว่างตามความเป็นจริงของท่าน

๑. เพศ ( ) ชาย ( ) หญิง

๒. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจราจรหรือไม่

( ) เคย ระบุ ( ) ถูกรถชน

( ) ถูกรถเฉี่ยว

( ) ตกรถ

( ) อื่น ๆ ระบุ .....

( ) ไม่เคย

ถ้าเคยได้รับอุบัติเหตุจราจร จำนวน.....ครั้ง

ครั้งสุดท้ายที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรเมื่อวันที่.....

๓. โรงเรียนของท่านมีมาตรการในการป้องกันอุบัติภัยจราจรหรือไม่

( ) มี ได้แก่ (เลือกมากกว่า ๑ ข้อ)

( ) การใช้ธงในการข้ามถนน

( ) การจัดให้มีตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน

( ) การจัดให้มีป้ายจราจรในโรงเรียน

( ) การมีบริการรถโรงเรียน

( ) อื่น ๆ ระบุ .....

( ) ไม่มี

๔. การเดินทางมาโรงเรียนของท่าน (เลือกได้มากกว่า ๑ ข้อ)

( ) เดินมาโรงเรียน

( ) มาโดยรถโดยสารประจำทาง

( ) มาโดยรถจักรยาน

( ) มาโดยรถจักรยานยนต์

( ) มาโดยรถยนต์ส่วนตัว

( ) ผู้ปกครองขับรถมาส่ง

( ) อื่น ๆ ระบุ .....

๕. ท่านขับขี่รถได้หรือไม่

( ) ได้ ระบุ ( ) รถจักรยาน

( ) รถยนต์ส่วนบุคคล

( ) รถจักรยานยนต์

( ) ไม่ได้

ตอนที่ ๒ ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมายกากบาท (X) ทับตัวอักษรที่ถูกต้องที่สุดเพียงตัวเดียว

๑. ข้อใดคือความหมายของการจราจรทางบก

ก. การใช้ทางของยานพาหนะ

ข. การใช้ทางของผู้ขับขี่ยวดยาน

ค. การสัญจรไปมาของยานพาหนะ

ง. การสัญจรไปมาของผู้ขับขี่ยวดยาน

จ. การใช้ทางของผู้ขับขี่และคนเดินเท้า

๒. ข้อใดเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติภัยจราจรทางบก

ก. คน

ข. ถนน

ค. ยานพาหนะ

ง. สภาพสิ่งแวดล้อม

จ. สภาพดินฟ้าอากาศ

๓. เครื่องหมายจราจรทางบกสามารถแบ่งได้ ๒ ประเภทอะไรบ้าง

ก. ประเภทรูปวงกลมและสามเหลี่ยม

ข. ประเภทแผ่นโลหะและแผ่นไม้

ค. ประเภทใช้สีทางและใช้แสงไฟ

ง. ประเภทตัวอักษรและสัญลักษณ์

จ. ประเภทบังคับและเตือน

๔. เมื่อพบเครื่องหมายจราจรสีขาวสลับดำตามแนวทางควรปฏิบัติอย่างไร

ก. ห้ามจอดรถ
ข. จอดรถได้
ค. ขับรถชิดซ้าย
ง. จอดรถได้ชั่วคราว
จ. ห้ามจอดรถทุกชนิด เว้นแต่หยุดรับส่งได้

๕. อุบัติภัยจราจรมักจะเกิดกับรถประเภทใด

ก. รถบรรทุก
ข. รถโดยสาร
ค. รถจักรยาน
ค. รถจักรยานยนต์
จ. รถยนต์นั่งส่วนตัว

๖. ผู้ขับขี่ยานพาหนะควรคำนึงถึงสิ่งใดเป็นสำคัญในการขับรถ

ก. การใช้สัญญาณ
ข. มารยาทในการขับขี่
ค. ขับช้าสักนิดชีวิตปลอดภัย
ง. เครื่องหมายและป้ายจราจร
จ. การปฏิบัติตามกฎจราจร

๗. คนเดินเท้ามีส่วนทำให้การจราจรติดขัดได้อย่างไร

ก. เดินบนผิวจราจร
ข. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณข้ามทาง
ค. ยืนรอรถโดยสารบนผิวจราจร
ง. ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย
จ. รีบข้ามถนนโดยไม่ยอมเสียเวลาให้ผู้ขับขี่ไปก่อน

๘. เมื่อข้ามถนนไปอยู่กลางถนนและเห็นว่ารถกำลังวิ่งมาด้วยความเร็วสูงควรปฏิบัติอย่างไร

ก. ยืนนิ่งอยู่กับที่
ข. รีบกระโดดหนี
ค. รีบวิ่งกลับไปที่เดิม
ง. ทำสัญญาณมือให้รถหยุด
จ. รีบวิ่งข้ามถนนไปโดยเร็ว

๙. การลดอุบัติภัยบนท้องถนนควรแก้ไขเรื่องใดเป็นอันดับแรก

ก. ความบกพร่องของคน
ข. ความบกพร่องของสภาพถนน
ค. ความบกพร่องของกฎหมายจราจร
ค. ความบกพร่องของสภาพเครื่องหมาย
จ. ความบกพร่องของเครื่องหมายจราจร

๑๐. อะไรเป็นสาเหตุที่ทำให้ นาย ชาติเชื้อถูกจับ ในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอด

ก. ขาดความรู้ ข. ขาดความชำนาญ

ค. ขาดความระมัดระวัง ง. ขาดระเบียบในการปฏิบัติ

จ. ขาดมารยาทในการขับขี่

๑๑. การปฏิบัติในข้อใดไม่ช่วยลดอุบัติภัยการจราจร

ก. เดินข้ามถนนบริเวณทางโค้ง ข. ให้สัญญาณมือทุกครั้งที่รถหยุด

ค. เดินบนถนน แต่ชิดขอบทางเท้า ง. ไม่ข้ามถนนบริเวณที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า

จ. ไม่ขี่จักรยานบนท้องถนนที่มีการจราจรคับคั่ง

๑๒. การข้ามถนนที่ไม่มีทางม้าลายควรปฏิบัติอย่างไร

ก. คอยให้ตำรวจพาข้าม ข. คอยข้ามพร้อมผู้ใหญ่

ค. ข้ามเองตามความพอใจ ง. รีบข้ามถนนเมื่อเห็นว่ารถยังวิ่งมาไม่ถึง

จ. ข้ามเองโดยมองให้แน่ใจว่าไม่มีรถกำลังวิ่งมา

๑๓. การข้ามบริเวณที่มีรถประจำทางจอดอยู่ควรปฏิบัติอย่างไร

ก. วิ่งข้ามไปเลย ข. เดินข้ามด้านหน้าที่จอดรถ

ค. เดินข้ามด้านหลังที่จอดรถ ง. เดินข้ามเมื่อรถประจำทางไปแล้ว

จ. เดินออกไปให้เลยหน้ารถเล็กน้อยแล้วจึงข้าม

๑๔. ในเขตเทศบาลรถโดยสารประจำทางสามารถวิ่งด้วยอัตราเร็วไม่เกินกี่ กม./ชม.

ก. ๖๐ กม./ชม. ข. ๖๕ กม./ชม.

ค. ๗๐ กม./ชม. ง. ๗๕ กม./ชม.

จ. ๘๐ กม./ชม.

๑๕. เมื่อท่านหนังสือตกขณะข้ามถนน ควรปฏิบัติอย่างไร

ก. ก้มลงเก็บทันที ข. ทิ้งหนังสือเล่มนั้นไปเลย

ค. บอกให้เพื่อนที่เดินตามหลังเก็บให้ ง. วิ่งกลับไปเก็บหลังจากข้ามมาแล้ว

จ. รีบข้ามไปก่อนเมื่อเห็นว่าไม่มีรถแล้วจึงกลับมาเก็บ

๑๖. การที่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การแก้ปัญหาสามารถทำได้โดยวิธีใด

ก. เพิ่มกฎจราจรให้มากขึ้น
ข. เพิ่มโทษแก่ผู้กระทำผิดกฎจราจร
ค. ตรวจสอบคุณสมบัติผู้รับใบอนุญาตให้ขับขี่มากขึ้น
ง. ตำรวจจราจรเพิ่มการกวดขันผู้ขับขี่ให้มากขึ้น
จ. ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น

๑๗. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างไร

ก. ขับรถอย่างมีน้ำใจ
ข. ขับรถตามกฎจราจร
ค. ขับรถตามช่องทางจราจร
ง. ขับรถด้วยความระมัดระวัง
จ. ขับรถในเวลาที่การจราจรคับคั่ง

๑๘. การขับขี่จักรยานบนท้องถนน ผู้ขับขี่ควรอยู่ส่วนใดของถนน

ก. ด้านขวาของถนน
ข. ด้านซ้ายของถนน
ค. ด้านขวาสุดของถนน
ง. ด้านซ้ายสุดของถนน
จ. ตรงกลางถนนมากที่สุด

๑๙. ก่อนที่ท่านจะนำรถออกไปใช้ สิ่งแรกที่ท่านควรตรวจสอบคือข้อใด

ก. สภาพจิตใจ
ข. สภาพถนน
ค. สภาพร่างกาย
ง. สภาพดินฟ้าอากาศ
จ. สภาพยานพาหนะ

๒๐. ผู้ขับขี่ยานพาหนะสามารถจอดรถในสถานที่ใดได้บ้าง

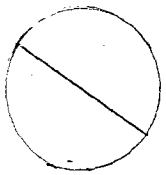
ก. บนสะพาน
ข. บนทางแยก
ค. บนทางร่วม
ง. ๑๐ เมตรจากทางร่วม
จ. ๓๐ เมตรจากทางร่วม

๒๑. คนที่อาศัยอยู่ริมถนนหรือประกอบอาชีพอยู่ริมถนนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรได้อย่างไร

ก. เกิดอุบัติภัยจราจรได้ง่าย
ข. ก่อความราคาญให้แก่ผู้ขับขี่
ค. กีดขวางทางเดินของคนเดินเท้า
ง. ก่อความสกปรกแก่ผิวการจราจร
จ. ทำให้ผิวการจราจรแคบลง การจราจรติดขัด

๒๒. สัญญาณนกหวีดยาวสองครั้งติดต่อกัน ผู้ขับขี่ยานพาหนะควรปฏิบัติอย่างไร

ก. ให้ผู้ขับขี่ผ่านไปได้
ข. ให้ผู้ขับขี่หยุดทันที
ค. ให้ผู้ขับขี่ชลอความเร็ว
ง. ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถ
จ. ให้ผู้ขับขี่เตรียมเคลื่อนรถ

๒๓.  เครื่องหมายจราจรรูปวงกลมเป็นเครื่องหมายจราจรประเภทใด

ก. ประเภทเตือน
ข. ประเภทแนะนำ
ค. ประเภทตรวจจับ
ง. ประเภทให้ระวังอันตราย
จ. ประเภทบังคับการจราจร

๒๔. เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงอะไร

ก. ทางลาดชัน
ข. ทางแคบลง
ค. สะพานแคบ
ง. ทางเดินรถสองทาง
จ. ทางเดินรถทางเดียว

๒๕. เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึงข้อใด

ก. ห้ามรถสูงเกินกำหนด
ข. ห้ามรถหนักเกินกำหนด
ค. ห้ามรถเบาเกินกำหนด
ง. ห้ามรถยาวเกินกำหนด
จ. ห้ามรถกว้างเกินกำหนด

ตอนที่ ๓ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

คำชี้แจง ให้ท่านอ่านข้อความแต่ละข้อพิจารณาว่าท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อความนั้นอย่างไร (ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง) แล้วทำเครื่องหมายถูก (/) ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นและความรู้สึกของท่านเพียงข้อเดียว

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๑. อุบัติภัยป้องกันได้ ถ้าไม่ประมาท...	.....	.....	.....	.....	.....
๒. การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นสิ่งที่ดี	.....	.....	.....	.....	.....
๓. การยืนบนผิวถนนทำให้ขึ้นรถประจำทางได้เร็ว.....	.....	.....	.....	.....	.....
๔. การเดินบนผิวจราจรทำให้เกิดปัญหาจราจรได้.....	.....	.....	.....	.....	.....
๕. การข้ามถนนไม่จำเป็นต้องข้ามถนนตรงทางม้าลายถ้าถนนว่าง.....	.....	.....	.....	.....	.....
๖. การห้อยโหนรถโดยสารประจำทางเป็นการแสดงถึงความกล้าหาญ....	.....	.....	.....	.....	.....
๗. ขณะฝนตกควรขับรถด้วยความเร็วสูงเพื่อที่จะถึงที่หมายไว ๆ	.....	.....	.....	.....	.....
๘. การปฏิบัติตามกฎจราจรไม่ช่วยลดอุบัติภัยได้	.....	.....	.....	.....	.....
๙. การใช้เข็มขัดนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บ.....	.....	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๑๐. การรัดเข็มขัดนิรภัยทำให้เกิดความรำคาญ					
๑๑. ตำรวจควรปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นธรรม					
๑๒. การใช้หมวกกันน็อคทำให้เกิดความปลอดภัย					
๑๓. รถที่มีประกันภัยไม่จำเป็นต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวัง					
๑๔. เครื่องหมายจราจรมีมากเกินไปทำให้จำได้ไม่หมด					
๑๕. ปัญหาอุบัติภัยเกิดจากความเห็นแก่ตัว					
๑๖. การไม่รู้กฎจราจรทำให้เกิดปัญหาจราจร					
๑๗. การเดินรถทางเดียวก่อให้เกิดความสับสนในการขับขี่					
๑๘. รู้สึกยินดี ถ้าตำรวจจราจรจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร					
๑๙. ใช้เข็มขัดนิรภัยช่วยให้รู้สึกสบายใจ					
๒๐. ถ้ามีความมั่นใจขับขี่ด้วยความเร็วเท่าใดก็ได้					

ตอนที่ ๔ การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

<u>คำชี้แจง</u> ให้ท่านอ่านข้อความพิจารณาแต่ละข้อว่าท่านมีการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อความนั้นอย่างไร แล้วทำเครื่องหมายถูก (/) ลงในช่องที่ตรงกับการปฏิบัติที่แท้จริงของท่านเพียงข้อเดียว

ข้อความ	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติเลย
๑. ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย.....	.....	.....	.....	.....
๒. กระโดดลงจากรถโดยสารเมื่อรถติดไฟแดง.....	.....	.....	.....	.....
๓. ห้อยโหนรถโดยสาร.....	.....	.....	.....	.....
๔. เดินบนผิวจราจรขณะมาโรงเรียน.....	.....	.....	.....	.....
๕. ข้ามถนนบริเวณที่มีตำรวจจราจร.....	.....	.....	.....	.....
๖. มองขวา มองซ้าย มองขวาขณะข้ามถนน.....	.....	.....	.....	.....
๗. เข้าแถวในการขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง.....	.....	.....	.....	.....
๘. ลงจากรถขณะรถจอดนิ่ง.....	.....	.....	.....	.....
๙. ยื่นแขนออกนอกรถโดยสารขณะโดยสาร.....	.....	.....	.....	.....
๑๐. เมื่อลงจากรถแล้วข้ามถนนทันที.....	.....	.....	.....	.....
๑๑. ใช้เข็มขัดนิรภัยขณะขับรถหรือโดยสารรถ.....	.....	.....	.....	.....
๑๒. สวมเสื้อผ้าสีขาวขณะเดินถนนเวลากลางคืน				
๑๓. เดินเรียงเดี่ยวขณะเดินบนทางเท้า.....	.....	.....	.....	.....
๑๔. หยอกล้อกันขณะเดินบนทางเท้า.....	.....	.....	.....	.....
๑๕. อารมณ์เสีย หงุดหงิด ขณะรถติด.....	.....	.....	.....	.....
๑๖. ยืนรอบผิวจราจร	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติเลย
๑๗. นั่งอยู่กับที่ขณะโดยสารรถ.....	.....	.....	.....	.....
๑๘. ขึ้นหรือลงขณะโดยสารรถ.....	.....	.....	.....	.....
๑๙. ทยอกล้อกับเพื่อนขณะโดยสารรถ...	.....	.....	.....	.....
๒๐. รับฟังรายการข่าวจราจรหรือจส.๑๐๐.....		.....	.....	.....

ตอนที่ ๕ การแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

๑. นักเรียนมีความคิดเห็นต่อโครงการสวัสดิภาพในโครงเรียนในปัจจุบันอย่างไร และในอนาคตตักเรียนต้องการให้โครงการสวัสดิภาพในโรงเรียนเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

๒. นักเรียนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการอุบัติภัยของประเทศในปัจจุบันอย่างไร และในอนาคตต้องการให้เป็นอย่างไร

.....

.....

.....

๓. นักเรียนมีความคิดเห็นต่อแนวทางในการลดอุบัติภัยจราจรโดยทั่วไปอย่างไร

.....

.....

.....

๔. นักเรียนคิดว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติภัยจราจรมีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

๕. นักเรียนมีความคิดเป็นอย่างไรเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

.....

.....

.....

ภาคผนวก ข.

ค่าอำนาจจำแนก ค่าความยากง่ายของเครื่องมือ

และจำนวนร้อยละของคำตอบของนักเรียนจำแนกตามรายข้อ

ตาราง ๑๓ ค่าอำนาจจำแนกและค่าความยากง่ายเป็นรายข้อของแบบสอบถาม ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน

ข้อ	ความรู้		เจตคติ	การปฏิบัติ
	ความยากง่าย	ค่าอำนาจจำแนก	ค่าอำนาจจำแนก	ค่าอำนาจจำแนก
๑.	.๗๔	.๒๐	๒.๒๙	๓.๕๘
๒.	.๖๖	.๒๘	๔.๖๔	๓.๗๕
๓.	.๗๒	.๔๐	๖.๖๑	๖.๒๔
๔.	.๕๐	.๔๔	๒.๗๒	๒.๗๖
๕.	.๖๐	.๒๔	๔.๙๘	๓.๐๘
๖.	.๘๐	.๗๒	๔.๐๕	๓.๐๔
๗.	.๕๘	.๔๔	๓.๙๒	๔.๖๙
๘.	.๕๘	.๖๐	๕.๐๖	๖.๗๒
๙.	.๘๐	.๒๔	๔.๑๙	๒.๘๑
๑๐.	.๖๔	.๕๖	๑๔.๘๑	๒.๕๑
๑๑.	.๗๔	.๗๖	๔.๘๖	๒.๐๕
๑๒.	.๖๒	.๗๖	๕.๒๙	๕.๓๕
๑๓.	.๔๔	.๗๒	๔.๐๖	๒.๓๕
๑๔.	.๖๖	.๗๖	๓.๐๙	๒.๒๑
๑๕.	.๗๒	.๗๒	๑๒.๒๐	๓.๗๒
๑๖.	.๓๘	.๔๔	๕.๕๗	๕.๑๙
๑๗.	.๕๘	.๕๒	๒.๙๖	๒.๔๔
๑๘.	.๕๔	.๒๘	๔.๒๑	๔.๙๘
๑๙.	.๗๖	.๗๒	๔.๘๓	๒.๗๑

ข้อ	ความรู้ ความยากง่าย	ความรู้ ค่าอำนาจจำแนก	เจตคติ ค่าอำนาจจำแนก	การปฏิบัติ ค่าอำนาจจำแนก
๒๐.	.๕๔	.๖๐	๓.๘๒	๔.๐๐
๒๑.	.๔๒	.๓๖	–	–
๒๒.	.๔๔	.๔๐	–	–
๒๓.	.๕๐	.๒๘	–	–
๒๔.	.๓๐	.๓๖	–	–
๒๕.	.๕๒	.๔๐	–	–

ตาราง ๑๔ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียนจำแนกตามคำตอบหมวดความรู้รายข้อ (ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงร้อยละของนักเรียนที่ตอบ)

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก				
	ก	ข	ค	ง	จ
๑	๑๒ (๓.๐)	๑๐ (๒.๕)	๔๓ (๑๐.๙)	๖๔ (๑๖.๒)	๒๖๕ (๖๓.๓)*
๒	๒๖๕ (๖๓.๓)*	๘ (๒.๐)	๓๐ (๑๓.๔)	๓ (๙.๖)	๑๓ (๓.๓)
๓	๔๔ (๑๑.๒)	๘ (๒.๐)	๓๕ (๘.๙)	๑๖๓ (๔๑.๔)	๑๔๔ (๓๖.๕)*
๔	๓๘ (๑๙.๘)*	๑๔๕ (๓๖.๘)	๑๔ (๓.๖)	๑๐๖ (๒๖.๙)	๕๑ (๑๒.๙)
๕	๙๙ (๒๕.๑)	๑๒ (๓.๐)	๑๕ (๓.๘)	๒๑๔ (๕๔.๓)*	๕๔ (๑๓.๓)
๖	๘ (๒.๐)	๖๑ (๑๕.๕)	๒๐ (๕.๑)	๙ (๒.๓)	๒๙๖ (๗๕.๑)*
๗	๔๙ (๑๒.๔)	๔๙ (๑๒.๔)	๒๗ (๖.๙)	๒๔ (๖๓.๒)*	๒๐ (๕.๑)
๘	๑๙๔ (๔๙.๒)*	๖ (๑.๕)	๓๓ (๘.๔)	๖๘ (๑๗.๓)	๙๓ (๒๓.๖)
๙	๒๙๘ (๗๕.๖)*	๒๐ (๕.๑)	๕๑ (๑๒.๙)	๑๔ (๓.๖)	๑๑ (๒.๘)
๑๐	๙๘ (๒๔.๙)	๗ (๑.๘)	๒๓ (๕.๘)	๒๓๓ (๕๙.๑)*	๓๓ (๘.๔)
๑๑	๒๗๔ (๖๙.๕)*	๒๕ (๖.๓)	๓๙ (๙.๙)	๓๑ (๗.๙)	๒๕ (๖.๓)
๑๒	๕๘ (๑๔.๗)	๕๖ (๑๔.๒)	๑๑ (๒.๘)	๔๑ (๑๐.๔)	๒๘๘ (๕๗.๙)*
๑๓	๑๕ (๓.๘)	๒๑ (๕.๓)	๑๔๑ (๓๕.๘	๑๘๐ (๔๕.๗)*	๓๗ (๙.๔)
๑๔	๒๓๐ (๕๘.๔)*	๓๙ (๙.๙)	๔๙ (๑๒.๔)	๗ (๑.๘)	๖๙ (๑๕.๔)
๑๕	๓๐ (๗.๖)	๑๐ (๒.๕)	๒๖ (๖.๖)	๓๐ (๗.๖)	๒๙๘ (๗๕.๖)*
๑๖	๑๙ (๔.๘)	๑๑๙ (๓๐.๒)	๖๙ (๑๗.๕)	๓๙ (๙.๙)	๑๔๘ (๓๗.๖)*

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก				
	ก	ข	ค	ง	จ
๑๗	๗๔ (๑๘.๘)	๒๒๙ (๕๘.๑)*	๓๒ (๘.๑)	๓๙ (๙.๙)	๒๐ (๕.๑)
๑๘	๓๙ (๙.๙)	๙๔ (๒๓.๙)	๓๘ (๙.๖)	๒๑๒ (๕๓.๘)*	๑๑ (๕.๘)
๑๙	๒๘ (๗.๑)	๒๒ (๕.๖)	๓๖ (๙.๑)	๘ (๒.๐)	๓๐๐ (๗๖.๑)*
๒๐	๗ (๑.๘)	๑๖ (๔.๑)	๔๒ (๑๐.๗)	๑๐๙ (๒๗.๓)	๒๒๐ (๕๕.๘)*
๒๑	๓๑ (๗.๙)	๑๙ (๔.๘)	๑๔๓ (๓๖.๓)	๒๐ (๕.๑)	๑๘๑ (๔๕.๙)*
๒๒	๑๑๖ (๒๙.๔)*	๗๔ (๑๘.๘)	๗๐ (๑๗.๘)	๑๐๒ (๒๕.๙)	๓๒ (๘.๑)
๒๓	๙๐ (๒๒.๘)	๑๖ (๔.๑)	๓๗ (๙.๔)	๔๔ (๑๑.๒)	๒๐๗ (๕๒.๕)*
๒๔	๑๖ (๔.๑)	๘๐ (๒๐.๓)	๒๖๓ (๖๖.๘)*	๑๒ (๓.๐)	๒๓ (๕.๘)
๒๕	๙๖ (๒๔.๔)	๗๗ (๑๙.๕)	๑๖ (๔.๑)	๑๓ (๓.๓)	๑๙๒ (๔๘.๗)*

* หมายถึง คำตอบที่ถูกต้อง

ตาราง ๑๕ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียนจำแนกตามหมวดเจตคติรายข้อ

(ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงร้อยละของนักเรียนที่ตอบ)

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๑	๒๙๓ (๗๕.๔)	๘๖ (๒๑.๘)	–	๑๐ (๒.๕)	๑ (๐.๓)
๒	๑๔๑ (๓๕.๘)	๑๓๐ (๔๓.๑)	๒๕ (๖.๓)	๑๖ (๔.๑)	๑๖ (๔.๑)
๓	๑๒๓ (๓๒.๒)	๑๓๔ (๔๔.๒)	๕๑ (๑๒.๙)	๒๓ (๖.๙)	๑๕ (๓.๘)
๔	๑๐๔ (๒๖.๔)	๑๘๕ (๔๓.๐)	๔๓ (๑๐.๙)	๒๖ (๖.๖)	๓๖ (๙.๑)
๕	๕๐ (๑๒.๓)	๑๐๕ (๒๖.๖)	๑๒๑ (๓๐.๓)	๘๓ (๒๒.๑)	๓๑ (๓.๙)
๖	๑๙๘ (๕๐.๓)	๑๓๒ (๓๓.๕)	๓๒ (๘.๑)	๑๖ (๔.๑)	๑๖ (๔.๑)
๗	๒๕๐ (๖๓.๕)	๙๓ (๒๔.๖)	๑๙ (๔.๘)	๑๔ (๓.๖)	๑๔ (๓.๖)
๘	๑๓๐ (๔๓.๑)	๑๔๓ (๓๓.๓)	๓๖ (๙.๑)	๑๖ (๔.๑)	๒๕ (๖.๓)
๙	๑๓๑ (๔๓.๔)	๑๖๓ (๔๒.๔)	๔๑ (๑๐.๔)	๙ (๒.๓)	๖ (๑.๕)
๑๐	๘๒ (๒๐.๘)	๑๓๑ (๔๓.๔)	๔ (๒๑.๓)	๓๔ (๘.๖)	๒๓ (๕.๘)
๑๑	๒๕๕ (๖๔.๓)	๗๔ (๑๘.๘)	๓๖ (๙.๑)	๑๐ (๒.๕)	๑๙ (๔.๘)
๑๒	๑๙๖ (๔๙.๓)	๑๔๙ (๓๓.๘)	๓๒ (๘.๑)	๑๒ (๓.๐)	๕ (๑.๓)
๑๓	๒๐๓ (๕๑.๓)	๑๒๓ (๓๒.๒)	๒๕ (๖.๓)	๑๑ (๒.๘)	๒๘ (๓.๑)
๑๔	๔๐ (๑๐.๒)	๑๒๓ (๓๑.๒)	๑๓๕ (๓๔.๕)	๗๓ (๑๙.๕)	๑๙ (๔.๘)
๑๕	๑๕๑ (๓๘.๓)	๑๕๓ (๓๙.๘)	๔๓ (๑๐.๙)	๒๖ (๖.๖)	๑๓ (๔.๓)
๑๖	๑๕๙ (๔๐.๔)	๒๐๔ (๕๑.๘)	๑๓ (๔.๓)	๑๐ (๒.๕)	๔ (๑.๐)
๑๗	๑๔ (๓.๖)	๘๑ (๒๐.๖)	๑๖๒ (๔๑.๑)	๙๘ (๒๔.๙)	๓๙ (๙.๙)

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๑๘	๑๓๐ (๓๓.๐)	๑๖๕ (๔๑.๙)	๗๖ (๑๙.๓)	๑๖ (๔.๑)	๗ (๑.๘)
๑๙	๑๒๓ (๓๑.๒)	๑๘๔ (๔๖.๗)	๖๙ (๑๗.๕)	๑๕ (๓.๘)	๓ (๐.๘)
๒๐	๑๐๔ (๒๖.๔)	๑๕๖ (๓๙.๖)	๗๕ (๑๙.๐)	๓๓ (๘.๔)	๒๖ (๖.๖)

ตาราง ๑๖ จำนวนและร้อยละของคำตอบของนักเรียนจำแนกตามหมวดการปฏิบัติรายข้อ

(ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงร้อยละของนักเรียนที่ตอบ)

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก			
	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติเลย
๑	๙๐ (๒๒.๘)	๑๙๓ (๕๐.๐)	๑๐๔ (๒๖.๔)	๓ (๐.๘)
๒	๑๐๑ (๒๕.๖)	๒๒๙ (๕๘.๑)	๕๓ (๑๓.๕)	๑๑ (๒.๘)
๓	๑๕๙ (๔๐.๔)	๑๖๓ (๔๒.๔)	๕๓ (๑๓.๕)	๑๕ (๓.๘)
๔	๒๑๙ (๕๕.๖)	๑๒๓ (๓๑.๒)	๓๐ (๗.๖)	๒๒ (๕.๖)
๕	๖๖ (๑๖.๘)	๑๓๑ (๓๓.๒)	๑๗๓ (๔๔.๙)	๒๐ (๕.๑)
๖	๒๑๐ (๕๓.๓)	๑๓๓ (๓๓.๘)	๔๓ (๑๑.๙)	๔ (๑.๐)
๗	๒๙ (๗.๔)	๗๓ (๑๘.๕)	๑๙๓ (๔๙.๐)	๙๙ (๒๕.๑)
๘	๑๔๓ (๓๖.๓)	๑๖๘ (๔๒.๖)	๖๙ (๑๗.๕)	๑๔ (๓.๖)
๙	๒๗๕ (๖๙.๘)	๘๑ (๒๐.๖)	๒๕ (๖.๓)	๑๓ (๓.๓)
๑๐	๑๙๐ (๔๘.๒)	๑๖๕ (๔๑.๙)	๒๙ (๗.๔)	๑๐ (๒.๕)
๑๑	๓๘ (๙.๖)	๕๗ (๑๔.๕)	๑๔๖ (๓๗.๑)	๑๕๓ (๓๘.๘)
๑๒	๕๕ (๑๔.๐)	๑๑๐ (๒๗.๙)	๑๙๖ (๔๙.๗)	๓๓ (๘.๔)
๑๓	๓๗ (๙.๔)	๘๓ (๒๑.๑)	๒๐๗ (๕๒.๕)	๖๗ (๑๗.๐)
๑๔	๖๑ (๑๕.๕)	๒๐๙ (๕๓.๐)	๙๕ (๒๔.๑)	๒๙ (๗.๔)
๑๕	๒๕ (๖.๓)	๑๓๙ (๓๕.๓)	๑๒๗ (๓๒.๒)	๑๐๓ (๒๖.๑)
๑๖	๑๔๔ (๓๖.๕)	๑๗๑ (๔๓.๔)	๔๑ (๑๐.๔)	๓๘ (๙.๖)
๑๗	๑๓๒ (๓๓.๕)	๑๔๖ (๓๗.๑)	๘๙ (๒๒.๖)	๒๗ (๖.๙)

ข้อคำถาม	คำตอบรายตัวเลือก			
	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติเลย
๑๘	๑๓๓ (๓๔.๘)	๑๙๔ (๔๙.๒)	๔๕ (๑๑.๔)	๑๘ (๔.๖)
๑๙	๕๖ (๑๔.๒)	๑๙๖ (๔๙.๓)	๑๐๐ (๒๕.๔)	๔๒ (๑๐.๓)
๒๐	๔๕ (๑๑.๔)	๗๙ (๒๐.๑)	๑๙๖ (๔๙.๓)	๗๔ (๑๘.๘)

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ นางสาว วนิดา พันธ์สอาด

เกิดวันที่ ๑๓ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๐๙

สถานที่อยู่ปัจจุบัน บ้านเลขที่ ๔๘/๑ หมู่ ๑๓ ซอยภู่อารีย์ ถนน สุวินทวงศ์

ตำบล กระทุ่มราย เขต หนองจอก กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๓๐

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. ๒๕๒๒ ประถมศึกษาปีที่ ๖ จากโรงเรียนคลองสอง กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๒๘ มัธยมศึกษาปีที่ ๖ (แผนกวิทยาศาสตร์) จากโรงเรียนสตรีเศรษฐบุตรบำเพ็ญ กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๓ วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สุขศึกษา) จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พลศึกษา กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๕ การศึกษามหาบัณฑิต (สุขศึกษา) จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร

บทคัดย่อ

ของ

นางสาววนิดา พันธ์สอาด

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา

ตุลาคม ๒๕๓๕

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อทราบพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก การเปรียบเทียบความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ตามตัวแปรที่ศึกษาคือ เพศ ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียน และการมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของโรงเรียน และศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ ของโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาที่เป็นโรงเรียนสหศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ได้มาโดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) จำนวน ๓๙๔ คน เป็นนักเรียนชาย ๑๘๗ คน และเป็นนักเรียนหญิง ๒๐๗ คน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติทดสอบค่าที (t-test) และวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการวิจัยพบว่า

๑. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๔ ปีการศึกษา ๒๕๓๔ เขตกรุงเทพมหานคร มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง

๒. นักเรียนชาย กับนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย ส่วนความรู้และเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๓. นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ โดยนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับ

อุบัติเหตุจากการราจรทางบก ส่วนความรู้และเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๔. นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ โดยนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีความรู้ดีกว่านักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ส่วนเจตคติและการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

๕. ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงนิมานในระดับปานกลางกับเจตคติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ และเจตคติมีความสัมพันธ์เชิงนิมานในระดับปานกลางกับการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๑ ส่วนความรู้ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก

TRAFFIC SAFETY BEHAVIORS OF MATHAYOM SUKSA IV STUDENTS, UNDER THE DEPARTMENT OF SECONDARY EDUCATION, BANGKOK METROPOLIS

AN ABSTRACT

BY

WANIDA PUNSARD

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Master of Education Degree in Health Education

at Srinakharinwirot University

October 1992

Abstract

The main objective of this research was to study knowledge, attitude, and practice about traffic safety of the Mathayom Suksa IV (Grade 10) students who were studying in co-educational schools, under the Department of Secondary Education, in Bangkok. The knowledge, attitude, and practice of the students were compared according to their sex, their experience from having traffic accident, and their schools which were with or without traffic accident prevention measures. Correlation among the knowledge, attitude, and practice was also examined. The multistage random sampling was used to draw 394 sample students, 187 males and 207 females. Self - administered questionnaire was used to collect data of the students on knowledge, attitude, and practice regarding to the traffic safety. The Student's t-test and Pearson's product moment correlation were applied to analyse the data.

The results of the study revealed as follows:-

1. The sample students possessed a moderate levele of knowledge, attitude, and practice about the traffic safety.

2. Only practice about the traffic safety of the male and female students was statistically significant difference at p-value 0.01. It was indicated that the female students had a significantly higher score on the practice than the male.

3. The students who had no experience about traffic accident gained significantly higer score on the practice than the students who have had the experience ($p < 0.05$). This finding was not found when the knowledge and the practice were analysed.

4. It was surprisingly found that, the students who were studying at the schools without traffic accident prevention measures had a significantly better knowledge on the traffic safety than the students who were attending the schools with the measures ($p < 0.01$). It was also found that, there was no significant difference between attitude and practice of the students of the two groups.

5. Knowledge and attitude, attitude and practice about the traffic safety were significantly related in the positive a moderate levels dirrection at p-value 0.01.