

สรุปผลการวิจัย การอภิปราย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบความรู้ ทักษะคิดและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุรวมทั้งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคิดกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตเทศบาล จังหวัดชลบุรี

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยโดยสร้างแบบสอบถามเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้ จากโรงเรียนมัธยมศึกษาประเภทสหศึกษาอยู่ในเขตเทศบาล สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดชลบุรี จำนวน 400 คน ซึ่งแยกเป็นนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 164 คนและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 236 คน จากนั้นผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูป เอส พี เอส เอส พีซี (SPSS/PC) เพื่อหาค่าร้อยละ มีชนิยมเลขคณิต ส่วนเบี่ยงมาตรฐานและเปรียบเทียบความรู้ ทักษะคิด และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยทดสอบค่า 'ที' (t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคิดกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างประชากร โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างประชากรที่ศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนมัธยมศึกษา ประเภทสหศึกษา อยู่ในเขตเทศบาล สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นนักเรียนที่สามารถขับซัทรจักรยานยนต์ได้ จำนวน 400 คน เป็นนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 164 คน นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 236 คน กลุ่มตัวอย่างประชากรส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงทั้งสองกลุ่ม ส่วนมากมีอายุ 16 - 18 ปี เป็นนักเรียนที่เรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 5 และ 6 จำนวนเกือบเท่ากัน ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่กับพ่อแม่ คิดเป็นร้อยละ 83.00 บริเวณในเขตเทศบาล นักเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มส่วนมากเคยขับซัทรจักรยานยนต์มานาน 3 - 4 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.00 ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับซัทรจักรยานยนต์ที่มีขนาดมากกว่า 100 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 34.25 ความเร็วที่ใช้ในการขับซัทรในเขตเทศบาลส่วนใหญ่ใช้ความเร็วต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 83.50 นอกเขตเทศบาลใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 37.25 การเคยฝ่าฝืนกฎจราจร กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม ส่วนมากเคยฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58.00 การให้คนนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ขณะขับซัทร ส่วนมากเคยให้ซ้อนมากกว่า 1 คน เป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.00 กลุ่มตัวอย่างทั้งสองส่วนมากไม่มีใบอนุญาตขับซัทรจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 78.00 ขณะขับซัทรจักรยานยนต์ทั้งสองกลุ่มไม่เคยสวมหมวกกันน็อคเป็นส่วนมาก คิดเป็นร้อยละ 85.25 สำหรับนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ นั้นสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากตัวนักเรียนเอง คิดเป็นร้อยละ 70.12 ซึ่งมักเกิดจากการขับซัทรโดยประมาท และบริเวณตลาดเป็นสถานที่ที่เกิดเหตุมากที่สุด

2. ความรู้และการเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซัทรจักรยานยนต์ของนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ
ผลการศึกษาและเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซัทรจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สรุปได้ดังนี้

2.1 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนโดยส่วนรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่ามีจำนวน 9 ข้อ ที่นักเรียนมีความรู้ไม่ถูกต้องในข้อต่อไปนี

ข้อ 1 สาเหตุการตายจากอุบัติเหตุของนักเรียนในปี พ.ศ. 2536 จัดอยู่ในอันดับเท่าไรของสาเหตุการตายทั้งหมดของประเทศไทย

ข้อ 7 กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านมาเห็นไฟกระพริบสีแดงบริเวณทางแยกควรปฏิบัติอย่างไร

ข้อ 13 เส้นทึบลากขนานไปกับเส้นประสีขาวแนวกึ่งกลางหมายถึงข้อใด

ข้อ 14 เครื่องหมายต่อไปนี้หมายถึงข้อใด



ข้อ 17 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ผู้ขับขี่จะต้องขับรถในช่องทางเดินรถที่จะเลี้ยวซ้ายก่อนถึงช่องทางเลี้ยวพร้อมเปิดสัญญาณไฟไม่น้อยกว่าระยะทางกี่เมตร

ข้อ 18 กฎหมายกำหนดอัตราความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่ใช้วิ่งในเขตชุมชนได้ไม่เกิน กี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ 19 ผู้ที่มีอายุ 15 ปี สามารถขอมอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้หรือไม่

ข้อ 21 การขับขี่รถจักรยานยนต์ เลี้ยวอ้อมวงเวียน หรือเกาะผู้ขับขี่ควรปฏิบัติอย่างไร

ข้อ 22 ในทางเดินรถให้ส่วนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถกลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะน้อยกว่ากี่เมตร

เมื่อจำแนกตามประเภทการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้ที่อยู่ในระดับปานกลาง

2.2 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีความรู้ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีความรู้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้ดีกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีจำนวน 2 ข้อดังนี้

ข้อ 8 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรคำนึงถึงข้อใดเป็นสำคัญ

ข้อ 16 เครื่องหมายจราจรที่มีความหมายตรงตามข้อใด



[วน]

3. ทัศนคติและการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผลจากการศึกษาทัศนคติและการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สรุปได้ดังนี้

3.1 ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยส่วนรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า นักเรียนมีค่าเฉลี่ยคะแนนทัศนคติอยู่ในระดับเกณฑ์พอใช้ ยกเว้นเพียงข้อ 1 คือ ผู้ขับขี่สำรวจสภาพรถก่อนขับขี่ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยคะแนนทัศนคติอยู่ในเกณฑ์ต้องปรับปรุง

เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักทัศนคติอยู่ในเกณฑ์พอใช้ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักทัศนคติอยู่ในเกณฑ์พอใช้เช่นกัน

3.2 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีทัศนคติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติดีกว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวน 2 ข้อ ดังนี้

ทัศนคติทางบวก

ข้อ 23. เราสามารถขับขี่รถที่เบรคเสียได้อย่างปลอดภัย หากผู้ขับขี่รู้ล่วงหน้า

ทัศนคติทางลบ

ข้อ 24. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงมากกว่าอุบัติเหตุจากยานพาหนะชนิดอื่น

4. การปฏิบัติและการเปรียบเทียบเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ชนิดอื่นของนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผลจากการศึกษาการปฏิบัติและการเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สรุปได้ดังนี้

4.1 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโดยส่วนรวมเกณฑ์ดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า นักเรียนมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี ยกเว้น

ข้อ 8 นักเรียนตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่

ข้อ 9 นักเรียนใส่หมวกกันน็อคขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ 11 นักเรียนบำรุงรักษารถและนำรถไปตรวจสภาพ

ข้อ 17 นักเรียนใช้แตรในการขอลำ

ข้อ 28 นักเรียนเปิดไฟหน้ารถเมื่อฝนตกในเวลาากลางคืน

ข้อ 29 นักเรียนสังเกตการทำงานของเครื่องยนต์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ดี

4.2 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการปฏิบัติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีการปฏิบัติแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดย

นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุมีการปฏิบัติถูกต้องกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ
มีจำนวน 2 ข้อ ดังนี้

ข้อ 29 นักเรียนสังเกตการทำงานของเครื่องยนต์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์

ข้อ 30 นักเรียนใช้ไฟต่ำขณะขับขีรถจักรยานยนต์ในเวลากลางวัน

นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการปฏิบัติถูกต้องกว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ
มีจำนวน 7 ข้อ ดังนี้

ข้อ 1 นักเรียนแข่งรถคันอื่นบริเวณทางโค้ง

ข้อ 3 นักเรียนขับขีรถด้วยความเร็วสูง

ข้อ 6 นักเรียนให้เพื่อนซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน

ข้อ 7 นักเรียนให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถ

ข้อ 8 นักเรียนตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี

ข้อ 20 นักเรียนขับขีอย่างรวดเร็วมื้อมีเพื่อนฮ้อย

ข้อ 27 นักเรียนแข่งข้ายแข่งขวาเพื่อให้งถึงที่หมายโดยเร็ว

5. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

ผลจากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติในการ
ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สรุปได้ดังนี้

5.1 ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความ
สัมพันธ์กันทางลบกับทักษะในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัย
สำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.4440

5.2 ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความ
สัมพันธ์กันทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อย่าง
มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.2476

5.3 ทักษะในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มี
ความสัมพันธ์กันทางลบกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เท่ากับ 0.4375

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยอภิปรายผลในประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. ความรู้และการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์


จากผลการวิจัยระดับความรู้และการเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อภิปรายผลได้ดังนี้

1.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40.25 รองลงมาที่มีความรู้ในระดับขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 38.75 แสดงให้เห็นว่านักเรียนส่วนใหญ่ยังมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับที่ไม่ดี ทั้งนี้เนื่องจากเนื้อหาในหลักสูตรวิชาสุขศึกษาในระดับมัธยมศึกษา มีการสอนเนื้อหาการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพียงสองระดับชั้น คือ หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนต้น สอนเนื้อหาเรื่อง สวัสดิภาพในการโดยสารรถจักรยานยนต์ สอนในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 (กรมวิชาการ, 2535) หลักสูตรมัธยมศึกษาตอนปลายสอนเนื้อหาเรื่อง สวัสดิภาพในการจราจรทางบกในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 (กรมวิชาการ, 2535) จะเห็นได้ว่าเนื้อหาหลักสูตรในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีน้อย และเว้นช่วงในการสอนนานเกินไป และในการเรียนการสอนวิชาสุขศึกษา ยังไม่ได้ปรับปรุงให้น่าสนใจเท่าที่ควร ครูส่วนใหญ่ใช้วิธีการสอนแบบบรรยายให้นักเรียนจดและท่องจำ นักเรียนมีส่วนร่วมในบทเรียนน้อย ครูใช้วัสดุอุปกรณ์หรือสื่อการเรียนการสอนน้อย (สุชาติ โสภประสูร, 2525) ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของสุจิตรา แสงหิรัญ (2532) พบว่า ครูสุขศึกษาส่วนใหญ่ใช้วิธีการบรรยายเป็นกิจกรรมหลัก กิจกรรมที่ครูไม่กระทำเลย คือ การให้นักเรียนทดลองปฏิบัติ ครูสุขศึกษาใช้สื่อการสอนน้อยมาก ส่วนใหญ่ใช้กระดานดำประกอบการสอนมากกว่าสื่อประเภทอื่น เพราะใช้สะดวกไม่ยุ่งยากในการจัดเตรียม จากผลการวิจัยของบึงอร ถนอมรูป (2527) พบว่า สภาพการเรียนการสอนสวัสดิศึกษาในโรงเรียนส่วนใหญ่จัดการเรียนการสอนเป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่คณะกรรมการการศึกษา สายการศึกษา กระทรวงสาธารณสุขกำหนดไว้ มีหนังสือให้นักเรียนค้นคว้า น้อยและอุปกรณ์การสอนไม่เพียงพอ การสอนบรรลุวัตถุประสงค์อยู่ในระดับปานกลาง


และมีบางโรงเรียนไม่มีการประเมินผล วิชาสวัสดิศึกษา และยังขาดครูที่มีความรู้ความสามารถทางด้านสุขศึกษาโดยตรงอีกเป็นจำนวนมาก ครูจึงขาดทั้งความรู้ในด้านเนื้อหาและวิธีสอนไปด้วยพร้อมๆ กัน (สุชาติ โสภประยุทธ, 2525) นอกจากนี้ประเทศไทยก็ยังไม่มีกฎหมายบังคับให้ผู้ที่เข้ารับการศึกษานอนดึกต้องผ่านหลักสูตรการฝึกหัดในการขับชั้รถจักรยานยนต์ ซึ่งต่างกับกฎหมายการจราจรของประเทศญี่ปุ่น บังคับให้ผู้ที่เข้ารับการศึกษานอนดึกต้องผ่านหลักสูตรการฝึกหัดในการขับชั้รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยเสียก่อน ทั้งนี้สถาบันฝึกหัดขับชั้รถจักรยานยนต์จะบริการฝึกหัดและสอน ทั้งภาคความรู้กฎจราจรและภาคสนามบนถนน เพื่อให้ผู้ที่ขอใบอนุญาตขับชั้รถได้มีความชำนาญสามารถขับชั้รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้องตามกฎหมาย และกฎของความปลอดภัย (Russam, 1979) สำหรับผู้ขับชั้รถจักรยานยนต์ของประเทศไทย ส่วนใหญ่จะไม่ได้ผ่านการเรียนฝึกหัดขับชั้รถอย่างถูกต้องจึงทำให้ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชั้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายและจากการศึกษาของผู้วิจัย ก็พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับชั้รถจักรยานยนต์ จึงไม่ได้ผ่านการทดสอบการขับชั้รถที่ถูกต้อง

1.2 การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้ใกล้เคียงกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากนักเรียนทั้งสองกลุ่มเป็นตัวอย่างประชากรที่อยู่ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา เรียนจากหลักสูตรเดียวกันเนื้อหาวิชาและวิธีการสอนอย่างเดียวกัน ประกอบกับข้อคำถามที่ใช้ถามความรู้เป็นคำถามที่ใช้ถามเกี่ยวกับการขับชั้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ที่ผู้ขับชั้รถทุกคนใช้ปฏิบัติอยู่เป็นประจำและเหมือนกันทุกคน และจากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของนักเรียนทั้งสองกลุ่มพบว่า อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับชั้รถ มีลักษณะคล้ายกันมาก และถึงแม้ว่านักเรียนจะเคยประสบอุบัติเหตุ แต่ความสนใจของเด็กวัยรุ่นมีขอบข่ายกว้างขวาง แต่ไม่ลึกซึ้ง เป็นระยะลองผิดลองถูก มีอารมณ์อ่อนไหว สับสน วุ่นวายใจ หงุดหงิด (ศรีเรือน แก้วสังวาล, 2530) ดังนั้น จึงเป็นสาเหตุให้นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้ไม่แตกต่างกัน

แต่เมื่อเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นรายชื่อ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เพียง 2 ข้อ โดยนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้ดีกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุในเรื่อง "ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรคำนึงถึงการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด" และเรื่อง "เครื่องหมาย  มีความหมายตรงกับห้ามจอดในวันที่ 19" ทั้งนี้อาจเนื่อง

มาจากประสบการณ์จากการเกิดอุบัติเหตุ จากเหตุผลเดิวก่อนดังกล่าวข้างต้นนี้จึงทำให้ผลการวิจัย พบว่า นักเรียนมีความรู้ไม่ถูกต้องในเรื่องเกี่ยวกับกฎจราจร ได้แก่

1. กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านมาเห็นไฟกระพริบสีแดงบริเวณทางแยก ควรปฏิบัติตามข้อใด
 2. เส้นทึบลากขนานไปกับเส้นประสีขาวแนวกึ่งกลางถนนหมายถึงข้อใด
 3. เครื่องหมาย  ต่อไปนี้หมายถึงข้อใด
 4. ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ เลี้ยวซ้ายได้ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ในช่องทางเดินรถที่จะเลี้ยวซ้าย ก่อนถึงช่องทางเลี้ยวพร้อม เปิดสัญญาณไฟไม่น้อยกว่าระยะทางกี่เมตร
 5. กฎหมายกำหนดอัตราความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่ใช้วิ่งในเขตชุมชนได้ ไม่เกินกี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 6. ผู้ที่มีอายุ 15 ปี สามารถขอมอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้หรือไม่
 7. การขับขี่รถจักรยานยนต์เลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะ ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติอย่างไร
 8. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถ ในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่ากี่เมตร

และจากผลการวิจัยพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ไม่ทราบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยทำให้นักเรียนตอบไม่ถูกต้องในเรื่องสาเหตุการตายของประเทศไทย อาจเนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์หรือรณรงค์ให้นักเรียนทราบถึงสถานการณ์การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรน้อยไป ทำให้เกิดการเรียนรู้ที่ว่าต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจึงจะปลอดภัย เพราะการเรียนรู้เป็นกระบวนการของการได้รับความรู้ ความเข้าใจ ทักษะ โดยผ่านการมีประสบการณ์ หรือการได้ศึกษาในสิ่งนั้น ๆ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2532)

2. ทิศนคติและการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากผลการวิจัยทัศนคติ และการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อภิปรายได้ดังนี้

2.1 ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีทัศนคติอยู่ในเกณฑ์พอใช้ (ร้อยละ 79.75) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับไม่ต่ำ ดัง นิภา มนูญปิจุ (2531) ได้กล่าวว่าความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กัน และอาจเกิดจากนักเรียนได้รับคำแนะนำและความเชื่อในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้องมาจากคนใกล้ชิด หรือเพื่อนฝูง ทำให้มีทัศนคติอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ต่ำ ดังคำกล่าวของโรคิช (Milton Rokeach) ที่ว่าทัศนคติเป็นการผสมผสานหรือการจัดระเบียบของความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ผลรวมของความเชื่อนี้ จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้มของบุคคลในการที่จะมีปฏิกิริยาตอบสนองในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526) ซึ่งสอดคล้องกับ นิภา มนูญปิจุ (2531) กล่าวว่า พฤติกรรมทัศนคติจะเป็นไปตามขั้นตอนดังนี้ คือ การรับรู้ หรือการให้ความสนใจ การตอบสนองด้วยความเต็มใจ พอใจ การให้ค่า การจัดกลุ่มค่า และการแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ นอกจากนี้นักเรียนยังอยู่ในวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่มีพฤติกรรมที่ชอบเสี่ยง คือ ดื่ม ต่อด้านอำนาจ ภูธรเบียบ ชอบการเล่นที่ผาดโผน ตื่นเต้น มีอารมณ์ร้อน อ่อนไหวง่าย (ศรีเรือน แก้วสังวาล, 2530) จึงอาจทำให้เป็นสาเหตุทำให้นักเรียนมีทัศนคติที่ไม่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุได้

2.2 การเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่าไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน โดยนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติใกล้เคียงกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากนักเรียนทั้งสองกลุ่มเป็นตัวอย่างประชากรที่อยู่ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา มีการเรียนการสอนเพื่อปลูกฝังทัศนคติที่คล้ายคลึงกันประกอบกับทั้งสองกลุ่มอยู่ในเขตพื้นที่เช่นเดียวกัน มีสิ่งแวดล้อมเดียวกันและจากการศึกษาของผู้วิจัยพบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความรู้ในระดับใกล้เคียงกันและนอกจากนี้ธรรมชาติของวัยรุ่นมักมีอารมณ์ทุกประเภท เช่น ทั้งรัก ชอบ โกรธ เกลียด

ริชชา ไอ้อวด แข่งดี ถ้อดี ต้อตัง ต้อต่านอ้านาจ อ่อนไหว เหลวไหล วุ่นวายใจ หงุดหงิด มีภูมิอารมณ์รุนแรง การควบคุมอารมณ์ยังไม่ดีนัก เก็บกด บางครั้งมั่นใจสูง บางครั้งไม่แน่ใจ มีความต้องการประสบการณ์แปลก ๆ ใหม่ ๆ เปลี่ยนความจำใจเข้าซอก (ศรีเรือน แก้วสังวาล, 2530) ดังนั้นทัศนคติของกลุ่มวัยรุ่นจึงอาจมีการปรับเปลี่ยนได้อยู่ตลอดเวลา และบุคคลส่วนมากมักจะมีทัศนคติเหมือนกับบุคคลอื่นที่เข้าใกล้ซิด หรือสนิทสนมด้วย (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526) จึงส่งผลให้นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติที่ใกล้เคียงกัน

เมื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซัทรจักรยานยนต์ เป็นรายชื่อ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติดีกว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ ในเรื่อง " เราสามารถขับซัทรที่เบรคเสียได้อย่างปลอดภัย หากผู้ขับซัทรู้ล่วงหน้า" และ "อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงกว่าอุบัติเหตุยานพาหนะชนิดอื่น" อาจเกิดจากนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ นั้นมีพฤติกรรมชอบเสี่ยง มีความมั่นใจสูง ชอบทดลอง เป็นระยะที่ลองผิดลองถูก (ศรีเรือน แก้วสังวาล, 2530) จึงมีความมั่นใจในการขับซัทรที่เบรคเสียได้อย่างปลอดภัย หากรู้ล่วงหน้าและคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไม่ทำให้เกิดความรุนแรงต่อชีวิตได้ และจากทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness) นั้น ได้อธิบายถึงบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุ นั้นมักมีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ เนื่องจากมีบุคลิกลักษณะชอบต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่เปิดเผยฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นบุคคลที่มีอารมณ์รุนแรง ลุนเจิงว่องว้าง (Thygerson, 1976) และจากทัศนคตินั้นเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคล (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520) ดังนั้นนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุจึงมีทัศนคติที่ไม่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ นั้นอาจเกิดจากการที่นักเรียนมีบุคลิกที่ไม่ชอบเสี่ยง หรือต่อต้านกฎจราจร จึงทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อย จึงทำให้ไม่กล้าขับซัทรจักรยานยนต์ที่เบรคเสียและเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความรุนแรง ดังนั้นนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจึงได้มีทัศนคติดีกว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุในทั้งสองเรื่องนี้

3. การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากผลการวิจัยการปฏิบัติและการเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อภิปรายผลได้ดังนี้

3.1 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยส่วนมากแล้วนักเรียนมีการปฏิบัติอยู่ในเกณฑ์ดี คิดเป็นร้อยละ 82.75 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของอัจฉรา เกิดมงคล (2528) พบว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียนมัธยมศึกษาแบบสหศึกษา มีการดูแลสุขภาพตนเองอยู่ในเกณฑ์ดี และจากการศึกษาของผู้วิจัยพบว่า นักเรียนมีทัศนคติอยู่ในเกณฑ์พอใช้แต่มีการปฏิบัติอยู่ในเกณฑ์ดี ซึ่งอาจจะเป็นผลจากการที่ทัศนคติเพียงอย่างเดียวไม่สามารถจำทำนุบำรุงการปฏิบัติได้ แต่อาจเกิดจากบรรทัดฐานของสังคม นิสัย และผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้น ๆ แล้ว (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520) หรืออาจจากการที่นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุ จึงปฏิบัติได้ดี หรือมีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้นจึงทำให้มีการปฏิบัติได้ดี และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง ดังนี้

1. นักเรียนตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่
2. นักเรียนใส่หมวกกันน็อค ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
3. นักเรียนบำรุงรักษารถและนำรถไปตรวจสอบสภาพ
4. นักเรียนใช้เข็มในการชอกทาง
5. นักเรียนเปิดไฟหน้ารถเมื่อฝนตกในเวลากลางคืน
6. นักเรียนสังเกตการทำงานของเครื่องยนต์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย อาจเนื่องมาจากนักเรียนส่วนใหญ่ไม่ได้ผ่านการเรียนฝึกหัดขับรถอย่างถูกต้อง จึงทำให้ไม่มีความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ดังผลการศึกษาของผู้วิจัยก็พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งก็คือนักเรียนไม่ได้ผ่านการทดสอบที่ถูกต้อง จึงทำให้นักเรียนมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย เพราะความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม (นิภา มนูญิจ, 2531)

3.2 การเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า

ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน อาจเนื่องจากนักเรียนทั้งสองกลุ่มเป็นประชากรที่อยู่ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา มีความเป็นอยู่ในสภาพแวดล้อมใกล้เคียงกัน อีกทั้งนักเรียนระดับนี้เป็นวัยรุ่น ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม รวมทั้งมีพฤติกรรมใกล้เคียงกันมากมักจะได้รับอิทธิพลมาจากหมู่คณะ ดังนั้น เด็กวัยนี้จึงมีความรู้สึกนึกคิดและจิตใจที่ใกล้เคียงกัน (สุชา จันท์เอม และสุรางค์ จันท์เอม, 2529) และจากผลการศึกษาของผู้วิจัยพบว่านักเรียนทั้งสองกลุ่มมีความรู้ ทักษะที่ ไม่แตกต่างกัน จึงทำให้นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นรายชื่อ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุปฏิบัติดีกว่าที่เคยประสบอุบัติเหตุ ในเรื่อง "นักเรียนแข่งรถคันอื่น บริเวณทางโค้ง" "นักเรียนขับขี่ด้วยความเร็วสูง" "นักเรียนให้เพื่อนซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน" "นักเรียนให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถ" "นักเรียนตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่" "นักเรียนขับอย่างรวดเร็วมั้เมื่อมีเพื่อนยั่ว" และเรื่อง "นักเรียนแข่งข้าย แข่งขวา เพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว" อาจเป็นเพราะว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุมีลักษณะชอบเสี่ยง ชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นพฤติกรรมต่อต้านกฎเกณฑ์ของสถาบัน และสังคม ชอบโอ้อวด แข่งดี มีอารมณ์รุนแรง ควบคุมอารมณ์ยังไม่ดี (ศรีเรือน แก้วสังวาล, 2530) ทำให้ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เสมอ จึงเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ ซึ่งแตกต่างกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อาจจะไม่เคยฝ่าฝืนกฎจราจร จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อย และจากทฤษฎีโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness) ซึ่งไซเกอร์สัน (Thygerson, 1976) ได้กล่าวว่า บุคคลที่เกิดอุบัติเหตุมักมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลอื่นซึ่งอาจมีสาเหตุจากบุคลิกลักษณะสภาพจิตใจ และสภาพร่างกาย โดยอาจมีบุคลิกลักษณะ ชอบต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหรืออาจจะเป็นคนที่วิตกกังวลง่าย มีสภาพร่างกายผิดปกติ เช่น สายตาผิดปกติ ดังนั้นจึงเป็นเหตุให้นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการปฏิบัติในเรื่องกฎจราจร และเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้ถูกต้องน้อยกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ในเรื่อง "นักเรียนสังเกตการทำงานของเครื่องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์" และ "นักเรียนใช้ไฟต่ำ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน" อาจเกิดจากนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุอาจมีประสบการณ์มากกว่านักเรียนที่เคย

ประสบการณ์อุบัติเหตุในเรื่องของการทำงานของเครื่องชนิดอะซิงโครนัส จึงทำให้มีการสังเกตเครื่องชนิดอะซิงโครนัสใช้งานมากกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางการศึกษาของ วิน(Winn,1985) พบว่ากลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขีรถใหม่มีทักษะในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

4. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ผู้วิจัยได้ศึกษาและหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งอภิปรายได้ผลดังนี้

จากผลการวิจัย พบว่า ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.2476 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของปกิจ พรหมายน(2530) ที่พบว่า ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร จะมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และนิภา มนูญิจุ(2531) ก็ได้กล่าวไว้ว่า ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม การปฏิบัติของมนุษย์จะปฏิบัติตามการที่ได้รับรู้ หรือจำมา

แต่อย่างไรก็ตาม ผลการวิจัยพบว่า ทักษะในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันทางลบกับความรู้ และการปฏิบัติ ซึ่งอาจเนื่องมาจากความรู้เพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้เกิดทัศนคติได้ เพราะความรู้เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่งผู้เรียนรู้เพียงแต่จำ อาจจะโดยการนึกได้ หรือการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520) และความรู้คือข้อเท็จจริงต่างๆ ที่มนุษย์ได้จากประสบการณ์ การค้นคว้า ศึกษาสังเกต และมีการสะสมไว้ สามารถจำได้ แต่ทัศนคตินั้นเป็นความเชื่อ ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520) ทักษะที่เกิดขึ้นมักมีผลมาจากวัฒนธรรม ความเชื่อ ค่านิยมต่างๆ และสิ่งแวดล้อม ของบุคคลนั้นๆ (สุชา จันท์เอม, 2528) การเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ จะเป็นไปตามขั้นตอนดังนี้ คือ เมื่อเกิดความสนใจในสิ่งนั้น ก็จะมีการตอบสนองด้วยความเต็มใจ พอใจ เห็นคุณค่าในสิ่งนั้น และแสดงลักษณะตามค่านิยมที่



ชีวิตถือ (นิภา มณูญิจุ, 2531) ดังนั้นความรู้ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว จึงอาจไม่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเหล่านั้นยังมีผลมาจากปัจจัยอื่น ๆ อีก เช่น ความเชื่อเกี่ยวกับโชคลาง จะเห็นได้จากผลการวิจัยว่า นักเรียนมีความเชื่อว่า อุบัติเหตุไม่สามารถป้องกันและหลีกเลี่ยงได้เพราะเป็นเรื่องของดวงและโชคลาง ซึ่งนักเรียนมีคะแนนเฉลี่ยในเรื่องนี้อยู่ในเกณฑ์พอใช้เท่านั้น และทัศนคติยังมีผลสืบเนื่องมาจากค่านิยม ซึ่งในกลุ่มวัยรุ่นนั้นก็มีค่านิยมในการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมียุติกรรมที่ชอบขับขี่รถผาดโผน มักคิดว่าจะเรีกร้องความสนใจต่อบุคคลรอบข้างได้ จึงนิยมตามเพื่อนๆ วัยรุ่นด้วยกัน และมักมีความชอบ พอใจ หรือสนใจในสิ่งเดียวกันกับบุคคลใกล้ชิด เช่น เพื่อน ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้ผลการวิจัย พบว่าความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันในทิศทางตรงข้าม ส่วนการปฏิบัตินั้นอาจจะไม่ได้เกิดจากทัศนคติที่ตนมีอยู่ เพราะการปฏิบัติของมนุษย์หรือพฤติกรรมภายนอก ไม่ได้เป็นผลมาจากทัศนคติเพียงอย่างเดียว แต่ยังมีบรรทัดฐานของสังคม นิธิย และผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้นๆ แล้วด้วย (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520) จากผลการวิจัยที่พบว่า ทัศนคติมีความสัมพันธ์กันทางลบกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอาจสืบเนื่องมาจากการที่นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุมาก่อน ทำให้เกิดประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะการปฏิบัตินั้นยังเป็นผลมาจากผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้นๆ ดังทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ (Behavioral model IPDE) ที่กล่าวไว้ว่าพฤติกรรมของมนุษย์จะประกอบด้วย 4 รูปแบบกิจกรรม ดังนี้ คือ การใช้การสังเกตแยกแยะองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อม การประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาหลังจากการกระทำนั้นๆ การตัดสินใจที่จะกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง และการตัดสินใจที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นๆ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่คิดว่าจะปลอดภัย (Thygeron, 1976) และในการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้วิจัยนั้น ได้เก็บภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งนักเรียนบางคนอาจผ่านการเกิดอุบัติเหตุมานานจนทำให้เกิดการลืมเลือนทัศนคติที่ดีหลังการเกิดอุบัติเหตุ จึงมีการเปลี่ยนแปลงได้ ดังที่ศรีเรือน แก้วสังวาล (2530) ได้กล่าวไว้ว่า วัยรุ่นมีการควบคุมอารมณ์ที่ไม่สู้ดี มักมีอารมณ์รุนแรง สับสน วุ่นวายใจ จึงทำให้ทัศนคติของวัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และในการปฏิบัติของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายนั้น จะมีการปฏิบัติที่เลียนแบบบุคคลที่ชื่นชอบ เช่น พ่อแม่ ซึ่งการปฏิบัตินั้นอาจไม่ได้เกิดเนื่องจากทัศนคติที่ตนมีอยู่ก็ได้

จากผลการวิจัยครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า ควรมีการส่งเสริมให้ความรู้แก่นักเรียนในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามมา และจากผลการวิจัยที่พบว่าทัศนคตินั้นมีความสัมพันธ์กันทางลบกับความรู้และการปฏิบัติ ซึ่งแตกต่างจากการวิจัยอื่น เช่น จากผลการวิจัยวิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภกา (2535) พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันระหว่างความรู้กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งก่อนการทดลอง และภายหลังการประเมินผลการใช้โปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย และพบว่า ทัศนคติไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ภายหลังการประเมินผลการใช้โปรแกรมพบว่าทัศนคติกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาต่อไปเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ว่ามีปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติอีกหรือไม่เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ในการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่องการศึกษา การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยดังนี้

1. จากผลการวิจัยพบว่า นักเรียนมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ครูควรจะมีการปรับปรุง วิธีการสอนโดยใช้ทักษะ ขบวนการ มีการให้นักเรียนออกมารายงานข่าวอุบัติเหตุประจำวัน หน้าชั้นเรียน การจัดอภิปราย การโต้วาที การให้นักเรียนทำงานกลุ่มหรืองานเดี่ยว การสาธิตโดยครู หรือนักเรียน การแสดงบทบาทสมมุติ การให้นักเรียนดูสไลด์ หรือวีดิทัศน์ จัดกิจกรรมเสริมหลักสูตร โดยการให้นักเรียนจัดตั้งชุมนุมเกี่ยวกับสวัสดิการทางจราจรทางบกและจัดโครงการรณรงค์ให้ความรู้ ทางด้านความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาเป็นผู้บรรยาย เป็นการกระตุ้นให้นักเรียนมีความตระหนัก และเกิดความสนใจ ในเรื่องความปลอดภัย

2. จากผลการวิจัยพบว่า นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ดังนั้นครูจึงควรมีการกระตุ้นเตือน ให้นักเรียนเกิดความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการแจกเอกสารแผ่นพับ จัดกิจกรรมให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ มีการประกวดคำขวัญ ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ตลอดเวลา

3. ผลจากการวิจัยพบว่า การปฏิบัติอยู่ในเกณฑ์ดี ดังนั้น เพื่อเป็นการเสริมสร้างพัฒนา พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงเรียนควรจัดสิ่งแวดล้อมในโรงเรียน ให้เกิดการเสริมสร้างการปฏิบัติ โดยการจัดสวนจรรยาฐั้นในโรงเรียน เพื่อให้นักเรียนได้มีการปฏิบัติจริง ในการใช้รถ ใช้ถนน และทำให้เกิดความเข้าใจมากขึ้นในเรื่องของกฎจราจร และครูต้องหมั่นควบคุม ให้นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจร ภายใน สวนจราจรให้ถูกต้อง เพื่อนักเรียนจะได้เกิดประสบการณ์และนำไปใช้บนถนนจริง จะช่วยลดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เป็นอย่างดี

4. จากผลการวิจัยพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้น ครูอาจร่วมกับฝ่ายสหศึกษาของโรงพยาบาลหรือสถานีตำรวจในพื้นที่จัดโครงการณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ต่างๆ และจัดให้มีหน่วยบริการสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เคลื่อนที่ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักเรียน โดยนักเรียนทุกคนที่ผ่านหลักสูตรการฝึกอบรม จะได้รับการสอบใบอนุญาตขับขี่

5. ครูควรมีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับสภาพและปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นของตน แล้วนำมาปรับปรุงเนื้อหา ของการเรียนการสอน วิชาสวัสดิศึกษาให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่ของนักเรียน เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุด และนักเรียนสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันได้

6. จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ละชอบฝ่าฝืนกฎจราจร นิยมให้ผู้อื่นซ้อนท้ายรถมากกว่า 1คน และไม่นิยมนสวมหมวกกันน็อคขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมักเกิดจากตัวนักเรียนเองโดยเกิดจากการขับขี่โดยประมาท ดังนั้นจึงควรมีการนำข้อมูลเสนอยังคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยของจังหวัดชลบุรี และกองบังคับการตำรวจจราจร ให้หาแนวทางแก้ไข และมีการบังคับควบคุมให้เคร่งครัดมากขึ้น

7. ควรนำผลการวิจัยครั้งนี้เสนอไปยังผู้อำนวยการสำนักงานสามัญศึกษาจังหวัด ให้เสนอไปยังผู้อำนวยการโรงเรียน สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดชลบุรี เพื่อให้จัดการเรียนการสอนโดยเน้นในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และฝึกการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยการออกกฎระเบียบบังคับให้นักเรียนสวมหมวกกันน็อคทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และดูแลให้นักเรียนทุกคนที่ขับขี่รถได้มีการสอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ หากนักเรียนฝ่าฝืนกฎ ครูอาจมีการตัดคะแนน หรือไม่ให้เข้าในโรงเรียนก็ได้

8. จากผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นพบมากบริเวณในเขตเทศบาล ซึ่งเป็นเขตชุมชน ดังนั้นจึงควรมีการจัดช่องทางวิ่งสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในเขตชุมชน เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีการควบคุมพฤติกรรมรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างเคร่งครัด เช่น ไม่ให้ขับขี่รถผาดโผน หรือเร็วเกินอัตราที่กำหนด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มีการสวมหมวกกันน็อคทุกครั้งที่ขับขี่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการควบคุมอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่เคยชินขึ้นในกลุ่มผู้ขับขี่

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดที่มีการจราจรคับคั่ง และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรสูง เช่นจังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น
2. ควรมีการวิจัยศึกษา และเปรียบเทียบความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จำแนกตามตัวแปร เพศชาย และเพศหญิง
3. ควรมีการวิจัยหรือศึกษาถึงตัวแปรอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เช่น ตัวแปรที่เกิดจากคน ซึ่งจำแนกได้ในเรื่องของ เพศ อายุ ประสบการณ์ สภาพร่างกาย สภาพจิตใจและอารมณ์ การดื่มสุราขณะขับขี่ ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม

4. ควรมีการวิจัยศึกษาในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดอื่นที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงเช่นเดียวกับจังหวัดชลบุรี เพื่อศึกษาถึงปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับ ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย