



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สังคมที่ได้มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยอาศัยวิธีการทางเทคโนโลยีหลายรูปแบบ จะมีความเจริญทางด้านวัตถุพัฒนาอย่างเห็นได้ชัดเจน ดังเช่น กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ เนื่องจากเหตุที่ว่านอกจาก กรุงเทพมหานครจะเป็นนครหลวงแล้ว ยังเป็นเมืองศูนย์กลางของการศึกษา เศรษฐกิจและบริการสาธารณูปโภค จึงเป็นเหตุให้พลเมืองในส่วนภูมิภาคอพยพเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก การเพิ่มพลเมืองหรือการขยายถิ่นที่อยู่อาศัยตลอดจนบริการสาธารณะต่าง ๆ ที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต มีผลให้ กรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่เมืองเดียวของประเทศไทยที่มีขนาดใหญ่ และมีความแตกต่างจากเมืองที่มีขนาดรองลงไปเป็นอันมาก จนมีปัญหว่า "ประเทศไทยคือ กรุงเทพมหานครใช่หรือไม่" (เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสวีธรรม 2526 : 1) เป็นเรื่องที่น่าสนใจหลายฝ่ายได้พยายามวิเคราะห์ปัญหาพร้อมกับเสนอแนวทางและแก้ไขสภาพเมืองที่มีลักษณะรวมศูนย์ เพราะเป็นแหล่งรวมปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ในขณะที่เดียวกันก็ได้ปิดกั้นโอกาสความเจริญของเมืองอื่น ๆ ในส่วนภูมิภาคไปด้วย "เมื่อเริ่มตั้งกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงนั้น ความเจริญมีอยู่ ณ จุดเดียว คือในบริเวณพระบรมมหาราชวัง ต่อมาจึงค่อยขยายออกมายังบริเวณเขตคูเมืองชั้นใน ชั้นนอก และรอบนอกตามลำดับ" (พรชัย เทพปัญญา 2524 : 54) ด้วยลักษณะดังกล่าว จึงทำให้มีสถานที่สำคัญ เช่น สถานที่ราชการ สถานการศึกษา ศูนย์การค้า การสาธารณูปโภคต่าง ๆ ส่วนมากอยู่ในใจกลางเมือง ส่วนแหล่งชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่มีเป็นจำนวนมาก ตามบริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานคร และยังคงมีกิจกรรมจำเป็นที่จะต้องเดินทางเข้าออกในเมือง ซึ่งการใช้เส้นทางคมนาคมเข้าออกในเมืองในเวลาพร้อมกัน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดการคับคั่งของการจราจรบนถนนสายต่าง ๆ

ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาเรื้อรังมานาน เพราะผู้ที่มีส่วนในการแก้ปัญหาและข้อผิดพลาดมองข้ามความสำคัญขั้นพื้นฐานของการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีเอกลักษณ์ของตนเองจนไม่สามารถจะใช้ทฤษฎีและกฎเกณฑ์ซึ่งมีบังคับต่าง ๆ ทางด้านการจราจรทางบก

ซึ่งส่วนใหญ่รับมาจากต่างประเทศเข้าแก้ไขโดยตรง โดยมีได้ปรับปรุงดัดแปลงให้เข้ากับสภาพองค์ประกอบในการจราจรที่แท้จริงของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเสียก่อน (สุประดิษฐ์ นุนนาค 2529 : 1) องค์ประกอบในการจราจรทางบกดังกล่าวประกอบด้วย ก) ผู้ใช้ทาง ซึ่งรวมทั้งผู้ขับขี่ผู้โดยสารรถ และผู้เดินเท้าบนถนน ข) ยวดยานชนิดต่าง ๆ ที่ใช้มีจราจรบนถนน ค) ถนนซึ่งประกอบด้วยรูปแบบความลักษณะของการออกแบบและเครื่องหมายบังคับสัญญาณประเภทต่าง ๆ ผู้ใช้ทางเป็นองค์ประกอบที่ค่อนข้างจะสำคัญมากที่สุด เพราะมีส่วนร่วมต่อการสร้างปัญหาจราจรได้ตลอดเวลา ไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขปรับปรุงรูปแบบลักษณะของยวดยานและถนนให้เป็นอย่างไรก็ตาม ผู้ใช้ทางก็ยังคงสร้างปัญหาในการจราจรแปรเปลี่ยนไปตามสภาพของยวดยาน และถนนกับเครื่องหมายสัญญาณต่าง ๆ

พิจารณาจากข้อมูลของแผนกสถิติและวิจัย กองตำรวจจราจร ในปี พ.ศ.2517 มียานยนต์ที่ติดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จำนวน 363,000 คัน เป็นรถนั่งส่วนบุคคล 157,000 คัน เป็นรถ เมล์สาธารณะ 6,100 คัน นอกนั้นเป็นรถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ ต่อจากนั้น 10 ปี คือในปี พ.ศ.2527 มียานยนต์ที่ใช้ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 771,316 คัน เป็นรถนั่งส่วนบุคคล 356,441 คัน รถเมล์สาธารณะ 13,500 คัน รถจักรยานยนต์ 385,641 คัน จำนวนที่เหลือเป็นรถบริการรับจ้างประเภทอื่น ๆ และรถขององค์การระหว่างประเทศ เมื่อเปรียบเทียบตัวเลขจะเห็นได้ว่า ในช่วงระยะเวลาเพียง 10 ปี ปริมาณยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นกว่า 100 เปอร์เซ็นต์ และส่วนใหญ่เป็นรถนั่งส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นอันดับ 1 ของประเทศ "กรุงเทพมหานครมีเนื้อที่ 1,558.408 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่เป็นถนนให้ยวดยานวิ่งเพียง 12 เปอร์เซ็นต์ คิดเป็นความยาว 900 กิโลเมตรเศษ" (มีงขวัญ ขาวประเสริฐ 2521 : 17 - 18) ซึ่งนับว่าเป็นอัตราส่วนที่ห่างไกลกันมากระหว่างพื้นที่ถนนกับจำนวนรถยนต์ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ กรุงเทพมหานคร มีปัญหาทางการจราจร มีสภาพไม่คล่องตัวเป็นอย่างมาก

ถ้ามองดูอย่างผิวเผินจะคิดว่ามีคนเพียงกลุ่มหนึ่ง เท่านั้นที่กำลังประสบกับปัญหาของการจราจร แต่ที่แท้จริงแล้วยังมีประชาชนอีกเป็นจำนวนมากได้รับผลจากปัญหาของการจราจร เช่น เสียง กลิ่น และควันที่เกิดจากยานยนต์ จากความสิ้นสะ เทือนที่เกิดจากยานยนต์ขนาดใหญ่แล่นผ่าน จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการจราจร และจากภาพอันไม่น่าดูที่เกิดจากการจราจร (อัษฎางค์ ไพราธานนท์ 2520 : 106)

เป็นการสร้างความพึงเครียดทางด้านจิตใจและระบบประสาท สุขภาพจิตเสื่อม สุขุเสีย ทั้งเศรษฐกิจและร่างกายโดยทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้เนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าทางการคมนาคมขนส่ง มีถนนที่ทันสมัยอำนวยความสะดวกรวดเร็วให้แก่การสัญจร แต่ก็ไม่เพียงพอกับรถยนต์ชนิดต่าง ๆ ที่ใช้เป็นพาหนะซึ่งจำนวนมาก ประกอบกับมีประชาชนจำเป็นจะต้องใช้เส้นทางในเวลาพร้อมกัน ทำให้เกิดการจราจรคับคั่ง สับสนวุ่นวายในการใช้ทาง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร นอกจากจะมีการติดขัด ต้องเสียเวลานานในการเดินทางแล้ว ยังมีการกระทบกระทั่งกันจนเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก ราย ซึ่งไม่ว่าจะเป็นเรื่องเล็กน้อย หรือรุนแรงจนถึงแก่ชีวิตก็ทำให้สูญเสียทรัพย์สิน และเวลาที่ไม่สามารถประเมินค่าเป็นตัวเลขได้

รายงานสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครของแผนกสถิติและวิจัยกองตำรวจจราจร เปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2529 กับปี พ.ศ. 2530 ได้ดังนี้

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุมีคนตาย คนบาดเจ็บสาหัส คนบาดเจ็บไม่สาหัส และทรัพย์สินเสียหาย

เวลาเปรียบเทียบ	จำนวน	ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บไม่สาหัส	ทรัพย์สินเสียหาย	
					ราชการ	ประชาชน
2529	16,069	675	1,142	3,997	2,519,000	31,647,700
2530	19,745	752	1,286	5,047	4,274,000	50,641,600
(*) เพิ่มขึ้น	22.88%	11.41%	12.61%	26.27%	69.67%	60.02%

แหล่งที่มา : แผนกสถิติและวิจัยกองตำรวจจราจร

จากตารางเปรียบเทียบจะเห็นว่าแม้แต่อัตรากายตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานครจะไม่สูงขึ้น แต่อัตรากายบาดเจ็บและทรัพย์สินเสียหายเพิ่มขึ้นมาก พิจารณาจากรายงานของแต่ละปีย้อนหลังในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา จะพบว่ามียุติเหตุดังกล่าวมาแล้วนี้เป็นข้อยืนยันได้ว่า การจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาสังคมที่มีความรุนแรง จำเป็นต้องแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุบนถนน คือกองกำกับการตำรวจจราจรกลาง กองตำรวจทางหลวง คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนโยบาย และแผนกรุงเทพมหานคร และกองวิศวกรรมจราจร

ศึกษาจากสถิติของสภาวิจัยแห่งชาติ (2524 : 38) พบว่าคนตายด้วยอุบัติเหตุบนถนน

ส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว (15-45 ปี) และยังมีอีกว่า เด็กไทย (อายุต่ำกว่า 15 ปี) เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนถนนร้อยละ 11 ของผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนถนนทั้งหมด และเสียชีวิตเพิ่มขึ้นทุกปีในอัตราเพิ่มร้อยละ 13 ค่อยๆ ถ้ารัฐยังไม่สามารถแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการจราจรได้ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้คำนวณไว้ว่า เด็กไทยที่เกิดมาในปัจจุบันทุก ๆ 1 ใน 50 คน จะต้องตายด้วยอุบัติเหตุบนถนน สราวุฒิ พันธขาว (2525 : 2) ได้กล่าวว่า "การตายด้วยอุบัติเหตุบนถนน สูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ และมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปีนับแต่ปี 2514 เป็นต้นมา จำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนถนน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 29 ค่อยๆ" ซึ่งนับว่าสูงมาก ในเรื่องเดียวกันนี้ ประดิษฐ์ กักดีศรี และคณะ (2527 : 2) ได้กล่าวไว้ในรายงานการศึกษาวิจัยเรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบก และการรักษาพยาบาลของโรงพยาบาล เลิศลินว่า

ประเทศกำลังพัฒนามีการใช้ยานพาหนะที่มีความเร็วสูง จำนวนยานพาหนะก็มากขึ้นหรือการเจริญทางวัตถุไปได้รวดเร็ว เพราะเป็นการรับมาจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ขณะเดียวกันในทางตรงกันข้าม การทะนุทางจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่ถึงจุดสูงพอที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการปล่อยปละละเลยในการที่จะพัฒนาจิต มีหน้าเข้ายังมีลักษณะของการเสื่อมทางจิตอีกด้วย

เมื่อได้ศึกษาจากข้อมูลสถิติประกอบงานวิจัย เกี่ยวกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร แล้วพบว่า เป็นปัญหาที่นับวันจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น เพราะ เป็นแหล่งที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดของประเทศไทย ซึ่งมีความหนาแน่นถึง 3,419 คนต่อตารางกิโลเมตร (สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย 2528) ตามรายงานการปรับปรุงผังนครหลวง ครั้งที่ 1 (ฉบับสมบูรณ์) คาดไว้ว่า ในปี 2533 นั้น จะมีจำนวนประชากรประมาณ 6.5 ล้านคน ในพื้นที่ประมาณ 750 ตารางกิโลเมตร การเพิ่มขึ้นของประชากรย่อมจะมีผลโดยตรงต่อการใช้ยานพาหนะ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการวางแผนปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างจริงจัง ดังที่ อรุณ สรเทศน์ ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ในรายงานการสัมมนาเรื่อง ปัญหาการจราจรนครหลวง (2515 : 126) ว่า "การแก้ปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจราจรโดยตรง ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 อย่าง เรียกว่า "Three E's" ได้แก่ Education การศึกษา หมายถึง ความรู้ ความสามารถ และความประพฤตินของผู้ใช้ถนน Enforcement หมายถึง กฎข้อบังคับต่าง ๆ และการบังคับให้เป็นไปตามกฎนั้น ๆ Engineering ได้แก่ การใช้วิชาการ

และทางปฏิบัติในการสร้างปรับปรุงบำรุงรักษา รถ ถนน การจราจร และอุปกรณ์ต่าง ๆ" ซึ่งในการนี้สิ่ง เกิดจากสภาพแวดล้อม เกี่ยวกับการจราจรในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน ได้มีการปรับปรุงแก้ไขทั้งในด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎจราจร และการสร้างเสริมพร้อมทั้งบำรุงรักษาถนนและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการจราจร โดยเฉพาะการมีถนน รถมอเตอร์ที่ทันสมัยในกรุงเทพมหานคร นั้นได้มีการพัฒนามาเป็นลำดับ แต่สิ่งหนึ่งที่ยังขาดการพัฒนาเท่าที่ควรก็คือ คุณลักษณะ (Characteristic) ของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นปัญหาที่แก้ยาก เพราะ เกี่ยวกับจิตใจของแต่ละคน ต้องอาศัยการศึกษาเพื่อให้คนเหล่านั้นมีความรู้ความ เข้าใจ ประกอบด้วยเหตุผลในเรื่องของการจราจร อันมีส่วนกระทบต่อระบบสังคม เศรษฐกิจ และสะท้อนถึงตัวบุคคลทุกคนที่อยู่ร่วมกัน ดังนั้น การแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงจำเป็นต้องวางแผนระยะยาว เพื่อแก้ปัญหาทั้งระบบโดยให้ความสำคัญต่อองค์ประกอบ 3 อย่าง ด้วยการพัฒนาพร้อม ๆ กัน ปรับให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม

อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน เป็นข้อมูลที่สะท้อนถึง เรื่องการพัฒนาคุณภาพคนได้ไม่ ทัดเทียมกับความก้าวหน้าทาง เทคโนโลยีด้านการใช้ทาง แม้ว่าความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีจะ นำมาซึ่งความ เจริญ เกิดการเปลี่ยนแปลงในสังคมอย่างมากมาย พร้อมกันนั้นก็ได้นำภัยอันตรายใหม่ ๆ มาสู่มวลมนุษยชาติด้วย ถ้ามิได้มีการปรับปรุงแก้ไขหาทางป้องกัน ผลกระทบที่จะติดตามมา ดังที่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งสหรัฐอเมริกา ได้กล่าวถึงปัญหาเกี่ยวกับทางจราจรไว้ในรายงาน การประชุมระดับชาติว่า "การนำเทคโนโลยีมาใช้ในสังคมปัจจุบัน ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร มีการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก แต่การดำเนินการเพื่อสร้างมาตรการป้องกัน อุบัติภัย เติ้งจะ เริ่มแรกอยู่ในขั้นยุคก่อนวิทยาศาสตร์" (1968 : 1) ข้อความที่กล่าวนี้ล่วงเวลามา แล้วถึง 18 ปี แต่ก็นับว่าใกล้เคียงกับความเป็นจริงในกรุงเทพมหานครยุคปัจจุบัน ซึ่งมีประชากร หนาแน่น และจำเป็นต้องดำเนินชีวิตอย่างรีบเร่ง แข่งกับเวลาเพื่อประกอบธุรกิจในชีวิตประจำวัน การสูญเสียเวลาในการเดินทางของแต่ละคนจัดว่าเป็นการสูญเสียทาง เศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ซึ่งใน เรื่องนี้ สาวิตรี กาญจนอุษร ได้เสนอไว้ในรายงานการวิจัย เรื่องการประเมินค่าของเวลา ในการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ว่า "การที่ต้องมาอยู่ร่วมกันในเวลาเดียวกันของคนส่วนมาก ย่อมก่อให้เกิดการติดขัดจากการหนาแน่นจอแจ (Traffic Congestion) ซึ่งย่อมจะทำให้ การเดินทางล่าช้าไป เวลาที่ใช้ในการเดินทางในขณะที่เวลาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการผลิต ทางเศรษฐกิจได้มากกว่า ย่อมน่าจะมีมูลค่ามากกว่าเวลาในช่วงที่จะนำไปใช้ประกอบผลิตผลได้น้อย กว่า" (2521 : 4) ผู้ที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร จะมีความ เข้าใจในเรื่องความรู้สึก เมื่อต้อง เผชิญ ปัญหาจราจรติดขัดได้คือว่า เป็นผลกระทบไปถึง เรื่องต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาตามมาอีกนานา

ประการ บางครั้งในช่วงเวลาเร่งด่วน คือระหว่างเวลา 7.00 - 8.00 และ 16.00 - 18.00 ซึ่งเป็นเวลาเดินทางไป - กลับ ระหว่างบ้านกับสถานที่ประกอบธุรกิจ หรือสถานศึกษาของประชากรส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ก็มีปรากฏการณ์ที่ทำให้การจราจรของกรุงเทพมหานคร เป็นอัมพาต คือหยุดนิ่งในทุกจุดที่มีการจราจรหนาแน่น ต่อเนื่องกันไปทั่ว โดยหาสาเหตุในขณะที่เกิดเหตุไม่ได้ว่าสืบเนื่องจากจุดเริ่มต้นตรงที่ใด ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งหลายเกิดอารมณ์เสีย หงุดหงิด ขุ่นมัว บางคนไม่สามารถควบคุมอารมณ์ตนเองได้ จึงระบายออกมาที่การขับซี้ด มีผลต่อคนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ต้องได้รับความเดือดร้อนจากการกระทำนั้นเพิ่มปัญหาขึ้นมาอีก

สาเหตุของปัญหาการจราจรนอกจากสภาพรถและถนนแล้ว ผู้ใช้ทางมีโอกาสก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ หรือคนเดินเท้า รวมทั้งคนโดยสารที่ใช้ทางสาธารณะประมาณได้ว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง (ประติษฐ สักดิ์ศรี และคณะ 2527 : 24) ดังนั้น "การพัฒนาทางจิตใจ" ของผู้ใช้ทางจึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งต่อการลดสถิติทางอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุคือ ตัวบุคคลด้วยการให้ความรู้ และมีความเข้าใจเกี่ยวกับการจราจร ในการเรียนรู้นั้นจะต้อง เป็นไปอย่างต่อเนื่องตั้งแต่วัยเด็กเป็นต้นไป แม้จะเป็นผู้ใหญ่แล้วก็ยังมีความจำเป็นที่จะต้อง เรียนรู้เพื่อช่วยในการปรับตัวให้ทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในสังคมปัจจุบัน กระบวนการ ทางการศึกษาจึงต้องมีทั้งในและนอกระบบการศึกษา เพื่อจะได้เป็นผู้ใช้ทางซึ่งมีคุณลักษณะนิสัยที่ดีในการจราจร ไม่เป็นผู้ทำลายระบบที่วางไว้ใน การจราจร ผู้ที่สามารถดำรงชีวิตได้ด้วยความ เป็นปกติสุขนั้น ต้องใช้เวลาเพื่อการศึกษา นานพอสมควร คำนวณจากระยะเวลาของการศึกษาในสถานศึกษา เขาวยชนแต่ละคนจะต้องใช้เวลาเพื่อการศึกษาจนสำเร็จระดับอุดมศึกษาประมาณ 10,000 ชั่วโมง ค่อจากนั้นก็จะต้องใช้เวลาส่วนหนึ่งมีใช้น้อยสำหรับการ เดินทางต้องเผชิญกับอุบัติเหตุอันอาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา แต่ปรากฏว่าการศึกษาในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาให้เวลาแก่นักเรียนสำหรับการเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุ้น้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับการเรียนรู้วิชาการด้านอื่น ๆ วิจิตร บุญยโศตระ (2527 : ค.) ได้กล่าวว่า "เหตุที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นในเด็ก และเยาวชนสูงมากผิดปกติ ก็เพราะ เด็กและเยาวชนของเราขาดการปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย" ทั้ง ๆ ที่การปกป้องคุ้มครองชีวิตของตนเองให้รอดปลอดภัยนั้น เป็นความต้องการระดับพื้นฐานของมนุษย์ตามทฤษฎีของมนุษย์วิทยา สุเทพ สุนทรเกษม (2524 : 168) กล่าวว่า การคุ้มครองป้องกันตนเอง เป็นความจำเป็นเบื้องต้น (Primary needs) ของมนุษย์และลักษณะพิเศษเฉพาะที่เกิดขึ้นมาตามลำดับขั้น วิวัฒนาการทำให้มนุษย์มีความสามารถในการปรับตัว

เมื่อได้มีการวิวัฒนาการ ซึ่งก็ต้องอาศัยการเรียนรู้และข้อสำคัญที่เยาวชนทั้งตะวันตกก็คือ ผลกระทบจากอุบัติเหตุที่นั่น ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก มิใช่เป็นเรื่องเฉพาะบุคคลเท่านั้น ดังคำกล่าวของ เสรี วงษ์มณฑา (อ้างถึงใน วิจิตร ภูษะโทตระ 2527 : 30) มีนายแพทย์ชาวฟิลิปปินส์ กล่าวว่า "การรักษาความปลอดภัยเป็นเรื่องของตนเอง แต่เมื่อไรที่มีความไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นนั้น เป็นเรื่องของคนอื่น เช่น เมื่อบาดเจ็บนั้น การให้เลือกการใช้หมอพยพยามาล รพพยามาล เป็นเรื่องของคนอื่น ๆ ร่วมด้วย มิใช่เรื่องของเราเพียงคนเดียว" นิสัยของคนไทยโดยทั่วไปนั้นชอบความสบาย ละเลยการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ คนกรุงเทพมหานคร ส่วนมากใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และไม่เคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจร

การจัดการศึกษาจะต้องสนองต่อการพัฒนาทางด้าน เศรษฐกิจและสังคม ซึ่งได้มีการวางแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง โดยที่ได้นำความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้อย่างกว้างขวาง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการจัดการศึกษาในอันที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพคนให้สามารถปรับตัวเข้ากับสภาวะแวดล้อมได้ รู้จักใช้เทคโนโลยีในทางสร้างสรรค์ มีประโยชน์ทั้งในส่วนคนและส่วนรวม ในขณะที่เดียวกันก็ได้เรียนรู้ถึงภัยอันตราย และวิธีการป้องกัน ผู้ที่อยู่ในสังคมเมืองจะต้องยอมรับว่า ความปลอดภัยของส่วนรวมนั้น เป็นหน้าที่ที่ทุกคนจะต้องร่วมกันรับผิดชอบ รู้จักการเอื้ออำนวยซึ่งกันและกัน เพื่อจะได้ดำรงชีวิตด้วยความ เป็นปกติสุข อันเป็นสิ่งพึงปรารถนาของมวลมนุษย จากข้อเท็จจริงในปัจจุบัน เราจะพบว่าในกรุงเทพมหานครยังมีคนเป็นจำนวนมากละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ทั้งนี้จะเห็นได้จากการรายงานข่าวของสื่อมวลชนทุกประเภทจะต้องมีข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนจน เกือบจะ เรียกได้ว่าเป็นข่าวประจำวัน บางครั้งผู้ประสบอุบัติเหตุก็ต้องได้รับความเจ็บปวด ทุกข์ทรมาน ก่อให้เกิดความกลัวและความเศร้าสลดของผู้ที่เห็น เหตุการณ์ สร้างปัญหาทางด้านจิตใจอีกด้วย นับว่าเป็นความสูญเสียที่น่าวิตกเป็นอย่างยิ่ง สมานชัย หงษ์ทอง และคณะ (2524 : 44 - 46) ได้วิจัยเรื่อง "การศึกษาเพื่อประเมินผลความรู้ความสามารถของผู้ใช้ทาง เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนน" พบว่าเด็กมีความรู้ความเข้าใจน้อยในข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการข้ามถนน และยังพบว่า นิสิตนักศึกษามีความรู้น้อยมากในการจราจร และฝ่าฝืนกฎข้อบังคับการจราจรด้วย ซึ่งตรงกับที่ วิจิตร ภูษะโทตระ (บทความทางวิทยุ : 5 มกราคม 2528) กล่าวว่า "สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากผู้ใช้ทางก็คือขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ในการใช้กฎจราจร ประกอบ

กับผู้เดินเท้าขาดมารยาทที่ดี โดยเอาความสะดวกสบายของตนเองเป็นหลัก ขาดการผ่อนปรนซึ่งกันและกัน" การที่ผู้ใช้รถใช้ถนนประหลาดผิดกฎหมายจราจร เช่นนี้ เนื่องมาจากเด็กไทยยังขาดจิตสำนึกของความปลอดภัยอยู่มาก แม้ว่าจะมีการเรียนการสอนสวัสดิศึกษา (Safety Education) ในโรงเรียน แต่ก็ยังเป็นทางด้านทฤษฎีมากกว่าการปฏิบัติ

การให้การศึกษเพื่อความปลอดภัยจำเป็นต้องอาศัยการวิเคราะห์อุบัติเหตุ เหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง หรือทำการวิจัยเกี่ยวกับองค์ประกอบทางสภาวะแวดล้อมที่มีผลต่อความปลอดภัยของบุคคล เพื่อนำผลจากการวิจัยมาใช้ประกอบการกำหนดพื้นฐานความรู้และวิธีการสอนซึ่ง เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ทักษะ ทักษะ และทักษะ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการสัญจร รวมทั้งการเคารพกฎซึ่งกันและกันเพื่อความปลอดภัยในสังคม กระบวนการที่จะ เตรียมคนให้รู้จักการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการจราจรนั้น สามารถทำได้ด้วยการศึกษาทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม สำหรับในระบบนั้นสถาบันการศึกษาทุกระดับจะต้องให้ความสำคัญ ถ่ายทอดความรู้ ฝึกให้มีการปฏิบัติอย่างค่อเนื่อง ในประเทศที่มีความเจริญทางด้าน เทคโนโลยีสูง เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น ได้ให้ความสำคัญกับจราจรศึกษามาก เริ่มต้นตั้งแต่เด็กเล็กระดับอนุบาล จะต้องได้รับการ เรียนรู้ว่าพื้นที่สำหรับวิ่งเล่นนั้นคือ สนาม เด็กเล่น ห้ามวิ่งเล่นที่ถนนโดยเด็ดขาด นักเรียนระดับประถมศึกษา จะได้เรียนรู้เรื่องการข้ามถนนอย่างปลอดภัย รู้จักการสังเกตสัญญาณไฟ นักเรียนระดับมัธยมศึกษา จะต้องเรียนรู้เรื่องกฎจราจร เครื่องหมายป้ายบังคับการจราจร วิธีใช้รถจักรยาน มอเตอร์ไซด์ วิธีการขับรถ ซึ่งเป็นเรื่อง que ทุกคนต้องรู้ เข้าใจ และสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

การให้การศึกษเกี่ยวกับจราจรศึกษาในประเทศไทย เริ่มต้นเมื่อปี 2494 โดยผู้เชี่ยวชาญจากสหรัฐอเมริกา ได้เข้าร่วมดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษา เพื่อให้ก้าวหน้าทัดเทียมกับอารยะประเทศ จึงได้นำวิชาสวัสดิศึกษา (Safety Education) ซึ่งสมัยนั้นเรียกว่า วิชานิรภัยศึกษา เข้ามาสอนเป็นครั้งแรก และต่อมาก็ได้มีการสอนให้สถาบันต่าง ๆ ที่ครูพลศึกษา และครูสุขศึกษาในระดับปริญญา ในปี พ.ศ.2503 กรมวิชาการ กระทรวงศึกษาธิการ ได้ปรับปรุงหลักสูตรประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ได้นำ เนื้อหาของจราจรศึกษาสอดแทรกไว้ในวิชาสุขศึกษา เมื่อถึงปี พ.ศ.2521 กระทรวงศึกษาธิการได้ปรับปรุงหลักสูตรประถมศึกษาและมัธยมศึกษา เนื้อหาของจราจรศึกษาก็มีสอดแทรกอยู่ในกลุ่มวิชาสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิตและกลุ่มวิชาพัฒนาบุคลิกภาพ ซึ่งในการเรียนการสอนเกี่ยวกับจราจรศึกษาของนักเรียนนั้นก็ยังไม่เน้นทางด้านทฤษฎี

มากกว่าการปฏิบัติ จากการศึกษาหลักสูตรมัธยมต้น พุทธศักราช 2521 พบว่า เนื้อหาจรรยา
 ศึกษาได้สอดแทรกในวิชาสุขศึกษา โดยกำหนดจุดประสงค์การเรียนรู้ เนื้อหา และกิจกรรม
 การเรียนการสอนที่เกี่ยวกับการจรรยาอย่างมาก กล่าวแต่เพียงเรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร
 รถยนต์ รถไฟและเรือ และสวัสดิภาพในการใช้รถจักรยานเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถทำให้ผู้เรียน
 เกิดความคิดรวบยอด (Concept) เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการจราจรได้อย่างถูกต้อง
 ซึ่งแตกต่างจากประเทศเพื่อนบ้านที่ให้ความสำคัญเรื่องนี้มีมาก เช่น สิงคโปร์ (อ้างถึงใน Bertilla
 Percira 1981 : 22 - 24) ให้ความสำคัญในเรื่องการเรียนรู้เพื่อความปลอดภัยในการ
 ใช้รถใช้ถนนมาก และจัดให้มีหลักสูตรจราจรศึกษาขึ้นในโรงเรียน ตั้งแต่ระดับประถมศึกษา เป็น
 ผลให้อัตราการเพิ่มของอุบัติเหตุลดลงปีละ 2 - 4% ส่วนในกรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่นจัดรายการ
 ศึกษาทางโทรทัศน์ ด้วยการนำเด็กออกศึกษาการจราจรตามถนนเพื่อสอนให้เด็กเข้าใจและเคารพ
 กฎจราจร ซึ่งผู้ใหญ่ที่ชมรายการนั้นดูแล้วก็พลอยได้ความรู้และเข้าใจด้วย (บ้านเมือง 7 มี.ค.
 2529) รัฐบาลของประเทศที่เจริญมักใช้สื่อมวลชนของรัฐสอนประชาชนในทางที่ถูกต้อง เพราะ
 สื่อสารมวลชน เช่น วิทยุและโทรทัศน์ให้ข่าวสารถึงประชาชนได้อย่างรวดเร็ว ใกล้ชิด ช่วยให้
 เกิดความเข้าใจอันดีต่อกันในสังคมได้ ลักษณะเช่นว่านี้หน่วยงานของไทยที่รับผิดชอบด้านการ
 จราจรน่าจะจะได้ศึกษาวิธีการเผยแพร่ให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนโดยทั่วไปได้อย่าง
 แพร่หลาย จัดทำรายการที่น่าสนใจมากกว่าเท่าที่ปฏิบัติอยู่ เช่นทุกวันนี้

สำหรับการดำเนินงาน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น กรมการแพทย์
 กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดให้มีการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบก เมื่อวันที่
 14 - 22 กุมภาพันธ์ 2522 ณ โรงพยาบาลสงฆ์ ได้สรุปผลสัมมนาโดยมีมติและข้อเสนอแนะ
 เกี่ยวกับการศึกษาโดยสรุปได้ดังนี้

ด้านการศึกษาดังกล่าวกำหนดนโยบายแห่งรัฐในส่วนการศึกษา เพื่อสร้างสรรค์ทัศนคติในการ
 ใช้รถใช้ถนนอย่างมีความรับผิดชอบ ทั้งในระบบในโรงเรียนและนอกโรงเรียน

1. ระบบการศึกษาในโรงเรียน ให้มีหลักสูตรการจราจรในการศึกษาทุกระดับชั้นและ
 ให้เป็นวิชาภาคบังคับ

2. ระบบการศึกษานอกโรงเรียน ควรกำหนดหลักสูตรการจราจรไว้ในการศึกษา
 นอกกระบบ (ประติษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ 2527 : 4)

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวประกอภกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเกี่ยวกับการจราจรแล้ว ผู้

วิจัยได้พิจารณาเห็นว่าวิชาสังคมศึกษาเป็นวิชาที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเยาวชนให้เป็นพลเมืองดี มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ เจตคติ ทักษะ และค่านิยมที่ถูกต้อง รวมทั้งในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม จำเป็นต้องได้รับการฝึกฝนให้มีทักษะและกระบวนการคิดอย่างมีเหตุผล เพื่อเตรียมตัวนักเรียนให้สามารถเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของโลก ด้วยการให้เรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต โดยเฉพาะความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี มีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตและลักษณะความเป็นอยู่ของพลเมืองเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้การเรียนการสอนสังคมศึกษาจึงต้องคำนึงถึงจุดประสงค์ของหลักสูตร พุทธศักราช 2521 ซึ่งระบุไว้ในข้อ 4 ว่า เพื่อเสริมสร้างให้มีความรู้ และความเข้าใจพื้นฐานในการพัฒนาสร้างสรรค์ และแก้ปัญหาในด้านสังคม เศรษฐกิจ และเทคโนโลยีโดยอาศัยคุณธรรมและวิถีทางการศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญ (2524 : 72)

เมื่อพิจารณาการสอนโดยทั่ว ๆ ไปในประเทศไทย จากประสบการณ์ในการสอนของผู้วิจัย และการศึกษาข้อเสนอแนะของนักการศึกษาในวารสาร สิ่งตีพิมพ์ต่าง ๆ ส่วนใหญ่ยังคงให้ความสนใจในเนื้อหาของวิชาสังคมศึกษาเท่าที่กำหนดในหลักสูตร เป็นสำคัญ แม้ว่าจะมีแนวคิดในเรื่องการบูรณาการสอนมาพร้อม ๆ กับหลักสูตรใหม่แล้วก็ตาม ผู้สอนส่วนใหญ่ก็ยังคงคิดอยู่ในกรอบของเนื้อหาที่กำหนดให้เป็นแนวทางเท่านั้น ซึ่งมีผลให้การเรียนรู้ในห้องเรียนกับการเรียนรู้จากสังคมในชีวิตประจำวัน มีเนื้อหาบางอย่างแตกต่างกันมาก เช่น ความเป็นผู้มีวินัย คุณธรรมสำหรับพลเมืองดีนั้น สภาพที่แท้จริงของสังคมในกรุงเทพมหานคร ให้ตัวอย่างที่ดีได้น้อยมาก โดยเฉพาะในด้านการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นเรื่องที่นักเรียนจะต้องประสบเป็นประจำ ในเมื่อการจัดการศึกษาต้องการให้บรรลุเป้าหมายที่จะให้ผู้เรียนได้รู้จักการพัฒนาสร้างสรรค์และการแก้ปัญหาในสังคม จึงสมควรให้มีการบูรณาการความรู้อันจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวันกับวิชาสังคมศึกษาด้วย โรงเรียนจะต้องหันมาให้ความสนใจกับปัญหาเฉพาะหน้าของนักเรียน เพื่อช่วยในการตัดสินใจแก้ปัญหา สามารถเลือกแนวทางในการปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

วิชาสังคมศึกษาเป็นวิชาที่มีส่วนส่งเสริมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม เพราะเนื้อหาของวิชาสังคมศึกษาประกอบด้วยภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หน้าที่พลเมือง ศีลธรรม สังคมวิทยา ประชากรศึกษา และ เศรษฐศาสตร์ ล้วนเป็นวิชาที่ช่วยให้นักเรียนมีโอกาสได้ความรู้ เกิดความคิด สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้เป็นปกติสุข ท้นต่อเหตุการณ์ของสังคม ดังจะเห็นได้จากข้อคิดของนักการศึกษาที่สำคัญหลายท่าน เช่น มอริส พี มอฟแฟต (Maurice P. Moffatt, 1980: 10) เห็นความสำคัญของวิชาสังคมศึกษา โดยเฉพาะที่เป็นแนวโน้มสังคมศึกษาสมัยใหม่ " เป็นวิชาที่ช่วยให้

นักเรียนมีความรู้และประสบการณ์ที่จำเป็นในการเสริมสร้างค่านิยมพื้นฐาน อุบนิสัยที่ดี ทักษะอันเป็นที่ยอมรับ และทักษะต่าง ๆ ซึ่งเป็นการสร้างความเป็นพลเมืองดี ที่มีประสิทธิภาพ" ซึ่งในเรื่องนี้ เอ็ดเวิร์ด เอ. ครูก (Edward A. Krug 1960 : 300) กล่าวว่า "วิชาสังคมศึกษาเป็นวิชาที่มีความสำคัญที่สุด เพราะมีวัตถุประสงค์ที่จะฝึกเยาวชนให้เจริญเติบโต เป็นพลเมืองดี มีความคิด ความรู้ รู้จักใช้เหตุผลและวิจารณ์อย่างถูกต้อง รู้จักหน้าที่ของคนที่มีต่อครอบครัวและประเทศชาติ รู้จักใช้สิทธิในทางที่ถูกต้อง เหมาะสม และเป็นสมาชิกที่ดีของสังคมประชาธิปไตย" ซึ่งก็สอดคล้องกับคำกล่าวของโจนาธาน ซี. เมค. เลนดอน (Jonathan C. Mc. Lendon 1980 : 4) ว่า วิชาสังคมศึกษามีบทบาทสำคัญในการเตรียมตัวนักเรียนสำหรับชีวิตในโลกอันสับสนนี้" หลักสูตรไม่ว่าจะเป็นสาขาวิชาใด จึงมักกำหนดความมุ่งหมายที่เกี่ยวข้องกับสังคมไว้ด้วย

นักการศึกษาของไทยก็มีความสนใจ และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความสามารถในการคิดของเด็กเพื่อเตรียมตัวที่จะเผชิญปัญหาต่าง ๆ ในสังคมได้เสนอความคิดที่น่าสนใจหลายท่าน เช่น ภิญญู สาธิต (2521 : 11) เสนอแนวคิดที่ว่า "การศึกษาเป็นกระบวนการต่อเนื่องตลอดชีวิต มนุษย์เรียนรู้เพิ่มขึ้นตลอดเวลาทุกคราวที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ๆ เกิดขึ้น มนุษย์ได้เรียนรู้ซึ่งอาจเป็นการเรียนรู้ในด้านความคิด หรือการกระทำ หรือทั้งสองอย่างพร้อม ๆ กันก็ได้" ในเรื่องเดียวกันนี้ เอกวิทย์ ฅ กลาง (2526 : 7) ให้ข้อคิดว่า "ความเปลี่ยนแปลงก้าวหน้าอย่างมากทางวิทยาการสมัยใหม่นั้นได้ก่อให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องเรียนรู้ตลอดชีวิต ทำอย่างไร เราจึงจะจัดองค์กรรูปแบบและวิธีการให้การศึกษาที่จะส่งเสริมให้คนได้เรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนการดำเนินชีวิต" ซึ่งแนวคิดของนักการศึกษาทั้งสองท่านนั้นสอดคล้องกับข้อเสนอนี้ของ ลาวัญญ์ วิทยาวุฑฒิกุล (2526 : 5) ว่า การให้การศึกษาแก่ประชาชนจึงมุ่ง เน้นการพัฒนาคุณภาพของพลเมือง ที่จะสามารถตัดสินใจในเรื่องราวและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนสามารถเลือกแนวทางในการปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม กล่าวได้ว่า พลเมืองที่ดี หรือที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องมีความรู้ เจตคติ ทักษะ และกระบวน การอันจำเป็นและเหมาะสมกับสภาพการดำรงชีวิตอยู่ในสังคม ร่วมกับผู้อื่นได้อย่างสร้างสรรค์และเป็นสุข

จากการประมวลแนวคิดของนักการศึกษา เกี่ยวกับความสำคัญของวิชาสังคมศึกษาและวิธีการจัดการศึกษาเพื่อชีวิตนั้น อาจสรุปได้ว่าการเรียนการสอนสังคมศึกษาในปัจจุบัน จำเป็นต้อง

ปรับปรุงกระบวนการเรียนการสอน (Teaching Learning Process) ให้ตอบสนองความต้องการของสังคม เพื่อแก้ปัญหาที่สังคม เผชิญอยู่ นอกจากจะให้นักเรียนได้มีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา จนเกิดมโนทัศน์และหลักการในเรื่องที่เรียนไปแล้วอย่างถูกต้องแล้ว ยังต้องมีค่านิยมที่ถูกต้อง และมีความรับผิดชอบต่อสังคมอีกด้วย

ปัญหาที่ใกล้ตัวนักเรียนในกรุงเทพมหานครมากที่สุดขณะนี้ ประการหนึ่งก็คือ ปัญหาการจราจร ซึ่งนักเรียนจะต้องเผชิญเป็นประจำในการเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน นักเรียนระดับมัธยมศึกษาส่วนใหญ่ใน กรุงเทพมหานคร ใช้บริการจากรถประจำทางเป็นประจำ มีความรู้ในเรื่องการใช้บริการสายใดจึงจะไปถึงจุดหมายปลายทางได้ แต่นักเรียนเหล่านี้มีจำนวนมิใช่น้อยที่ขาดความรู้และวิธีปฏิบัติ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในชีวิต เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากท้องถนน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดการเรียนการสอน เพื่อแก้ปัญหาอันอาจเกิดขึ้นได้ ประกอบกับการเรียนการสอนเกี่ยวกับจราจรศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นเท่าที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอต่อความจำเป็น และความต้องการของสังคมกรุงเทพมหานครปัจจุบัน ผู้วิจัยเห็นว่าควรที่จะส่งเสริมให้ครูสังคมศึกษาได้มีส่วนร่วมในการจัดโปรแกรมการบูรณาการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษา โดยอาศัยหลักการของ เอควิน เฟนตัน (Edwin Fenton 1967 : 3) ที่ได้ให้เงื่อนไขสี่ประการในการจัดโปรแกรมการเรียนการสอนสังคมศึกษา ดังนี้.

1. โปรแกรมสังคมศึกษาจะต้องคำนึงถึงความต้องการและความสนใจของผู้เรียน
2. โปรแกรมสังคมศึกษาจะต้องช่วยให้ผู้เรียนได้เข้าใจถึงปัญหาของโลกปัจจุบัน
3. การเลือกเนื้อหาสาระจะต้องเลือกจากศาสตร์หลายสาขา ซึ่งควรให้ผู้เรียนได้มีมโนทัศน์ในศาสตร์นั้น ๆ ด้วย
4. การจัดเนื้อหาสาระจะต้อง เน้นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นมนุษย์ให้มาก

ในเรื่องเดียวกันนี้ สิรวิรรณ ศรีพล (2525 : 13) ได้เสนอไว้ว่า นักการศึกษาพยายามที่จะให้หลักสูตรสังคมศึกษาเป็นหลักสูตรเปิดกว้าง และพยายามให้แนวว่า เนื้อหาหรือโปรแกรมควรให้สอดคล้องกับความต้องการของสังคมหรือชุมชนนั้น ๆ เพื่อให้ผู้เรียนเข้าใจถึงสภาพของสังคมที่ตนอาศัยได้อย่างถูกต้อง เนื้อหาของหลักสูตรไม่ควรจำกัดอยู่ที่เนื้อหาของวิชาหน้าที่พลเมือง ศิลปกรรม ภูมิศาสตร์ หรือประวัติศาสตร์ เท่านั้น แต่ควรพยายามบรรจุเรื่องราวหรือปัญหาสำคัญ ๆ ทางสังคมปัญหาสภาพแวดล้อม หรือปัญหาที่เกิดขึ้นในเมืองและชนบท ตลอดจนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคม

กล่าวได้ว่าการที่จะส่งเสริมให้นักเรียนมีประสบการณ์ ทักษะ และพฤติกรรม ดังจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้ได้อย่างได้ผล จำเป็นต้องใช้วิธีการสอนประกอบด้วย เนื้อหาสาระที่สอดคล้องกับแนวทางการปรับปรุงตนเอง เพื่อแก้ปัญหาที่ต้องเผชิญอยู่ในชีวิตประจำวัน เรื่องของจรรยาบรรณวิชาชีพ จะใช้วิธีการสอดแทรก หรือนบูรณาการกับแนวคิดของการจัดโปรแกรมสังคมศึกษา เพื่อให้เป็นไปตามความหมายที่ว่า จรรยาบรรณ คือการศึกษาเกี่ยวกับการใช้ทางของผู้ซึ่งมีและคนเดินเท้าอย่างปลอดภัยและถูกต้อง เพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ทัศนคติที่ดี ประกอบด้วยทักษะและความสามารถในการตัดสินใจปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายจรรยา ระวังรักษาความปลอดภัยของตนเองและส่วนรวม รวมทั้งมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาทางการจราจรด้วยการใช้รถใช้ถนน โดยมีจิตสำนึกต่อหน้าที่ความรับผิดชอบในสังคม"

การสอนจรรยาบรรณศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น อาจทำได้หลายรูปแบบที่น่าสนใจแบบหนึ่งได้แก่ การจัดโปรแกรมบูรณาการจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษา ซึ่งเป็นการจัดแผนปฏิบัติการสอน โดยนำเนื้อหาจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษามาผสมผสานกัน โดยจัดเนื้อหาทั้งหมดที่นักเรียนจะต้องเรียนในแต่ละระดับชั้นให้เป็นหน่วย พิจารณาเนื้อหาในส่วนที่มีความเหมาะสมต่อการบูรณาการ ซึ่งจะช่วยให้นักเรียนเกิดการเรียนรู้ทั้งสองวิชาได้ในเวลาเดียวกัน และมีความเข้าใจบทเรียนได้ง่าย เพราะเนื้อหามีความสัมพันธ์กับปัญหาที่นักเรียนมีประสบการณ์อยู่แล้ว และเป็นเรื่องที่ต้องการแนวทางปฏิบัติ เพื่อคลี่คลายปัญหาอีกด้วย ในการจัดให้มีการศึกษาเกี่ยวกับการจราจร ให้รู้คุณและโทษเพื่อ ให้ผู้เรียนเกิดความรู้สึกรับผิดชอบ มีมารยาทที่ดี และรู้จักวิธีปฏิบัติด้วยการผ่อนปรนซึ่งกันและกัน เป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดสถิติอุบัติเหตุได้

ด้วยเหตุที่จรรยาบรรณศึกษา เป็นการศึกษาที่มีความจำเป็นต่อสภาพสังคมในเมือง ดังได้กล่าวมาแล้ว จึงควรที่จะส่งเสริมให้มีการเรียนรู้โดยการจัดโปรแกรมบูรณาการจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษา สำหรับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เนื่องจากเนื้อหาของทั้งสองวิชานี้มีความสอดคล้องกัน สามารถจัดให้ผู้เรียนเรียนรู้ได้อย่างต่อเนื่องและเหมาะสมกับวัย เพราะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เป็นวัยที่ย่างสู่ความเป็นผู้ใหญ่ มีความพร้อมที่จะรับผิดชอบในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ได้ เหมาะสมต่อการปลูกฝังแนวคิดตั้งแต่เยาว์วัย ซึ่งเมื่อเติบโต เป็นผู้ใหญ่จะได้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง อีกทั้งสามารถเผยแพร่แนวคิดให้แก่ผู้อื่นได้

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้น ในการที่บูรณาการเนื้อหาจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษา เป็นสิ่งที่สามารถจะกระทำได้และจะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยให้การแก้ปัญหาจราจรทางบกในกรุงเทพฯ

มหานคร บรรลุผล ตามเป้าหมายได้ ด้วยการเสริมสร้าง เจตคติที่ดีเกี่ยวกับความสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวินัย เคารพกฎจราจร เพื่อลดปัญหาความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจ ด้วยเหตุผลและหลักการต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาวิจัย เพื่อนำเสนอโปรแกรมการบูรณาการการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษาในเขต กรุงเทพมหานคร เพื่อปฏิบัติตนได้เหมาะสมกับสภาพสังคม มีชีวิตอย่างมีคุณภาพ เป็นประโยชน์ต่อตนเองและสังคม

ด้วยความคาดหวังว่า เมื่อได้มีการเรียนการสอนด้วยโปรแกรมการบูรณาการการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษาแล้ว จะเป็นการเตรียมคนให้รู้จักการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการจราจร สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรที่ก้ำกั้ว เหนืออยู่ ลดอัตราความสูญเสียได้บ้าง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อนำเสนอโปรแกรมการบูรณาการการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษา สำหรับโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น กรุงเทพมหานคร แยกเป็นโปรแกรมการบูรณาการการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษา ชั้นมัธยมศึกษา ปีที่ 1, 2 และ 3 ตามลำดับ

ขอบเขตของการวิจัย

เป็นโปรแกรมที่บูรณาการ เนื้อหาการจราจรศึกษาในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนกับเนื้อหาวิชาสังคมศึกษา สำหรับโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ในกรุงเทพมหานคร เท่านั้น

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

จราจรศึกษา หมายถึง การศึกษาเกี่ยวกับการใช้ทางของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าอย่างปลอดภัยและถูกต้อง เพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ทัศนคติที่ดี ประกอบด้วยทักษะ และความสามารถในการตัดสินใจปฏิบัติตนได้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร รู้จักรักษาความปลอดภัย รวมทั้งมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาทางการจราจรด้วยการใช้รถใช้ถนน โดยมีจิตสำนึกต่อหน้าที่ความรับผิดชอบในสังคม

สังคมศึกษา หมายถึง เนื้อหาวิชาสังคมศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ได้แก่ วิชา ส 101 ส 102 ประเทศของเรา ส 203 ส 204 เพื่อนบ้านของเรา ส 305 ส 306 โลกของเรา

โปรแกรมบูรณาการ

จรรยาบรรณศึกษากับวิชา

สังคมศึกษา หมายถึง แผนการสอนที่นำเนื้อหาจรรยาบรรณศึกษากับเนื้อหาวิชาสังคมศึกษา ระดับมัธยมศึกษาตอนต้นในส่วนที่มีความเหมาะสมมาผสมผสานกัน ด้วยการจัดเนื้อหาจรรยาบรรณศึกษาสอดแทรกในเนื้อหาวิชาสังคมศึกษาโดยแบ่งเป็นหน่วย แต่ละหน่วยมีเป้าหมายของจรรยาบรรณศึกษาเป็นหลักสำคัญ ประกอบด้วย ความคิดรวบยอด จุดประสงค์การเรียนรู้ และเนื้อหาบูรณาการจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษา เพื่อเป็นแนวทางสำหรับครูสังคมศึกษานำไปใช้ในการเรียนการสอนนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นในโรงเรียน เขตกรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เป็นแนวทางสำหรับผู้จัดทำหลักสูตร จะได้นำผลการวิจัยไปใช้ในการปรับปรุงหลักสูตรสังคมศึกษา โดยบูรณาการจรรยาบรรณศึกษาให้เหมาะสมสำหรับ กรุงเทพมหานคร และภูมิภาคอื่น ๆ โดยเฉพาะในชุมชนที่เป็นชุมชนเมือง
2. เป็นแนวทางสำหรับครูสังคมศึกษาและผู้บริหารการศึกษาในการปรับปรุงการเรียนการสอนวิชาสังคมศึกษา โดยบูรณาการเนื้อหาจรรยาบรรณศึกษา
3. เป็นแนวทางสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและหน่วยงาน เกี่ยวกับการจรรยาบรรณของประเทศไทย ได้นำผลการวิจัยไปปรับปรุงคู่มือการให้ความรู้ในด้านการจรรยาบรรณแก่เยาวชนได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
4. เพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้ที่สนใจจะค้นคว้าวิจัย เรื่องที่เกี่ยวข้องต่อไป