



บทที่ 1

บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่รัฐบาลได้พัฒนาประเทศ โดยเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก เมื่อ พ.ศ. 2504 ประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการคมนาคมขนส่ง การเกษตร และการอุตสาหกรรม ทำให้ประชาชนต้องอยู่ในสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วทันต่อเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านการคมนาคมขนส่งเรามีทางหลวงเพิ่มขึ้น มีการก่อสร้างถนนหนทางมากขึ้น ปริมาณรถก็เพิ่มจำนวนขึ้นทำให้การสัญจรไปมาเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว แต่ก็เป็นที่น่าท้อใจที่ประเทศไทยของเราพัฒนาไปเพียงใด อุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้นไปเป็นเงาตามตัว ดังที่องค์การอนามัยโลก (2524 : 11) ได้กล่าวว่า "อุบัติเหตุเป็นโรคที่เกิดจากการพัฒนา" (Accident is the disease of Development)

จากการสำรวจของกระทรวงสาธารณสุข และองค์การอนามัยโลก (2524) พบว่าในขณะที่โรคติดต่อต่าง ๆ ที่เคยเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญ ๆ เช่น อหิวาตกโรค มาเลเรีย วัณโรค บิด โรคหัวใจ ลดลงตามลำดับ แต่มีโรคใหม่เกิดขึ้นสวนทางกับโรคเหล่านั้น จนเป็นสาเหตุของการตายอันดับหนึ่งของประชาชนในประเทศไทยมาตั้งแต่ปี 2512 และมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงขึ้นทุกปี นั่นคือ "อุบัติเหตุ" จากการวิจัยของนารี กวีตานนท์ (2529 : 47) พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายของประชาชนสูงที่สุด ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุจากการเดินทางจากการทำงาน จากไฟไหม้ น้ำร้อนลวก จากการถูกอาวุธของสังคม พลัดตกหกล้ม ฯลฯ โดยคิดเป็นร้อยละ 42 จากสาเหตุการตายที่มีอยู่ในสังคมไทยในปัจจุบัน สอดคล้องกับผลการวิจัยของ เขียวรัช โพระภักขาม (2527 : 10) ที่พบว่าสาเหตุการตายที่มีอัตราสูงที่สุดได้แก่ อุบัติเหตุ รองลงมาคือ โรคหัวใจ และมะเร็ง

อุบัติเหตุได้กลายเป็นเหตุที่ทำให้คนเราต้องพบกับความเสียหายชีวิต อาจบาดเจ็บหรือตายได้ในทุกเวลาทุกสถานที่ เพราะเป็นเรื่องที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่าจะเกิดขึ้นเมื่อ

โต นอกจากนั้นยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน ทั้งในส่วนตัวและส่วนรวม ในส่วนตัวหมายถึง การได้รับบาดเจ็บ ความทุกข์ทรมาน การใช้จ่ายเพื่อรักษาความบาดเจ็บที่เกิดขึ้น ซึ่งความเสียหายส่วนตัวได้ส่งผลกระทบต่อส่วนรวมในโอกาสต่อไป เช่น ครอบครัวจะเพิ่มปริมาณคนที่ไร้คุณภาพมากขึ้น ในระดับประเทศก็จะขาดทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพอย่างน่าเสียดาย นอกจากนั้นบุคคลที่ไร้คุณภาพดังกล่าว ยังเป็นภาระของสังคม ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาประเทศไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร (นิภา มนูญปิจุ 2522 : 92)

จากการสำรวจสำมะโนประชากร ปี พ.ศ. 2530 พบว่า จำนวนประชากรในประเทศไทยมีประมาณ 53 ล้านคน แบ่งเป็นเด็กวัย 0-14 ปี จำนวน 19.38 ล้านคน และเยาวชนอายุ 15-25 ปี จำนวน 9.74 ล้านคน รวมประชากรที่เป็นเด็กและเยาวชนจำนวนทั้งสิ้น 29.12 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 60 ของประชากรทั้งประเทศ จึงนับได้ว่าเด็กและเยาวชนเป็นประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ แต่มีการวิจัยพบว่า ผู้ที่ต้องตายด้วยอุบัติเหตุเป็นเด็กและเยาวชนร้อยละ 49.12 ในจำนวนนี้มีเด็กอายุ 5-14 ปี เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุมากกว่าปีละ 1500 คน และเด็กเหล่านี้ ส่วนมากยังอยู่ในวัยเรียนระดับประถมศึกษาทั้งสิ้น (วิจิตร บุญยโสธร 2525 : 2) นอกจากนี้ในรายงานผลการวิจัยของ นิภา มนูญปิจุและคณะ (2526 : 83) พบว่าในช่วงเวลา 1 ปีที่ทำการศึกษาวิจัยเรื่องอุบัติเหตุในโรงเรียนประถมศึกษา 7 แห่ง ในเขตการศึกษา 6 มีนักเรียนได้รับอุบัติเหตุ 4 คน จากจำนวนนักเรียน 100 คน และในจำนวนนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุในโรงเรียนนั้นจะพิการร้อยละ 2 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด

สำหรับชนิดของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กวัยประถมนั้นส่วนมากเกิดจากการเดินทาง การพลัดตกหกล้ม ถูกของมีคม ตกจากที่สูง ถูกสัตว์มีพิษกัด ถูกน้ำร้อนลวก ไฟดูด จมน้ำ และการใช้ยาผิด เป็นต้น ในบรรดาอุบัติเหตุเหล่านี้ อุบัติภัยที่สำคัญที่สุดและเป็นสาเหตุของการตายของเด็กวัยประถมมากที่สุดได้แก่ อุบัติภัยจากการจราจร จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรของเด็กและผู้ใหญ่ในโรงพยาบาลรามารบดิเมื่อปี 2525 พบว่าเด็กและเยาวชนบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 ของจำนวนผู้บาดเจ็บและตายบนท้องถนนทั้งหมด ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนที่สูงมาก (วิจิตร บุญยโสธร 2525 : 1)

สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในเด็กวัยประถม บัญชา สมบูรณ์ศิลป์ (2527 : 19) กล่าวไว้ว่าเกิดจากสาเหตุ 2 ประการคือ

1. สภาพทางด้านร่างกายของเด็ก

## 2. สภาพทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. สภาพทางด้านร่างกายของเด็ก ชนิกา ตูจินดา (2526 : 388) กล่าวว่าส่วนมากอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะความอยากรู้อยากเห็น ความซุกซน การเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมอย่างรวดเร็วทำให้เด็กปรับตัวไม่ทัน เช่น การไปโรงเรียนด้วยตนเอง ข้อจำกัดในเรื่องของสภาพร่างกาย รูปร่าง การเคลื่อนไหว การรับรู้ ไม่ว่าจะเป็นการได้ยิน การมองเห็น ความเข้าใจ ความคิดรวบยอดของเด็ก จะต้อยกว่าผู้ใหญ่มาก (อุบัติภัยบนท้องถนน, 2531 : 19) บางครั้งเด็กจึงไม่ได้ยินเสียงของรถ มองไม่เห็นรถ ไม่เข้าใจสัญญาณจราจร ไม่เกรงกลัวว่ารถจะมีอันตรายต่อตนเอง นอกจากนี้เด็กมีอุปนิสัยชอบเลี้ยง ชอบลอง ชาดความระมัดระวัง ชาดทักษะและประสบการณ์ รวมทั้งชาดความขี้คิด จึงทำให้เด็กมักได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่าผู้ใหญ่ และเป็นสาเหตุของการตายที่สำคัญที่สุดของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530 : 55)

2. สภาพทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ครอบครัว และ โรงเรียน ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อเด็กโดยตรง ทั้งนี้เนื่องจากการประพฤติปฏิบัติต่าง ๆ ของเด็กวัยเรียนมีพื้นฐานการเรียนรู้มาจากทางครอบครัวเป็นอันดับแรก ถ้าหากเด็กได้รับการอบรมปลูกฝังการปฏิบัติตนในลักษณะนิสัยที่ดี ก็ย่อมจะทำให้เด็กนั้นมีรากฐานของการปฏิบัติตนที่ดีต่อไปเมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่ ต่อมาเมื่อเข้าโรงเรียน การเรียนรู้ในประสบการณ์ใหม่ ๆ ทำให้เด็กในวัยเรียนได้รู้จักการกระทำหรือประพฤติปฏิบัติตนในรูปแบบอื่น ๆ มากขึ้น ความเข้าใจและการเลียนแบบในการปฏิบัติตนที่ดี จะเป็นรากฐานที่ส่งเสริมและสร้างทัศนคติที่ดีแก่การจดจำของเด็ก ซึ่งจะส่งผลไปสู่การฝึกปฏิบัติสำหรับตัวเด็กด้วย ส่วนโรงเรียนและครูก็จะมีบทบาทหน้าที่ในการดูแลปลูกฝังสุขนิสัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ จัดการเรียนการสอนให้เด็กมีความรู้ ทัศนคติ สวัสดิ์นิสัย และทักษะในการดำรงชีวิตอย่างปลอดภัย นอกจากนี้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุแก่เด็กสภาพถนนหนทาง เครื่องหมายสัญญาณป้ายทางวิศวกรรม กฎหมาย และจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยของผู้ขับขี่ก็เป็นส่วนหนึ่งที่จะเพิ่มหรือลดอันตรายจากอุบัติเหตุทางด้านการจราจรแก่เด็กในวัยประถม

แต่ในภาวะเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบันที่เต็มไปด้วยการต่อสู้เพื่อความอยู่รอด บิดามารดาจำเป็นต้องออกไปประกอบอาชีพนอกบ้าน ทำให้เด็กถูกละเลยในด้านการสอนเรื่องความปลอดภัย ไม่ได้มีการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety minded) ให้แก่เด็ก เด็กบางคนต้องเดินทางไปโรงเรียนตามลำพังตั้งแต่ยังเล็ก ต้องออกไปเผชิญกับสภาพแวดล้อมที่สับสน เป็นสาเหตุให้

เด็กข้ามถนนและใช้รถอย่างไม่ถูกต้อง เกิดอุบัติเหตุในเด็กวัยเรียนเป็นประจำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร จากสถิติของกรมตำรวจพบว่าในปี พ.ศ. 2527 อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเกิดขึ้นถึง 14,092 ราย มีคนตาย 736 คน บาดเจ็บ 4,672 คน ทรัพย์สินเสียหายถึง 30 ล้านบาท และในจำนวนคนเจ็บและตายเหล่านั้นจะเป็นเด็กวัยเรียนประมาณ 1 ใน 4 จากจำนวนคนเจ็บคนตายทั้งหมด และถึงแม้ว่าโรงเรียนและครูจะมีบทบาทหน้าที่ในการดูแลและปลูกฝังสุขนิสัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ แต่จากจำนวนสถิติเรื่องอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนที่โรงเรียนในปัจจุบัน มีแนวโน้มสูงขึ้นและรุนแรงขึ้น ซึ่งชี้ให้เห็นว่ายังมีความบกพร่องหลายประการ เช่น มาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียน ความสนใจของผู้บริหารและครูในโรงเรียนต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ระบบการช่วยเหลือนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นต้น ถ้าสิ่งเหล่านี้ไม่ได้รับการแก้ไขแล้ว เป็นที่แน่ใจว่าจำนวนนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุจะต้องมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน (ประภาพรรณ สิงคเสลิต, 2528 : 5)

อุบัติเหตุจากการจราจรจึงเป็นปัญหาสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของเด็กวัยเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับในสภาพสังคมปัจจุบัน ซึ่งเต็มไปด้วยรถรามากมาย ผู้ขับขี่ขาดการระมัดระวัง รวมทั้งผลจากการที่เด็กเหล่านั้นไม่ได้รับการอบรม ฝึกฝนและแนะแนวทางที่ดีในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ให้เกิดเป็นนิสัยมาตั้งแต่เยาว์วัย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการปลูกฝังสุขนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่เด็กวัยนี้ เนื่องจากเด็กวัยนี้เป็นช่วงชีวิตที่ร่างกาย สมอง จิตใจ และอารมณ์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เป็นวัยที่มีความสำคัญมากต่อวงจรชีวิตของมนุษย์ นอกจากนี้เป็นที่ตระหนักกันอยู่ทั่วไปว่า เด็กวัยเรียนเป็นวัยที่กำลังพัฒนา พร้อมทั้งจะเรียนรู้ทุกสิ่งที่ตนพบเห็นจากสภาพแวดล้อม การอบรมสั่งสอน การนำเอาแบบอย่างที่ดีไปประพฤติปฏิบัติตนในชีวิตประจำวัน เป็นวัยที่เป็นทรัพยากรมีค่าของประเทศชาติ เป็นดวงใจที่พ่อแม่ ผู้ปกครองห่วงหา และห่วงใยมากที่สุด แต่ในปีหนึ่ง ๆ เด็กวัยเรียนเหล่านี้ได้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทำให้เสียชีวิตอย่างทรมาณ หรือไม่ก็พิการ สร้างความปวดร้าวเสียใจให้แก่พ่อแม่และตัวเด็กเอง

ฉะนั้น เด็กวัยนี้จึงเป็นวัยที่ควรจะได้รับ การปลูกฝังสุขนิสัยทางด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ฝึกระเบียบวินัย และฝึกให้มีประสบการณ์ด้านความปลอดภัยจราจรอีกด้วย โดยความร่วมมือกันอย่างจริงจังระหว่างสถาบันครอบครัว หน่วยงานของรัฐและเอกชน ก็จะสามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในเด็กวัยประถมลงได้ เพราะอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่สามารถป้องกันแก้ไขได้ ถ้าผู้เกี่ยวข้องกับเด็กให้ความสนใจ อบรมสั่งสอนถึงวิธีการปฏิบัติตนที่ดี ฝึกให้เด็กเห็นคุณค่า

ของความปลอดภัย อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถที่จะขจัดได้ เนื่องจากอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นย่อมมีสาเหตุมาก่อน จึงควรป้องกันตั้งแต่เบื้องต้นเสียก่อน (พัชรา กาญจนารัตน์ 2527 : 2) และคำขวัญขององค์การอนามัยโลกในปี พ.ศ. 2524 ซึ่งเป็นปีแห่งการป้องกันอุบัติเหตุได้ให้คำขวัญไว้ว่า "อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท"

จากเหตุผลดังกล่าวรัฐบาลจึงได้กำหนดให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการปฏิบัติตนให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ในหลักสูตรประถมศึกษาพุทธศักราช 2503 และหลักสูตรประถมศึกษา พุทธศักราช 2521 แต่เนื้อหาวิชายังเป็นเพียงส่วนประกอบในวิชาสุขศึกษา ต่อมาได้นำไปรวมไว้ในกลุ่มสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิต ซึ่งมีตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จนถึงชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 การให้การศึกษาเกี่ยวกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจึงเป็นเรื่องที่เด็กวัยเรียนจะต้องเรียนรู้ทุกคน นอกจากความสำคัญในการกำหนดเนื้อหาวิชาแล้ว ใน พ.ศ. 2526 รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น จึงได้ตั้งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติขึ้น (กปอ.) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทางด้านการวางมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่ประชาชน ซึ่งรวมทั้งการรณรงค์ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยในทุก ๆ ด้าน เป็นที่ปรึกษาของคณะรัฐมนตรีในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุ ซึ่งได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรมและรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อที่จะได้ดำเนินการได้ทันกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรง และมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงขึ้นทุกปีให้ลดลงอย่างได้ผล นอกจากนี้ยังร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการและทบวงมหาวิทยาลัยของรัฐ จัดหลักสูตรทางด้านวิทยาศาสตร์ป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Preventive Science) บรรจุลงใน การเรียนการสอน ตั้งแต่ระดับประถม มัธยมศึกษา เตรียมอุดมศึกษา และระดับมหาวิทยาลัย จัดให้มีการจัดสวัสดิศึกษาในโรงเรียน การป้องกันอุบัติเหตุในหน่วยราชการต่าง ๆ เผยแพร่ความรู้ กระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงปัญหาของอุบัติเหตุ ตลอดจนทำการศึกษาค้นคว้า วิจัย เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและวิธีการป้องกันอีกด้วย

ในการป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ กปอ. ได้ให้ความสำคัญแก่เด็กและเยาวชนมากที่สุด เป้าหมายของ กปอ. คือจะตัดไม้อ่อนก่อน ปลุกฝังเด็กไทยให้มีจิตสำนึกของความปลอดภัย พัฒนาการเรียนการสอนให้หนักไปในทางปฏิบัติ ให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง โดยมีจุดมุ่งหมายจะปลุกฝังเด็กไทยเราเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยขึ้นในชั้นแรก และอบรมปลุกฝังต่อไปจนเกิดจิตสำนึก

(Public Minded) ได้แก่ การเอื้อเฟื้อคิดถึงสังคมและผู้อื่นในขั้นต่อไป เด็กในวัยประถมจึงเป็นกลุ่มเป้าหมายแรกที่ กปอ. จะได้เร่งดำเนินการให้ความรู้ในเรื่องนี้ เพราะเด็กที่จบประถมศึกษาบางส่วนในกรุงเทพมหานครและส่วนใหญ่ในชนบทจะออกไปประกอบอาชีพในชุมชน จะได้นำเอาไปใช้ในสังคมของเขา

กปอ. จึงได้จัดให้มีโครงการต่าง ๆ เกี่ยวกับเด็กนักเรียน เช่น โครงการใช้ธง กปอ. ข้ามถนนทั่วประเทศ โครงการรณรงค์ให้ความรู้ทางสื่อมวลชนต่าง ๆ โครงการฝึกอบรมเด็กให้รู้กฎจราจร ฯลฯ โดย กปอ. ได้ตระหนักและถือเอาการสื่อสารเป็นหัวใจของการรณรงค์ โครงการฝึกอบรมเด็กด้านความปลอดภัยจราจรจึงเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2526 ที่สวนสนุกแดนเนรมิต ในเนื้อที่ 2 ไร่ครึ่ง ย่อส่วนการจราจรทุกชนิดและทางรถไฟไว้ที่นั่นเรียกว่า "สวนจราจร" (Traffic Garden) ดำเนินกิจกรรมร่วมกับกองตำรวจจราจร กรมพลศึกษาและแดนเนรมิต จัดฝึกอบรมเด็กวัยประถมศึกษาปีที่ 2-6 จากโรงเรียนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง วันละ 100-200 คน โดยแบ่งเป็นวันละ 2 รอบคือ รอบเช้าและรอบบ่าย และได้พยายามคัดเลือกสื่อที่คิดว่ามีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับเด็กในวัยนี้มากที่สุด อำนวยความสะดวกประโยชน์ในการเรียนรู้เรื่องกฎจราจรแก่เด็กมากที่สุด โดยทดลองใช้สื่อบุคคลผสมผสานกับสื่อมวลชน สื่ออิเล็กทรอนิกส์สมัยใหม่ อันประกอบไปด้วย ผู้บรรยาย (ครู ตำรวจ) การใช้สื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นพับ เครื่องหมายสัญญาณป้ายต่าง ๆ) และเทปโทรทัศน์ประกอบการบรรยาย เนื้อหาสาระก็ไม่วิชาการจนเกินไป ให้เด็กเรียนรู้ได้โดยไม่ต้องเปิดตำราซึ่งเป็นเรื่องที่น่าเบื่อหน่ายในห้องเรียน นอกจากการฝึกอบรมด้วยสื่อต่าง ๆ แล้ว ยังได้จัดจักรยานไว้สำหรับเด็กเล็กและเด็กโตไว้ให้ฝึกปฏิบัติประจำวัน เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กวัยนี้ โครงการนี้ได้พยายามปรับปรุงและพัฒนาการใช้สื่อเพื่อให้เกิดประสิทธิผลมากที่สุด และมีโครงการที่จะขยายไปยังจุดต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาคในจังหวัดต่าง ๆ ต่อไป เพื่อให้เด็กทั้งประเทศมีความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาล

จากที่กล่าวมานี้ ผู้วิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาประสิทธิผลของการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรแก่เด็กวัยประถม ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาว่า การเผยแพร่ความรู้ด้วยวิธีการอบรมดังกล่าวมีประสิทธิผลมากเพียงใด มีสิ่งใดที่ควรจะได้รับการแก้ไขปรับปรุง เพื่อการนำไปใช้เผยแพร่แก่เด็กในโรงเรียนต่าง ๆ อย่างทั่วถึง ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดที่มีสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรสูง เพื่อลดปัญหาสังคมที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

หายและอันตรายต่อชีวิตที่ร้ายแรง การป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กวัยเรียน หรือเด็กวัยประถม จึงเป็นเรื่องที่จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขอย่างรีบด่วน และจริงจัง

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจรรยาบรรณของเด็กที่เข้ารับการอบรมและ ไม่ได้รับการอบรม
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจรรยาบรรณกับตัวแปรทางด้านประชากรของเด็ก กับตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจสังคมของครอบครัว

### นิยามศัพท์

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตความหมายของคำศัพท์ต่าง ๆ ที่ใช้ดังนี้คือ

1. ประสิทธิภาพ หมายถึง ผลที่ได้รับจากการรับข่าวสารการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจรรยาบรรณ
2. การเผยแพร่ความรู้ หมายถึง การสอนโดยใช้สื่อบุคคล ซึ่งมีครูและตำราเข้าร่วมกัน เป็นผู้บรรยาย มีเครื่องหมายสัญลักษณ์ป้ายทางด้านการศึกษาประกอบการบรรยาย มีเทปโทรทัศน์หรือวีดีโอเรื่อง "สวนจรรยาบรรณ" ประกอบเพื่อความเข้าใจ และทำยที่สุดคือการลงมือปฏิบัติด้วยการเดินเท้า และขับซึ่รถจักรยานในสนามจราจรจำลองที่แดนเนรมิต
3. ความปลอดภัยจรรยาบรรณ หมายถึง กฎจรรยาบรรณ วิธีการใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตนอย่างปลอดภัย
4. การมีความรู้เพิ่มขึ้น หมายถึง ผลของความแตกต่างในคะแนนหมวดความรู้ เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมภายหลังจากการอบรม
5. การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ หมายถึง ผลของความแตกต่างในคะแนนหมวดของทัศนคติ เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมภายหลังจากการอบรม
6. อุบัติภัย (Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ รวมทั้งอาจทำให้สูญเสีย

ชีวิตได้ด้วย (วิจิตร บุญยะโทตระ 2527 : 6)\*

7. อุบัติภัยจากการจราจร (Traffic accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันจากการเดินทาง บางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมทั้งการเดินเท้าที่จะทำให้เกิด อันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในที่นี้จะเน้นเฉพาะทางบก

8. เด็กวัยประถม หรือเด็กวัยเรียน ในที่นี้จะหมายถึงเด็กที่ศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 2-6 อายุเฉลี่ยระหว่าง 7-14 ขวบ

### ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาประสิทธิผลของการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรในเด็กนักเรียน อายุระหว่าง 7-14 ปี ที่มีการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 2-6 โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างเฉพาะในกรุงเทพมหานคร จำนวน 200 คน จากโรงเรียน 8 โรงเรียนที่ไปอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจรของ กปอ. ที่สวนจราจรแดนเนรมิต ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม พ.ศ. 2531

### ข้อจำกัดของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะกลุ่มเด็กที่มาอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจร ที่สวนจราจร สวนสนุกแดนเนรมิตเท่านั้น ยังไม่อาจสรุปได้ว่าเป็นผลจากความคิดเห็นของเด็กทั่วประเทศ แต่ก็อาจนำเอาผลการวิจัยนี้ไปประกอบการพิจารณาในการวางแผนเผยแพร่ความรู้แก่เด็ก และปรับปรุงเรื่องการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัยให้แก่เด็กอันจะเป็นกำลังสำคัญของชาติในอนาคต

---

\* อุบัติเหตุ (Incident) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นอาจเป็นสาเหตุการผิดหรือเหตุการณ์ร้ายก็ได้ ดังนั้น การใช้คำ "อุบัติเหตุ" ตรงกับภาษาอังกฤษที่ว่า accident ที่แล้วมา จึงไม่ตรงกับศัพท์ที่ถูกต้อง แต่ก็ได้ใช้กันมานานจนเป็นที่ยอมรับ



### ข้อตกลงเบื้องต้น

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยชนิดเชิงทดลองหรือกึ่งทดลอง (Pseudo or Quasi Experiment) ซึ่งแคมเบลล์ และสแตนลีย์ (Campbell and Stanley, 1966 : 34) ได้อธิบายไว้ว่า เป็นการวิจัยเชิงทดลองแต่ไม่อาจกล่าวได้ว่าเป็นการทดลองที่สมบูรณ์ ทั้งนี้เพราะผู้วิจัยไม่สามารถควบคุมตัวแปรอิสระและจัดสภาพของการทดลองให้เป็นไปตามที่ต้องการได้เต็มที่เหมือนกับทดลองในห้องปฏิบัติการ จึงเป็นเพียงการวิจัยเชิงทดลองในสนาม (Field Experimental Research) เท่านั้น

ผู้วิจัยได้จัดกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยให้มีความคล้ายคลึงกันคือ เป็นเด็กที่มาจากโรงเรียนเดียวกัน เรียนอยู่ระดับเดียวกัน โดยให้ห้องหนึ่งเป็นกลุ่มทดลองอีกห้องหนึ่งเป็นกลุ่มควบคุม ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยการจับฉลากเพื่อให้เด็กทุกคนมีโอกาสถูกเลือกเท่า ๆ กัน (ดวงเดือน พันธมนาวิน 2519 : 38) และทำการอบรมให้เหมือนกัน ใช้วิทยากรคนเดียวกัน วิธีการเผยแพร่แบบเดียวกัน ใช้สื่อการเรียนการสอนชุดเดียวกัน โดยถือว่าเด็กในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีลักษณะใกล้เคียงกัน และได้รับวิธีการอบรมที่เหมือน ๆ กัน

### ปัญหาในการวิจัย

1. หลังจากการอบรมแล้ว เด็กนักเรียน ในกลุ่มทดลองมีความรู้เพิ่มมากขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมหรือไม่
2. หลังจากการอบรมแล้ว เด็กนักเรียน ในกลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติไปในทางที่ดีขึ้นมากกว่ากลุ่มควบคุมหรือไม่
3. ตัวแปรทางด้านประชากรของนักเรียนและตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจสังคมของครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มความรู้และการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของเด็กนักเรียนหรือไม่อย่างไร

### สมมุติฐานของการวิจัย

1. เด็กนักเรียนมีระดับความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรเพิ่มขึ้นหลังจากการอบรม
2. เด็กนักเรียนมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยจราจรหลังจากการอบรม
3. ตัวแปรทางด้านประชากรของเด็กนักเรียนและตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจสังคมของครอบครัวเด็กนักเรียนมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร
4. ตัวแปรทางด้านประชากรของนักเรียนและตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจสังคมของครอบครัวเด็กนักเรียน มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยจราจร

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงประสิทธิผลของการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร
2. นำผลที่ได้จากการศึกษามาเป็นแนวทางในการปรับปรุงสื่อที่ใช้ในการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร
3. เพื่อนำผลที่ได้มา เป็นแนวทางในการปรับปรุงการเผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรในโรงเรียนต่าง ๆ
4. การวิจัยนี้จะ เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง และเป็นแนวทางสำหรับผู้สนใจในการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป