



สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษามโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อเปรียบเทียบมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง และนักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวแตกต่างกัน
3. เพื่อเปรียบเทียบมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณระหว่างนักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจรรยาบรรณกับนักเรียนที่ไม่เคยเรียนเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ และนักเรียนที่มีแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาบรรณแตกต่างกัน

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างประชากรในการวิจัยคือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนรัฐบาลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการสุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. สุ่มโรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร ตามการแบ่งเขตปกครองท้องที่ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล คือ เขตนครบาลเหนือ เขตนครบาลใต้ และเขตนครบาลธนบุรีแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยใช้เกณฑ์ร้อยละ 25 ได้โรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตการปกครองท้องที่ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลทั้ง 3 เขต 22 โรงเรียน
2. สุ่มกลุ่มตัวอย่างประชากรนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จาก 22 โรงเรียน โรงเรียนละ 1 ห้องเรียน ได้นักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างประชากรรวมเป็นจำนวน 973 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามโน้ตค้นความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามแบบตรวจคำตอบ (check-list) เพื่อสอบถามเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามโน้ตค้นความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรประกอบด้วยคำถามแบบปรนัยชนิดเลือกตอบ (Objective multiple choice) จำนวน 65 ข้อ มีความเที่ยง (Reliability) เท่ากับ 0.80 โดยมีขอบเขตของเนื้อหาในแบบสอบถามดังนี้

1. การเคารพกฎหมายและกฎจราจร
2. เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร
3. การขับรถยนต์
4. การเดินเท้าและการข้ามถนน
5. การขับขีรถจักรยานและการโดยสารรถประจำทาง
6. สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามโน้ตค้นความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งได้ปรับปรุงแก้ไขหลังจากผ่านการตรวจสอบด้านความครอบคลุมของเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิและการทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนปากน้ำวิทยาคม จำนวน 100 คน ซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ จากนั้นนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างประชากรที่เลือกไว้จำนวน 973 คน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาค่าร้อยละ ค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ทดสอบค่าที (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance) แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปตารางและอธิบายประกอบ

สรุปผลการวิจัย

1. สถานภาพของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

1.1 นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 50.57 เป็นนักเรียนหญิงและอีกร้อยละ 49.43 เป็นนักเรียนชาย

1.2 ประสิทธิภาพเกี่ยวกับการจรรยา นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คือร้อยละ

84.17 เคยเรียนเกี่ยวกับการจรรยา แต่มีเพียงร้อยละ 44.71 ที่เรียนรู้เรื่องจรรยาจากโรงเรียน นักเรียนส่วนใหญ่ร้อยละ 74.41 สามารถขับขี่รถจักรยานได้

1.3 สภาพแวดล้อมทางครอบครัว บิดามารดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่

จำนวนร้อยละ 41.01 มีอาชีพรับราชการ รองลงมาร้อยละ 36.18 มีอาชีพค้าขายและจำนวนน้อยที่สุดร้อยละ 4.62 มีอาชีพเกษตรกรกรม รายได้เฉลี่ยของครอบครัวของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 50.67 อยู่ระหว่าง 3,000 - 7,000 บาทต่อเดือน รองลงมาร้อยละ 22.10 มีรายได้อยู่ระหว่าง 7,000 - 25,000 บาทต่อเดือน ครอบครัวของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 64.95 มีบ้านอยู่เป็นของตนเอง รองลงมาเป็นบ้านเช่า และส่วนใหญ่ร้อยละ 68.55 มีบ้านเรือนตั้งอยู่ในเมือง และมีเพียงร้อยละ 16.96 เท่านั้นที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้ความรู้ความบันเทิงครบ 4 อย่าง คือ วิทยุ โทรทัศน์ขาวดำ โทรทัศน์สี และเครื่องเล่นเทปโทรทัศน์

2. การศึกษามโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา

ปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลปรากฏว่า มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร มีค่ามัชฌิมเลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรจรรวมทุกเรื่องเท่ากับ 40.34 จากคะแนนเต็ม 65 คะแนน และเมื่อพิจารณารายละเอียดแล้วพบว่า ค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์เกี่ยวกับการเคารพกฎหมายและกฎจรรยาเท่ากับ 2.43 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน มโนทัศน์เรื่องเครื่องหมายจรรยาและสัญญาจรรยาเท่ากับ 20.20 จากคะแนนเต็ม 30 คะแนน มโนทัศน์เรื่องการขับรถยนต์เท่ากับ 7.33 จากคะแนนเต็ม 11 คะแนน มโนทัศน์เรื่องการเดินเท้าและการข้ามถนนเท่ากับ 4.30 จากคะแนนเต็ม 8 คะแนน มโนทัศน์เรื่องการขับขี่รถจักรยานและการโดยสารรถประจำทางเท่ากับ 4.00 จากคะแนนเต็ม 7 คะแนน และมโนทัศน์เรื่องสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนเท่ากับ 2.60 จากคะแนนเต็ม 4 คะแนน

3. การเปรียบเทียบมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ปรากฏผลดังนี้

3.1 มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง โดยส่วนรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 และเมื่อพิจารณามโนทัศน์

รายละเอียดแล้วพบว่า มโนทัศน์การเคารพกฎหมายและกฎจราจร การขับรถยนต์ การเดินเท้า และการข้ามถนนและสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของนักเรียนชายและนักเรียนหญิงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 โดยนักเรียนหญิงมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรสูงกว่านักเรียนชายในเรื่อง การขับรถยนต์ การเดินเท้า และการข้ามถนน และสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่นักเรียนชายมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรสูงกว่านักเรียนหญิงในเรื่อง การเคารพกฎหมาย และกฎจราจร ส่วนในเรื่องเครื่องหมายและสัญญาณจราจรและการโดยสารรถประจำทางนักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีมโนทัศน์ ไม่แตกต่างกันที่ระดับความมีนัยสำคัญ .01

3.2 มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านเศรษฐกิจแตกต่างกันโดยพิจารณาจากอาชีพของบิดามารดา รายได้ของครอบครัว สิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้ความรู้ความบันเทิงและสถานภาพความเป็นเจ้าของบ้านของบิดามารดามีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรโดยส่วนรวมไม่แตกต่างกันที่ระดับความมีนัยสำคัญ .01

3.3 มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านสังคมแตกต่างกันโดยพิจารณาจาก แหล่งที่อยู่อาศัย วิธีการเดินทางไปโรงเรียน และความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ เมื่อเปรียบเทียบแล้วปรากฏว่า นักเรียนที่มีวิธีการเดินทางไปโรงเรียนและความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะต่างกัน มีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรไม่แตกต่างกันที่ระดับความมีนัยสำคัญ .01 ส่วนนักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยแตกต่างกัน เมื่อทดสอบความแปรปรวนรายคู่แล้วปรากฏว่ามีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตเมืองมีมโนทัศน์สูงกว่านักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองคือมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจร เท่ากับ 40.96 แต่นักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจร เท่ากับ 39.46

3.4 มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรกับนักเรียนที่ไม่เคยเรียน เกี่ยวกับการจราจรทุกเรื่องแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 โดยนักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรสูงกว่านักเรียนที่ไม่เคยเรียน เกี่ยวกับการจราจร คือมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของ

คะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรเท่ากับ 42.06 แต่นักเรียนที่ไม่เคยเรียนมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรเท่ากับ 37.56

3.5 มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนที่มีแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกันมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรรวมทุกเรื่องไม่แตกต่างกันที่ระดับความมีนัยสำคัญ .01

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง "มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร" ปรากฏผลข้อค้นพบทั้งที่เป็นไปตามสมมุติฐานและไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน สามารถนำประเด็นสำคัญมาอภิปรายได้ดังนี้

มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 973 คน ปรากฏว่ามีค่ามัชฌิมเลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรเท่ากับ 40.34 จากคะแนนเต็ม 65 คะแนน และเมื่อพิจารณารายละเอียดแล้วพบว่าค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนมโนทัศน์เกี่ยวกับการจราจร การเคารพกฎหมายและกฎจราจร เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร การขับรถยนต์ การเดินเท้าและการข้ามถนน การขับขี่รถจักรยานและการโดยสารรถประจำทางและสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนเท่ากับ 2.43, 20.20, 7.33, 4.30, 4.00 และ 2.06 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรในระดับปานกลาง เพราะพิจารณาผลของการวิเคราะห์ข้อมูล มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงยังไม่เป็นที่น่าพอใจเท่าที่ควร เพราะการแสดงผลพฤติกรรมจราจรที่เหมาะสมนั้นย่อมต้องการพื้นฐานความรู้ความเข้าใจในเรื่องจราจรศึกษาในเกณฑ์ที่ดีหรือสูง การที่บุคคลมีความรู้ความเข้าใจหรือมโนทัศน์ในเรื่องการจราจรในระดับที่ไม่เพียงพออาจจะ เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยเรื่อง "อุบัติเหตุบนถนน ปัญหาเศรษฐกิจสังคมของประเทศไทย" ของนายแพทย์วิจิตร นุญยะโทตระ และคณะ (2521: 167-174) ซึ่งได้พบว่าในประเทศไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้นในอัตราร้อยละ 12.5 ทุกปี ในขณะที่อัตราการตายจากโรคร้ายแรงอื่นมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ แต่ปรากฏว่าการตายเพราะอุบัติเหตุบนท้องถนนกลับมีอัตราเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับที่พบในงานวิจัยของ เยาวรัช โพระภักชาม (2527: 10) เรื่อง "ภาวะการเจ็บป่วยและการตายของ

ประชากรในประเทศไทย" ว่าสาเหตุการตายที่มีอัตราสูงที่สุดได้แก่ อุบัติเหตุบนท้องถนน รองลงมาได้แก่ โรคหัวใจ และโรคมะเร็ง ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าถ้ามีโน้ตส์ความเป็นผลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาของประชาชนที่ผ่านการศึกษาระบบโรงเรียนอยู่ในระดับที่ไม่สูงหรือมากพออาจจะทำให้ปฏิบัติตนในการใช้รถใช้ถนนหรือแสดงพฤติกรรมจรรยาไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสม สะท้อนให้เห็นว่าการเรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาของนักเรียนยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจหรือมีโน้ตส์ที่ถูกต้องอันจะนำไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมและป้องกันอุบัติเหตุได้

ผลการวิจัยเปรียบเทียบโน้ตส์ความเป็นผลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิงพบว่า โดยส่วนรวมแล้วนักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีโน้ตส์ความเป็นผลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยที่นักเรียนหญิงมีโน้ตส์ความเป็นผลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาสูงกว่านักเรียนชาย ผลที่พบนี้สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สมจิตร วัฒนคุลัง (2515: 20-24) ที่ได้ทำการวิจัยเรื่อง "ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นผลเมืองดีของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3" และพบว่านักเรียนหญิงโรงเรียนมัธยมศึกษาสายสามัญมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นผลเมืองดีสูงกว่านักเรียนชายในโรงเรียนมัธยมศึกษาสายสามัญและนักเรียนชายในโรงเรียนมัธยมแบบประสมและสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ จีริงลักษณ์ ศฤกษะลักษณ์ (2520: 27-35) ที่ได้ทำการวิจัยเรื่อง "มโนทัศน์เกี่ยวกับความเป็นผลเมืองดีของนักเรียนอาชีวศึกษา" และพบว่ามโนทัศน์เกี่ยวกับความเป็นผลเมืองดีของนักเรียนชายแตกต่างกันกับมโนทัศน์เกี่ยวกับความเป็นผลเมืองดีของนักเรียนหญิงโดยคะแนนเฉลี่ยมโนทัศน์ของนักเรียนหญิงสูงกว่านักเรียนชาย และยังสอดคล้องกับผลการวิจัยที่ ไบรอน จี แมสซีอะแลส (Byron G. Massialass 1969: 125-139) ได้รวบรวมและสรุปไว้ว่านักเรียนหญิงจะเคารพเชื่อฟังกฎหมายและเชื่อว่ารัฐบาลจะตอบสนองคำเรียกร้องของประชาชนได้มากกว่านักเรียนชายที่ปรากฏผลเช่นนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าอาจจะ เป็นเพราะนักเรียนหญิงมีความตั้งใจดีกว่านักเรียนชาย เพราะผู้วิจัยได้สังเกตการทำแบบสอบถามนักเรียนหญิงจะตั้งใจพยายามทำแบบสอบถามจนหมดหรือเกือบหมดเวลา และตรงกันข้ามกับนักเรียนชายซึ่งไม่ค่อยตั้งใจเท่าใดนัก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะลักษณะนิสัยของเพศทั้งสองที่แตกต่างกันยิ่งนักเรียนชายทราบว่า การทำแบบสอบถามนี้ไม่มีผลต่อการเรียนใด ๆ บวกกับความสนใจในสิ่งอื่นมีมากกว่า ทำให้ไม่ตั้งใจทำแบบสอบถาม หรืออีกประการหนึ่งเพศชายเป็นเพศที่มีความกล้าที่จะแสดงออก ชอบแสดงกิจกรรมต่าง ๆ ในสังคมอย่างเปิดเผย ซึ่งไม่ได้ เป็นเครื่อง

แสดงว่านักเรียนชายมีความรู้ความเข้าใจมากกว่านักเรียนหญิงในเรื่องนั้น ๆ ผิดกับนักเรียนหญิงซึ่งโดยทั่วไปมักจะไม่ค่อยกล้าแสดงออก เป็นคนขอบคิด ข้างสังเกตุ ชอบมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ อย่างไม่ค่อยเปิดเผยทั้ง ๆ ที่ตนเองจะมีความรู้ความเข้าใจดีในเรื่องนั้นก็ตาม ดังนั้นในการตอบแบบสอบถามในทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณนักเรียนหญิงจึงมีค่ามัชฌิม เลขคณิตของคะแนนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณสูงกว่านักเรียนชาย

นอกจากนั้นยังปรากฏว่านักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน มีมโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการวิจัยที่ตั้งไว้ แสดงว่า อาชีพ รายได้ ของบิดามารดาและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในบ้านไม่มีผลต่อมโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ วรณวิมล หนีมพานิช (2517: 66) เรื่อง "มโนทัศนคติมีส่วนร่วมทางการเมืองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น" ที่พบว่า อาชีพและรายได้ของบิดามารดาไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทางการเมืองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่าโดยทั่วไปแล้วนักเรียนที่มาจากครอบครัวที่มีฐานะ เศรษฐกิจดีน่าจะมโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณดีกว่านักเรียนที่มาจากครอบครัวที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำ ทั้งนี้เพราะสภาพภายในครอบครัวมีฐานะทางเศรษฐกิจดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ วิทยุ โทรทัศน์ ซึ่งน่าจะช่วยให้เกิดประสบการณ์การเรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาบรรณทั้งจากการได้สัมผัสประสบการณ์ตรงและมีโอกาสรู้ข้อมูลข่าวสารการจรรยาบรรณได้ดีกว่า การที่นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานครจะมีมโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณดีหรือไม่นั้น จึงมิได้ขึ้นอยู่กับอาชีพ รายได้ และเครื่องอำนวยความสะดวกแต่อย่างเดียวนั้นอาจจะเนื่องมาจากอิทธิพลของโรงเรียน เพราะนักเรียนส่วนใหญ่ได้เรียนรู้เรื่องเกี่ยวกับการจรรยาบรรณจากโรงเรียนและยังได้รับความรู้เกี่ยวกับการจรรยาบรรณจากสื่อมวลชนและประสบการณ์ตรงบนท้องถนน ซึ่งทั้งหมดนี้มีส่วนช่วยพัฒนามโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณให้กับนักเรียนด้วย

ส่วนที่พบว่านักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านสังคมแตกต่างกันคือ มีวิธีการเดินทางไปโรงเรียนและมีความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะแตกต่างกัน มีมโนทัศนคติความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณไม่แตกต่างกันที่ระดับความมีนัยสำคัญ .01 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการวิจัยที่ตั้งไว้ นั่น แต่ปรากฏว่านักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยแตกต่างกันมีมโนทัศน

ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ นักเรียนที่อยู่ในเขตเมืองมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณสูงกว่านักเรียนที่อยู่ในเขตชานเมือง แสดงว่าวิธีการเดินทางไปโรงเรียนและความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ ไม่มีผลต่อมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณของนักเรียน ในขณะที่แหล่งที่อยู่อาศัยของนักเรียนกลับมีผลต่อมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณของนักเรียนที่เป็น เช่นนี้อาจจะสืบเนื่องจากนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างประชากรล้วนแต่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนอยู่เสมอจึงเรียนรู้และพัฒนา มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณจากการปฏิบัติหรือประสบการณ์ตรง ประสบการณ์ตรงที่นักเรียนได้พบเห็น เช่น การปฏิบัติที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและปฏิบัติตามกฎจราจร กับผลของการปฏิบัติช่วยให้นักเรียนเกิดความเข้าใจนำมาพิจารณา เกิดเป็นมโนทัศน์ที่ถูกต้องขึ้นซึ่ง การเรียนรู้นี้ กอร์ดอน เอช เบาเวอร์ และ เออร์เนส อาร์ ฮิลการ์ด (Gordon H. Bower & Ernest R. Hilgard 1981: 301) ได้อ้างถึงทฤษฎีเกสตัลท์ (The Gestalt Theory) ที่ว่าการเรียนรู้ย่อมเกิดจากการใช้สติปัญญาไม่ใช่เกิดจากการลองผิดลองถูก ด้วยเหตุที่การเรียนรู้ เรื่องการใช้รถใช้ถนนไม่ใช่สิ่งที่จะต้องเสี่ยงลองผิดลองถูก เพราะถ้าทำผิดไม่เข้าใจผลที่ได้รับคือ การสูญพลภาพหรือการเสียชีวิต ดังนั้นน่าจะ เป็นไปได้ว่ามโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการ จรรยาบรรณของนักเรียนน่าจะ เป็นผลจากการใช้สติปัญญา พิจารณา และทำความเข้าใจจนเกิดเป็น มโนทัศน์ของนักเรียนจากประสบการณ์ตรงอยู่ไม่น้อย ส่วนที่ปรากฏว่านักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยต่างกัน นั้นมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณแตกต่างกัน อาจสืบเนื่องมาจากนักเรียนที่ อยู่ในเขตเมืองมีโอกาสได้ประสบการณ์ทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการสังเกต และการปฏิบัติ เกี่ยวกับการใช้ถนนมากกว่านักเรียนที่อยู่ในเขตชานเมือง ทั้งนี้เพราะในเขตเมืองมีการจราจรหนาแน่นกว่าในเขตชานเมืองจึงทำให้นักเรียนได้รับประสบการณ์ตรงซึ่งทำให้การเรียนรู้ได้ผลดี ที่สุด ดังที่ เอคการ์ด เดล (Edgar Dale 1960: 43) ได้แสดงในกรวยประสบการณ์ (The Cone of Experiences) ว่าประสบการณ์ตรงและมีความมุ่งหมาย (Direct and Purposeful Experience) เป็นประสบการณ์ที่สามารถสัมผัสได้โดยประสาทสัมผัสทั้ง 5 จากของจริง ผู้เรียน จะเกิดการเรียนรู้มากที่สุดและนอกจากนั้นนักเรียนที่มีที่อยู่อาศัยในเขตเมืองจะมีการปฏิบัติ เกี่ยวกับการจรรยาบรรณเข้ากันจนทำให้มโนทัศน์เกี่ยวกับการจรรยาบรรณถูกต้องดีกว่านักเรียนที่มีที่อยู่อาศัยในเขต ชานเมืองซึ่ง กอร์ดอน เอช เบาเวอร์ และเออร์เนส อาร์ ฮิลการ์ด (Gordon H. Bower and Ernest R. Hilgard 1981: 26) ได้อ้างถึงกฎแห่งการฝึกหัด (The Law of Exercise) ซึ่งเป็นหลักการเรียนรู้ของ เอ็ดเวิร์ด ธอร์นดิค (Edward Thorndike) ว่าพฤติกรรมใด ๆ

ได้กระทำซ้ำ ๆ ก็จะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนองทวีมากขึ้น ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่านักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยในเขต เมืองมีแนวโน้มการพัฒนาโน้ตค้นคว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจรได้ดีกว่านักเรียนที่มีแหล่งที่อยู่อาศัยใน เขตชาน เมืองซึ่งการจรรยาจรไม่ สลับซับซ้อนและนักเรียนได้มีโอกาสสัมผัสประสบการณ์ตรงในการแสดงพฤติกรรมจรรยาจรน้อยกว่า

เมื่อศึกษาการเรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาจรของนักเรียนพบว่า นักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจรรยาจรและนักเรียนที่ไม่เคยเรียน เกี่ยวกับการจรรยาจรมีโน้ตค้นคว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 กล่าวคือ นักเรียนที่เคยเรียน เกี่ยวกับการจรรยาจรมีโน้ตค้น คว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจรสูงกว่านักเรียนที่ไม่เคยเรียนที่เป็นดังนี้อาจ สืบเนื่องจากเหตุผลที่ว่านักเรียนที่เคยเรียน เกี่ยวกับการจรรยาจรมาและยังได้มีประสบการณ์ การใช้ รถใช้ถนนในชีวิตประจำวันด้วยจึงอาจยิ่งทำให้พัฒนาโน้ตค้นคว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจร ได้ดียิ่งขึ้นทำให้มีโน้ตค้นใน เรื่องนี้ดีกว่านักเรียนที่ไม่เคยเรียน เกี่ยวกับการจรรยาจรมาก่อน

กอร์ดอน เฮช เบาเวอร์ และ เออร์เนส อาร์ ฮิลการ์ด (Gordon H. Bower and Ernest, R. Hilgard 1981: 1) ได้ย้ำในเรื่องนี้ว่า การเรียนรู้อันเป็นผลมาจากประสบการณ์และฝึก ปฏิบัติ จึงอาจกล่าวได้ว่านักเรียนที่เคยเรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาจรมาก่อน เมื่อได้มีประสบการณ์ตรง และการปฏิบัติ เกี่ยวกับการจรรยาจรย่อมมีแนวโน้มที่จะมีโน้ตค้นคว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจร ดีกว่านักเรียนที่มีแต่ประสบการณ์เกี่ยวกับการจรรยาจรเพียงอย่างเดียว

นอกจากนี้ยังปรากฏว่านักเรียนที่มีแหล่ง เรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาจรแตกต่างกันมีโน้ตค้นคว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจรไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานในการวิจัยที่ตั้งไว้ แสดงว่าแหล่ง เรียนรู้เกี่ยวกับการจรรยาจรแตกต่างกันคือ บ้าน โรงเรียน ประสบการณ์การใช้ถนน วิทย์ โทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ ไม่มีผลต่อโน้ตค้น คว้า เป็นผลเมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาจรของนักเรียน ที่เป็น เช่นนี้อาจสืบ เนื่องจากข้อมูล เกี่ยวกับการจรรยาจรจากแหล่ง เรียนรู้คือ บ้าน โรงเรียน ประสบการณ์การใช้ถนน วิทย์ โทรทัศน์ และ หนังสือพิมพ์ ล้วนแต่เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดการตอบสนองและ เกิดการเรียนรู้ได้ง่ายและรวดเร็ว เพราะสิ่งเร้าที่ผ่านอวัยวะสัมผัสหลายทางคือ หู ตา และกาย ประกอบกับข้อมูล เกี่ยวกับการจรรยาจรจากแหล่ง เรียนรู้ที่แตกต่างกันนั้นนักเรียนมีโอกาสจะ เรียนรู้ได้จากทุกแหล่งหรือ เฉพาะ บางแหล่งก็สามารถทำให้นักเรียน เกิดการเรียนรู้ได้ เช่นกัน ยิ่งไปกว่านั้นนักเรียนทุกคนมีโอกาส เรียนรู้ เรื่องการจรรยาจรจากประสบการณ์ตรงในชีวิตประจำวันในการใช้รถใช้ถนนอยู่แล้ว การเรียนรู้จากแหล่งข้อมูลอื่น ไม่ว่าจะเป็นสื่อมวลชนประเภทใด

ข้อเสนอแนะ

จากเหตุผลที่พบในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. กระทรวงศึกษาธิการควรจะต้องเป็นนโยบายในการให้การศึกษาเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร โดยจัดหลักสูตรจราจรศึกษา (Traffic Education) ไว้ในหลักสูตรตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา (ระดับวิทยาลัยในสังกัดของกระทรวงศึกษาธิการ) หรือให้มีการเรียนการสอนให้เกิดความรู้ความเข้าใจหรือมีทัศนคติอย่างเพียงพอจนสามารถแสดงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง เป็นการร่วมกันสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นและทบวงมหาวิทยาลัยควรจะได้กำหนดให้มีการเรียนรู้ด้านการจราจรศึกษา เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และการขับขี่ยานยนต์ (Driving Education) เพื่อให้นักเรียนมีความรู้และทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องเหมาะสม เป็นตัวอย่างที่ดีในฐานะผู้อยู่ในกลุ่มปัญญาชน เพื่อนำสังคมไปในทิศทางที่มีระเบียบวินัยและได้ประโยชน์จากการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้มากกว่าการสูญเสียด้วยความไม่รู้และประมาทเช่นที่เป็นอยู่ทุกวันนี้
2. กระทรวงศึกษาธิการควรกำหนดให้วิชาจราจรศึกษา เป็นวิชาบังคับหรือเป็นวิชาพื้นฐานที่นักเรียนจะต้องเรียนในทุกระดับชั้น โดยเฉพาะสำหรับชุมชน เมืองที่มีการจราจรคับคั่งหรือซับซ้อน เพราะเป็นความจำเป็นสำหรับการดำรงชีพเพื่อความปลอดภัยของตนเองและของผู้อื่น อาจจะเป็นวิชาที่บูรณาการเข้าในหลักสูตรวิชาสังคมศึกษาและวิชาที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอทุกชั้นอย่างเหมาะสมกับวัยของผู้เรียน และเน้นการเรียนการสอนให้มีการได้สัมผัสของจริง และฝึกทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ
3. กระทรวงศึกษาธิการควรเสนอแนะแนวทางการจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับการจราจรศึกษาที่เน้นการปฏิบัติโดยใช้ประสบการณ์จำลอง (Contrived Experience) เช่นจัดสวนจราจรขึ้นในโรงเรียนและควรร่วมมือกับกองบังคับการตำรวจจราจรสร้างสื่อการสอนเกี่ยวกับการจราจร เช่น ภาพนิ่ง ชุดการสอน ภาพยนตร์ และวิดีโอเทป เพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้การจราจรและรู้จักเปรียบเทียบโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและผลดีของการไม่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ข้อเสนอแนะสำหรับครูสังคมศึกษา

ครูสังคมศึกษาคควรนำจรรยาบรรณมาสอนในหมวดวิชาสังคมศึกษาอาจพิจารณาทำได้หลายแนวทาง ดังนี้

1. สอดแทรกหรือรวมเข้ากับหลักสูตรเดิม (Program Infusion Approach) คือ นำจรรยาบรรณ (Traffic Education) เข้ามาประกอบ เป็นการเพิ่มเติมจากหลักสูตรที่มีอยู่แล้วของวิชาสังคมศึกษา วิธีนี้ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงหลักสูตรแต่อย่างใด เพียงแค่เสริมหรือขยายเนื้อหาหรือหัวข้อในรายการสอนที่มีอยู่แล้วด้วยการสอดแทรกเรื่องราวเกี่ยวกับจรรยาบรรณ จรรยาบรรณและผลกระทบที่เกิดขึ้นเข้าไปให้เหมาะสม ตัวอย่างสังคมศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 สอดแทรกในบทที่ 17 "เรื่องบทบาทและหน้าที่ของประชาชนในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข" สังคมศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 สอดแทรกในบทที่ 21 "เรื่องบทบาทและหน้าที่ของพลเมืองในท้องถิ่น" บทที่ 22 "เรื่องสิทธิและหน้าที่ของพลเมืองตามกฎหมาย" สังคมศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 สอดแทรกในบทที่ 24 "เรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม" บทที่ 25 "เรื่องปัญหาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี" และบทที่ 26 "เรื่องปัญหาเศรษฐกิจและการเมือง"

2. จัดเป็นหน่วยการเรียนรู้ (Unit of Study Approach) คือการจัดเอาความคิดรวบยอดเกี่ยวกับการจรรยาบรรณเป็นแกนกลางหรือจุดเน้นแล้วนำเนื้อหาวิชาสังคมศึกษาและวิชาอื่นที่เกี่ยวข้องมาสัมพันธ์เข้าด้วยกัน แล้วจัดเป็นหน่วยการเรียนรู้ เช่น อาจจะเป็นเรื่องการจรรยาบรรณกับระบบเศรษฐกิจ การจรรยาบรรณกับปัญหาสิ่งแวดล้อม การจรรยาบรรณกับปัญหาประชากรและการจรรยาบรรณกับหน้าที่ของพลเมืองในระบอบประชาธิปไตย

3. จัดแยกเป็นรายวิชาหนึ่งต่างหากแต่รวมอยู่ในหมวดวิชาสังคมศึกษา (Separate Course Approach) เป็นรายวิชาที่เพิ่มเข้าไปในหลักสูตรสังคมศึกษาอาจจะจัดเป็นวิชาเลือกเสรี ซึ่งต้องกำหนดขอบเขตของวิชา แสดงลักษณะรายละเอียดของวิชาให้แน่นอนว่าจะประกอบด้วยอะไรบ้าง

ข้อเสนอแนะสำหรับกรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก

กรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบกควรคำนึงถึงความรู้ความสามารถทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติของผู้ขับขี่รถบรรทุกสาธารณะและส่วนบุคคล ผู้วิจัยขอเสนอแนะสำหรับกรมตำรวจ และกรมการขนส่งทางบก ดังต่อไปนี้

1. ควรให้มีการทดสอบความรู้หรือกำหนดให้ผู้ต้องการสอบรับใบอนุญาตขับขี่ประเภทต่าง ๆ ต้องเข้าศึกษาในโรงเรียนพิเศษเกี่ยวกับการจราจรศึกษาและฝึกทักษะการขับขี่จนผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่เหมาะสมจึงจะได้รับใบอนุญาต
2. ควรจะได้ร่วมมือกับนักการศึกษาด้านการวัดและประเมินผล จัดสร้างแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในการจราจรหรือการใช้รถใช้ถนนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกซึ่งผู้มีอายุถึงเกณฑ์จะสามารถไปขอรับการทดสอบ เพื่อนำผลไปแสดงประกอบการขอใบอนุญาตขับขี่และจะต้องมีการทดสอบด้านทักษะการขับขี่รถยนต์อย่างจริงจังอีกส่วนหนึ่ง
3. ควรร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการในการให้การศึกษาหรือความรู้ด้านการจราจรแก่นักเรียนทั้งในและนอกระบบโรงเรียน เพื่อให้สามารถนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันได้

ข้อเสนอแนะสำหรับสื่อมวลชน

จากผลการวิจัยและการอ้างอิงปรากฏว่าสื่อมวลชนเป็นแหล่งความรู้เกี่ยวกับการจราจรที่สำคัญของนักเรียนซึ่งได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุและโทรทัศน์ ผู้วิจัยขอเสนอแนะสำหรับสื่อมวลชน ดังต่อไปนี้

1. สื่อมวลชน หนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ ควรถือเป็นหน้าที่หลักในการเสนอปัญหาจราจร สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อให้นักเรียนและประชาชนได้รับรู้ถึงปัญหาจราจร สาเหตุและผลกระทบที่เกิดขึ้นและตระหนักถึงความรับผิดชอบในฐานะที่เป็นพลเมืองดี
2. สื่อมวลชน หนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ ควรถือเป็นหน้าที่หลักในการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจราจรที่ถูกต้องแก่นักเรียนและประชาชนทั่วไป เพื่อพัฒนาความเป็นพลเมืองดีจนเกิดเป็นมโนทัศน์ ทั้งนี้เพราะสื่อมวลชนมีอิทธิพลต่อการเรียนรู้ได้อย่างรวดเร็ว

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ทำวิจัยต่อไป

1. ศึกษา เปรียบ เทียบมโนทัศน์ความ เป็นพล เมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณระหว่างนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นกับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. ศึกษา เปรียบ เทียบมโนทัศน์ความ เป็นพล เมืองดี เกี่ยวกับการจรรยาบรรณระหว่างนักเรียน
ที่อยู่ในกรุงเทพมหานครกับนักเรียนที่อยู่ต่างจังหวัด
3. ศึกษาและเปรียบเทียบความคิดเห็นของครูและนักเรียน เกี่ยวกับการจัดจรรยาบรรณศึกษา
ในโรงเรียน