หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2528 รวมเป็นเวลาถึง 24 ปี เป็นผลทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจนเป็นที่เชื่อมั่นว่าฐานะเศรษฐกิจของไทยจะมั่นคงก้าวไปสู่ "ประเทศกึ่งอุตสาหกรรม" ได้อย่างแน่นอนตามเป้าหมายและแนวนโยบายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525 - 2529 แต่การก้าวไปสู่ประเทศกึ่งอุตสาหกรรมได้ส่งผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมทางสังคมและสร้างความแออัดในเมืองมากขึ้น เพราะการขยายตัวของเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมหลายอย่างที่รวมตัวกันอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จนทำให้กรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นเมืองเอกขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ เป็นศูนย์กลางการบริหารราชการ การค้า การธนาคารและเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สุด ทั้งมีการบริการพื้นฐานต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในมาตรฐานสูงกว่าเมืองอื่น ๆ จึงมีพลังดึงดูดทางเศรษฐกิจสูงมีผลให้ภาคและเมืองส่วนใหญ่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของกรุงเทพมหานครและยังเป็นแรงดึงดูดให้ประชาชนจากชนบทดิ้นรน อพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความแออัดคับคั่งจนเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งไม่สามารถจัดบริการได้เพียงพอ เกิดแหล่งเสื่อมโทรมและการจราจรแออัดคับคั่ง ยิ่งกว่านั้นปัญหาการจราจรยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจโดยส่วนรวมเป็นอย่างยิ่ง ทั้งในแง่ของการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์ การเสียเวลา สุขภาพจิตเสีย สภาวะแวดล้อมเป็นพิษ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นผลสืบเนื่องจากความแออัดและคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานคร นับเป็นปัญหาสังคมที่เรื้อรังและรุนแรง เพราะอุบัติเหตุบนท้องถนนกลายเป็นสาเหตุที่ทำให้คนเสียชีวิตสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการเสียชีวิตด้วยโรคร้ายโรคใดโรคหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยเรื่อง "อุบัติเหตุบนถนน - ปัญหาเศรษฐกิจสังคมของประเทศไทย" ของนายแพทย์วิจิตร บุณยะโหตระ และคณะ (2521: 167-174) ได้พบว่าประเทศไทย

อัตราตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้นในอัตราร้อยละ 12.5 ทุกปี ในขณะที่อัตราตายจากโรคร้ายแรงอื่นมีแนวโน้มลดลงตามลำดับในปี พ.ศ. 2527 เยาวรัช โพระภัคขาม ได้ทำการวิจัยเรื่อง "ภาวะการเจ็บป่วยและการตายของประชากรในประเทศไทย" (2527: 10) พบว่าสาเหตุการตายที่มีอัตราสูงที่สุดได้แก่ อุบัติเหตุบนท้องถนน รองลงมาได้แก่โรคหัวใจและโรคมะเร็ง นอกจากนี้ผลการวิจัยของคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (2526: 1) ก็พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วประเทศสูงถึงปีละ 80,000 คน ถึง 100,000 คน ดังนั้นในปีหนึ่งเชื่อว่าคนไทยตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 8,000 คนหรือเฉลี่ยชั่วโมงละ 1 คน สำหรับสถิติอุบัติเหตุการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นตามลำดับ ดังจะเห็นได้จากสถิติในปี พ.ศ. 2525 จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น 13,160 ราย คนตาย 600 คน ในปี พ.ศ. 2526 จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น 13,674 ราย คนตาย 708 คน (แผนกสถิติและวิจัย กองบังคับการตำรวจจราจร 2526) อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนี้มีสาเหตุจากการพัฒนาที่ไม่สมดุลระหว่างการลงทุนทางด้านเทคโนโลยี เพื่อพัฒนาการสร้างถนนหนทางและยานพาหนะซึ่งมีจำนวนมากกับการลงทุนทางด้านการพัฒนาการให้การศึกษาแก่ประชาชนในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีน้อย

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานทั้งในด้านอุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้น คนตายก็เพิ่มมากขึ้นและสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก็เป็นสาเหตุเดียวกันดังจะเห็นได้จากงานวิจัยเรื่อง "อุบัติเหตุบนทางหลวง" ของ ศักดิ์ ผาสุกนิรันดร์ (2506: 78) พบว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะมากที่สุด และรองลงมาคือ คนเดินเท้า และในปี พ.ศ. 2524 สภาวิจัยแห่งชาติ (2524: 33-36) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "การศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย" ผลการวิจัยพบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจาก 3 กรณี คือ 1. สภาพผู้ใช้ทาง 2. สภาพยานพาหนะ 3. สภาพการจราจร ในจำนวนสาเหตุทั้ง 3 ข้อนี้ สาเหตุข้อที่ 1 นับเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน ผลการวิจัยทั้ง 2 เรื่องได้แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดคือผู้ใช้ทาง ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาเรื้อรังมานานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2506 จนกระทั่งปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากการรายงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2525: 276) พบว่าปัญหาผู้ใช้ทางซึ่งหมายถึงคนขับรถ คนเดินเท้า และคนโดยสาร

ที่ใช้ทางสาธารณะเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรประมาณร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น เนื่องจากผู้ใช้ทางขาดความรู้เรื่องกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ขาดความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนที่ดี

ผลกระทบจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในแต่ละปีก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาล ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมในแง่ของมูลค่าทางตรงและทางอ้อมที่วัดค่าได้และที่วัดค่าไม่ได้ มูลค่าทางตรงที่วัดค่าได้ ได้แก่ ความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สินอื่น ๆ มูลค่าในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ มูลค่าความเสียหายที่ก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้ใช้ถนนอื่น ๆ และมูลค่าในการจัดการซึ่งได้แก่มูลค่าที่เกิดแก่ตำรวจ ศาลและบริษัทประกันภัย ตลอดจนมูลค่าในการจัดทำพิธีศพให้กับผู้ตาย สำหรับมูลค่าโดยตรงที่วัดค่าไม่ได้คืออารมณ์ เนื่องจากการตาย บาดเจ็บ ก่อให้เกิดความปวดร้าว ความหวาดกลัวและความทรมานที่เกิดแก่ผู้เคราะห์ร้ายและผู้พบเห็นเหตุการณ์ จึงไม่สามารถจะประเมินค่าออกมาเป็นตัวเงินได้ ส่วนมูลค่าทางอ้อมที่วัดค่าได้นั้นได้แก่การลดลงในผลผลิตของสินค้าและบริการ เนื่องจากการบาดเจ็บหรือตาย รายได้ในชุมชนลดลงตามการลดลงในผลผลิตเนื่องจากบาดเจ็บหรือตาย ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดแก่ประชากรในวัยทำงานกับโครงสร้างของอายุ เพศ ที่แตกต่างกันเนื่องจากการบาดเจ็บหรือตาย สำหรับมูลค่าทางอ้อมที่วัดค่าไม่ได้คือการสูญเสียผลผลิต สังคมต้องสูญเสียผลผลิตของเขาในช่วงระยะเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้หรือถ้าทำงานได้ก็ไม่มีประสิทธิภาพเท่าเดิม และในกรณีที่เสียชีวิตสังคมต้องสูญเสียผลผลิตในอนาคตของเขา ซึ่งวัดโดยรายได้ต่อหัว นอกจากนี้องค์การอนามัยโลกได้ร่วมกับธนาคารโลก ทำการศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่ามีมูลค่าประมาณร้อยละ 1 - 2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (G.N.P.) ของประเทศนั้น ๆ ในปี พ.ศ. 2524 ประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์ประชาชาติ 298,244 ล้านบาท ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุในประเทศในปีดังกล่าวจะมีมูลค่าประมาณ 2,982 ล้านบาท (นารี กวิตานนท์ 2527: 59) ความสูญเสียที่นับว่ายิ่งใหญ่ที่สุดเห็นจะได้แก่ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่ง ศิริธัญญ์ บริบูรณ์ (2524: 50) ได้กล่าวถึงการอภิปรายของ นายแพทย์เสม พริ้งพวงแก้ว ว่าในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแต่ละครั้ง มักมีผู้เคราะห์ร้ายที่เป็นเด็กอายุ 1 - 2 ขวบ อยู่เสมอ จากการเปรียบเทียบกับต่างประเทศ พบว่า ต่อจำนวนรถยนตร์ทุก ๆ 10,000 คัน จะมีผู้เสียชีวิต 3 คน ในประเทศสหรัฐอเมริกา 6 คน ในประเทศญี่ปุ่น 9 คน ในประเทศออสเตรเลีย และ 54 คน ในประเทศไทย

หน่วยงานที่รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุบนท้องถนนคือ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบัญชาการตำรวจนครบาล คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) และกองสวัสดิศึกษา กรมพลศึกษาได้ให้ความสนใจกับปัญหานี้และหามาตรการในการป้องกันภัยทางจราจรโดยได้จัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น โครงการธง กปอ. เพื่อความปลอดภัย และสวนจราจร นอกจากนี้กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยบนถนน จึงได้จัดโครงการให้ความรู้และการศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนให้กับเด็กนักเรียนและเยาวชนของประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เด็กได้มีความรู้และสร้างวินัยในการจราจรตั้งแต่วัยเด็ก โดยจัดทำเป็นคู่มือบรรยายให้กับนักเรียนตามโรงเรียนต่าง ๆ ตั้งแต่ระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ในเขตกรุงเทพมหานคร ถึงกระนั้นก็ตามสถิติอุบัติเหตุบนถนนยังไม่ลดลง สมานชัย หงษ์ทอง และคณะ (2524: 44-46) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "การศึกษาเพื่อประเมินความรู้ ความสามารถของผู้ใช้ทางเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนน" พบว่าเด็กมีความรู้ความเข้าใจน้อยในเรื่องของการข้ามถนน เมื่อมีรถจอดและการวิ่งข้ามถนน และยังค้นพบว่านิสิต นักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรจากประสบการณ์ที่พบบนถนน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเรียนรู้ที่ไม่ถูกต้องนัก ส่วนการศึกษาผู้ใช้ทาง พบว่า ผู้ใช้ทางมีความรู้เรื่องการใช้ทางอย่างปลอดภัยในเกณฑ์ต่ำ ขาดความรับผิดชอบในการใช้ทาง มักมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับการจราจร ขาดมารยาท ขาดการเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน ในการใช้รถใช้ถนน

สถิติของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรตลอดจนความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และสังคมดังได้กล่าวแล้วนั้นเป็นดัชนีแสดงถึงการขาดความรู้ ความเข้าใจและความสำนึกของการเป็นพลเมืองดีในด้านการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย การให้การศึกษาทั้งนอกระบบและในระบบโรงเรียนเพื่อปลูกฝังความสำนึกของการเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรจึงเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียทางเศรษฐกิจลงได้ บทบาทของการศึกษานอกระบบโรงเรียนได้แก่ การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎจราจร ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและวิธีป้องกันอุบัติเหตุบนถนนโดยผ่านสื่อมวลชนอย่างกว้างขวางและทำอย่างสม่ำเสมอ สำหรับบทบาทของการศึกษาในระบบโรงเรียน วิชาสังคมศึกษามีบทบาทโดยตรงเพราะ

เป้าหมายของวิชาสังคมศึกษามุ่งเตรียมผู้เรียนให้เป็นพลเมืองดี ดังเช่น เอ็ดวิน เฟนตัน (Edwin Fenton 1967: 3) ได้กล่าวถึงเป้าหมายของวิชาสังคมศึกษาว่า เพื่อมุ่งเตรียมผู้เรียนให้เป็นพลเมืองดี และไมเคิลลิส (Michaelis 1972: 9) ได้สรุปเป้าหมายของสังคมศึกษาไว้ข้อหนึ่งว่า เป้าหมายของวิชาสังคมศึกษาเพื่อพัฒนาผู้เรียนให้รู้จักหน้าที่ของความเป็นพลเมืองดี นอกจากนี้จุดประสงค์ของหลักสูตรวิชาสังคมศึกษา ฉบับพุทธศักราช 2521 ได้ระบุไว้ในข้อที่ 1 ว่า เพื่อส่งเสริมความเป็นพลเมืองดีตามระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ฉะนั้นเนื้อหาของการจราจรศึกษาจึงสอดคล้องกับเป้าหมายสังคมศึกษาและจุดประสงค์ของหลักสูตรวิชาสังคมศึกษา ฉบับพุทธศักราช 2521 ในแง่ของการเตรียมผู้เรียนให้เป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับจราจรจนเกิดเป็นมโนทัศน์และนำไปปฏิบัติได้โดยไม่ต้องลองผิดลองถูกจนก่อให้เกิดความสูญเสียดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ทั้งนี้เพราะกิจกรรมการเรียนการสอนในวิชาสังคมศึกษา มุ่งพัฒนามโนทัศน์ให้กับนักเรียนจนทำให้นักเรียนมีความสำนึกในความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับจราจร ตลอดจนรู้จักเลือกและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น เป็นการช่วยลดอุบัติเหตุให้กับสังคมได้อีกด้วย สำหรับเนื้อหาของการจราจรศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นนั้นได้บรรจุไว้ในหลักสูตรพลานามัย ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 มีอยู่ในบทที่ 3 เรื่องสวัสดิภาพ ส่วนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 มีอยู่ในบทที่ 3 เรื่องจักรยานคู่ชีพ ซึ่งเนื้อหาทั้ง 2 บท เป็นเพียงบางส่วนของเนื้อหาเกี่ยวกับจราจรศึกษา ซึ่งยังไม่ครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมด ส่วนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ไม่ปรากฏเนื้อหาจราจรศึกษาในหมวดวิชาใด การเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจรศึกษาของนักเรียนมัธยมศึกษาโดยทั่วไปจึงได้จากการเรียนโดยตรงในห้องเรียนเพียงส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งจากการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงในสังคม จากกลไกต่าง ๆ ของสังคม ซึ่งเป็นไปอย่างมิได้มีการวางแผนและโครงสร้างการพัฒนามโนทัศน์และสำนึกความเป็นพลเมืองดีด้านการจราจรอย่างเป็นระบบและครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติอันน่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายและความสูญเสียต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้วแต่ต้น

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยซึ่งเป็นครูสังคมศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาปัญหาอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขาดความสำนึกในความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจร ทั้งนี้เพราะยังขาดการให้การศึกษาที่ถูกต้องในเรื่องการจราจรจนเกิดมโนทัศน์ขึ้น และนอกจากนี้ประสบการณ์ในการเรียนการสอนพบว่า ในเนื้อหารายวิชาต่าง ๆ ของสังคมศึกษายังขาดเนื้อหาเกี่ยวกับจราจรศึกษาที่จะช่วย

ส่งเสริมให้นักเรียนได้รู้จักรักษาความปลอดภัยของตนเองและส่วนรวมในการใช้รถใช้ถนน เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและ เป็นการปลูกฝังลักษณะนิสัยความเป็นพลเมืองดีให้กับนักเรียน จนเกิดเป็นมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจราจรและยังเป็นการสนองตอบแนวนโยบายและมาตรการของการป้องกันอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งเป็นแนวนโยบายของการพัฒนาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งวางไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พุทธศักราช 2525 - 2529 ซึ่งได้ระบุไว้ในข้อที่ 2 ของแนวนโยบายและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุบนถนนว่า

"ให้มีการศึกษาค้นคว้าวิจัย เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและพัฒนาเจ้าหน้าที่ของรัฐรวมถึงผู้ใช้ทางให้มีความสำนึกและความรับผิดชอบต่อหน้าที่อย่างสูง"

ด้วยเหตุผลและหลักการต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วน่าจะได้มีการศึกษามโนทัศน์หรือความรู้ความเข้าใจของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา เกี่ยวกับการจราจรในปัจจุบันว่าเป็นอย่างไร สำหรับเป็นพื้นฐานการจัดจราจรศึกษาขึ้น ผู้วิจัยจึงเห็นความจำเป็นที่จะศึกษาเรื่อง "มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร" เพื่อจะได้เป็นแนวทางสำหรับการปรับปรุงการศึกษา เกี่ยวกับการจราจรศึกษาในวิชาสังคมศึกษา ให้นักเรียนได้เกิดความสำนึกและปฏิบัติตนตามหน้าที่พลเมืองดีในเรื่องการจราจร เพื่อไปสู่การลดอุบัติเหตุ ความสูญเสียเนื่องจากความไม่รู้หรือรู้ไม่เพียงพอในด้านการจราจรของพลเมืองในอนาคตต่อไป

<u>วัตถุประสงค์ของการวิจัย</u>

1. เพื่อศึกษามโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร

2. เพื่อเปรียบเทียบมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจราจรระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง และนักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวแตกต่างกัน

3. เพื่อเปรียบเทียบมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจราจรระหว่างนักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรกับนักเรียนที่ไม่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรและนักเรียนที่มีแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกัน

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยได้ดังนี้คือ

1. เป็นการศึกษามโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนรัฐบาลในกรุงเทพมหานคร ที่กำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2528

2. ตัวอย่างประชากรที่นำมาใช้ในการวิจัยนี้คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จากโรงเรียนรัฐบาลโดยแบ่งประเภทโรงเรียนเป็นโรงเรียนหญิง โรงเรียนชายและโรงเรียนสหศึกษาซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในเขตนครบาลเหนือ เขตนครบาลใต้ เขตนครบาลธนบุรี ตามการแบ่งเขตการปกครองท้องที่ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

สมมติฐานในการวิจัย

จากรายงานผลการวิจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี เช่น สมจิตร วัฒนคุลัง (2515: 20-24) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นพลเมืองดีของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3" พบว่านักเรียนหญิงโรงเรียนมัธยมศึกษาสายสามัญมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นพลเมืองดีโดยเฉลี่ยสูงกว่านักเรียนชายโรงเรียนมัธยมศึกษาสายสามัญและนักเรียนหญิงโรงเรียนมัธยมแบบประสมซึ่งนักเรียนกลุ่มอื่น ๆ นั้นมีความรู้ความเข้าใจไม่แตกต่างกัน สำหรับการศึกษาสภาพแวดล้อมทางบ้านพบว่าระดับการศึกษาของบิดามารดาของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาสายสามัญมีแนวโน้มสูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ ตลอดจนสภาพแวดล้อมและการปกครองภายในบ้านมีแนวโน้มช่วยส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นพลเมืองดีมากกว่ากลุ่มอื่น ประวิทย์ อรรถวิเวก (2518: 54-56) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "มโนทัศน์เกี่ยวกับประชาธิปไตยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในเขตกรุงเทพมหานคร" พบว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีมโนทัศน์เกี่ยวกับประชาธิปไตยแตกต่างกันไปตามเพศ ประเภทของโรงเรียน อาชีพของบิดา และการศึกษาของบิดา สำหรับทฤษฎีการเรียนรู้ที่ก่อให้เกิดมโนทัศน์ขึ้นนั้น เอดการ์ เดล (Edgar Dale 1960: 43) ได้แสดงในกรวยประสบการณ์ (The Cone of Experiences) ว่าประสบการณ์ตรงและมีความมุ่งหมาย (Direct and Purposeful Experience) เป็นประสบการณ์ที่สามารถสัมผัสได้โดยประสาทสัมผัสทั้ง 5 จากของจริง จากงานวิจัยและแนวคิดที่กล่าวมาข้างต้น แสดงว่า เพศ สภาพแวดล้อมทางครอบครัวและ

ประสบการณ์การเรียนรู้มีผลต่อมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดี ผู้วิจัยเห็นว่าองค์ประกอบดังกล่าวน่าจะมีผลต่อมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 เช่นกันจึงได้ตั้งสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ว่า

1. มโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรของนักเรียนชายและนักเรียนหญิงแตกต่างกัน

2. นักเรียนที่มีสภาพแวดล้อมทางครอบครัวต่างกันมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกัน

3. นักเรียนที่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรกับนักเรียนที่ไม่เคยเรียนเกี่ยวกับการจราจรมีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกัน

4. นักเรียนที่มีแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจรต่างกัน มีมโนทัศน์ความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับการจราจรแตกต่างกัน

<u>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</u>

1. เป็นแนวทางสำหรับผู้จัดทำหลักสูตรและผู้บริหารการศึกษาจะได้นำผลการวิจัยไปใช้ในการปรับปรุงหลักสูตรสังคมศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นในเรื่องเกี่ยวกับจราจรศึกษา

2. เป็นแนวทางสำหรับครูสังคมศึกษาในการจัดการสอนเกี่ยวกับการจราจรศึกษาในวิชาสังคมศึกษา

3. เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรของประเทศไทย ได้นำผลการวิจัยไปปรับปรุงคู่มือการให้ความรู้ในด้านการจราจรแก่เยาวชนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

4. เป็นแนวทางแก่นักศึกษาและผู้ที่สนใจจะค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ต่อไป

<u>คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัยนี้</u>

1. มโนทัศน์ หมายถึง ความรู้ความเข้าใจในเรื่องความเป็นพลเมืองดี

2. ความเป็นพลเมืองดี หมายถึง การมีคุณสมบัติและมโนทัศน์ที่ถูกต้องในเรื่องกฎหมาย การปกครองในระบอบประชาธิปไตย ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม ความรับผิดชอบในสังคมประชาธิปไตย การศึกษา การประกอบอาชีพ การใช้เหตุผล การมีระเบียบวินัย การควบคุมตนเอง การแสดงความคิดเห็นและการยอมรับความคิดเห็นส่วนรวม

3. การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

4. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 หมายถึง นักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ปีการศึกษา 2528 ในกรุงเทพมหานคร

5. สภาพแวดล้อมทางครอบครัว หมายถึง สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจและสังคม

สภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านเศรษฐกิจ หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ประกอบด้วยอาชีพของบิดามารดา รายได้ของบิดามารดา สิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้ความรู้ความบันเทิงและสถานภาพความเป็นเจ้าของบ้านของบิดามารดา

สภาพแวดล้อมทางครอบครัวด้านสังคม หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ประกอบด้วยแหล่งที่อยู่อาศัย วิธีการเดินทางไปโรงเรียนและความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ