

ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุ
ในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา
The Relationship between Self Discipline and Motorcycle
Accidents of the Secondary Schools' Students in Songkhla

ภาวิณี ตันรังสรรค์*
วันชัย ธรรมสังการ**
สุรธานี บุญญาพิทักษ์***

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาประเภท Cross-Sectional Study โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งจะนำมาเป็นแนวทางลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำผิดกฎจราจร อันเนื่องจากการใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาคือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ที่ขี่ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 485 คน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามและแบบวัดความมีวินัยในตนเอง โดยปรับปรุงจากแบบวัดพฤติกรรมของประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ (2547) และแบบทดสอบวินัยในตนเองของวิวัฒน์ อัคราณิษฐ์ (2523) ทาคูณภาพเครื่องมือด้วยการวิเคราะห์ค่า CVI (Content Validity Index) (Davis, 1992) มีค่าระหว่าง 0.6 – 1 ค่าอำนาจจำแนก ระหว่าง .3124 - .5293 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ (Alpha) เท่ากับ .8471 เก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน – ธันวาคม 2549 ผลการศึกษา พบว่า เพศชายถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร มากกว่าเพศหญิง นักเรียนที่มีประสบการณ์การขี่มีมากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุม มากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์ต่ำกว่า 2 ปี และพบว่า ความมีวินัยในตนเองสูงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ และยังมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยนักเรียนที่ศึกษาอยู่ในช่วงชั้นที่ 3 และมีความมีวินัยในตนเองสูงมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มอื่นๆ

-
- * นักศึกษานิเทศศาสตร์ สาขาพัฒนบริหารการมนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
 - ** รองศาสตราจารย์ประจำภาควิชาสารัตถศึกษา คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
 - *** อาจารย์ประจำภาควิชาการประเมินผลและวิจัย คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ

ผลการศึกษานี้จะเป็นแนวทางลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยโรงเรียนและหน่วยงานจราจรควรร่วมมือกันดำเนินการดังนี้ 1) ทดสอบความมีวินัยในตนเองของนักเรียนทุกคนโดยใช้แบบวัดความมีวินัยในตนเองจากการวิจัยครั้งนี้ เพื่อรณรงค์เสริมสร้างความมีวินัยในตนเองให้แก่เด็กเรียนที่อยู่ในกลุ่มวินัยในตนเองต่ำเป็นกลุ่มแรก 2) จัดโครงการให้นักเรียนรับรู้และเข้าใจความสำคัญของกฎหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง รวมถึงวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีวินัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่

ABSTRACT

The objective of this Cross-Sectional Study is to focus on relation between self-discipline and individual behavioral factors affecting accidents, the arrest for the traffic rule violation in order to reduce traffic accidents and the traffic rule violation among the motorcyclists. Four hundred and eighty-five secondary school students who ride motorcycles in Songkhla province were chosen as the subjects of the study. The questionnaire and the self-discipline assessment forms used as the research instruments were adapted from the behavioral assessment form of Prapornthip Kunakompitak (2004) and the self-discipline assessment form of Wiwat Asawanich (1980). CVI (Content Validity Index) (Davis, 1992) used to assess the validity of the instruments had a value ranging from 0.6 to 1. The discrimination power had a range from .3124 to .5293 and a total alpha coefficient was equal to .8471. The data was collected from November to December, 2006.

The findings of the research revealed that male students were arrested more than female students for the violation of traffic rules. The students whose riding experiences were more than 4 years broke the traffic rules more frequently than those whose riding experiences were less than 2 years. It was also found that the students who had high self-discipline were likely to cause less accident and lower arrest for violation of traffic rules than those who have low self-discipline. In addition, there was the correlation between the class-intervals and self-discipline to the accident occurrences. The students who were in the third level and had high self-discipline were likely to have less accident than other groups.

The results of this study will be used as a guideline to reduce the traffic accident rate. The schools should work collaboratively with traffic department on the following

activities. 1) Every student is required to complete the self-discipline assessment forms to promote their self-discipline in motorcycle riding by starting with the group of those who have low self-discipline. 2) The project is arranged for students to promote their awareness and understanding of the importance of traffic laws, how to follow traffic rules properly as well as the proper riding discipline in order to ensure the driving safety.

คำสำคัญ วินัยในตนเอง, อุบัติเหตุ, การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

บทนำ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีอัตราสูงขึ้น และส่งผลต่อการบาดเจ็บ สูญเสียทรัพย์สิน สูญเสียอวัยวะและสาเหตุการเสียชีวิตของบุคคลในชาติเพิ่มมากขึ้น ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ชนิดของยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ โดยพบมากที่สุดทั้งในกรุงเทพฯและภูมิภาค จากรายงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติเกี่ยวกับสถิติอุบัติเหตุ 4 ประเภทในประเทศไทย ปี 2535 พบว่าอุบัติเหตุของประชาชนเกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับหนึ่ง (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2536) โดยส่วนหนึ่งของผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะเป็นเยาวชน ซึ่งมีจำนวนไม่น้อยที่อายุยังอยู่ในวัยยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะมีใบอนุญาตขับขี่ ก็ใช้รถใช้ถนนอย่างลองผิดลองถูก ความคึกคะนอง การขาดทักษะ ขาดความรู้ ความเข้าใจต่อกฎระเบียบที่สำคัญในการใช้รถใช้ถนน ไม่มีประสบการณ์เพียงพอต่อภาวะคับขัน ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ พิการหรือถึงขั้นเสียชีวิต ยิ่งมีการก่อสร้างถนน ขยายถนน รถยนต์ และรถจักรยานยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น สถิติอุบัติเหตุก็ยิ่งมากขึ้น และเมื่อผนวกกับพฤติกรรมของคนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขับขี่ยานพาหนะหรือใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง ขาดวินัยในตนเองหรือขาดวินัยจราจร ปัญหาจราจรก็จะยิ่งรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในเมืองที่เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาที่รองรับเยาวชนในช่วงวัยนี้จะมีการใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเมืองอื่น ซึ่งอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นด้วย การศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อจะได้ทราบถึงระดับความมีวินัยในตนเอง การเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยใช้แนวคิดทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาร์เรอร์ (1950) (อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช. 2542) ที่เน้นถึงการเกิดวินัยในตนเองของบุคคลจากการอบรมเลี้ยงดูและปลูกฝังระเบียบวินัยในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และทฤษฎีว่าด้วยการพัฒนาการของแรงจูงใจทางจริยธรรมของเพคและเฮวิส เอิสต์ (ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2527 อ้างในสุภาพร ณะชานนท์. 2544, 10) กล่าวว่าบุคคลจะมีวินัยใน

ตนเองสูงหรือต่ำมาจากการทำงานร่วมกันของอีโก้และซูเปอร์อีโก้ ซึ่งเกิดจากการได้รับความรู้ทางจริยศึกษาที่ต่างระดับกัน โดยบุคคลที่มีวินัยในตนเองสูงจะมีความสามารถควบคุมตนเองและตระหนักถึงการกระทำของตนเองต่อสังคมมากกว่า ผลการศึกษาจะเป็นแนวทางส่งเสริม และพัฒนาความมีวินัยในตนเอง เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน
2. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา
3. เพื่อหาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สมมติฐานงานวิจัย

1. นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกันมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน
2. วินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์
3. ปฏิสัมพันธ์ระหว่างวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยจะเป็นแนวทางให้สถาบันการศึกษาจัดทำโครงการสร้างวินัยในการใช้รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎจราจรให้แก่นักเรียนในจังหวัดสงขลาเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการกระทำผิดกฎจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างได้
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับความมีวินัยในตนเองและการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในจังหวัดสงขลา เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดโครงการเสริมสร้างวินัยในตนเองที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่ นักเรียน นักศึกษาและกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มอื่นๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลาและจังหวัดอื่น ๆ

ขอบเขตของการวิจัย ในการดำเนินการศึกษารั้งนี้ได้จำกัดขอบเขตที่ศึกษาดังนี้

1. ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เป็นเจ้าของรถและไม่ใช่เจ้าของรถของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา
2. ศึกษาความมีวินัยในตนเองในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาซึ่งจะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์
3. ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย ได้แก่
 - 2.1 ตัวแปรอิสระ
 - 2.1.1 เพศ ระหว่าง เพศชายและเพศหญิง
 - 2.1.2 ช่วงชั้นที่ศึกษา ระหว่างช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4

- 2.1.3 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกเป็นประสบการณ์ ต่ำ
กว่า 2 ปี , ระหว่าง 3 – 4 ปี และมากกว่า 4 ปี
- 2.1.4 การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.1.5 ความมีวินัยในตนเอง จำแนกเป็น 3 ระดับ คือ สูง, ปานกลาง, ต่ำ
- 2.2 ตัวแปรตาม จำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่
- 2.2.1 การเกิดอุบัติเหตุ 2.2.2 การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. **วินัย** หมายถึง การควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบแบบแผนและขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงาม เพื่อความสงบสุขในชีวิตของตนเอง ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม

2. **วินัยในตนเอง** หมายถึง ความสามารถในการบังคับควบคุมอารมณ์ตลอดจนพฤติกรรมของตนเองที่แสดงออกและสังเกตเห็นได้โดยใช้หลักเหตุผลที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบของสังคมและศีลธรรม มีความตั้งใจจริง และเชื่อมั่นในพฤติกรรมที่ตนแสดงออกว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้องและเป็นพฤติกรรมที่เกิดผลดีต่อตนเองและสังคม แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ สูง , ปานกลาง , ต่ำ โดยมีเกณฑ์การจำแนก ดังนี้

2.1 **วินัยในตนเองสูง** หมายถึง นักเรียนที่ได้คะแนนจากแบบวัดความมีวินัยในตนเอง ตั้งแต่ $\bar{X} + 1SD$ ขึ้นไป

2.2 **วินัยในตนเองปานกลาง** หมายถึง นักเรียนที่ได้คะแนนจากแบบวัดความมีวินัยในตนเอง ตั้งแต่ $\bar{X} \pm 1SD$

2.3 **วินัยในตนเองต่ำ** หมายถึง นักเรียนที่ได้คะแนนจากแบบวัดความ มีวินัยในตนเอง ตั้งแต่ $\bar{X} - 1SD$ ลงมา

3. **กฎจราจร** หมายถึง ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 ได้แก่ สัญญาณ และเครื่องหมายจราจรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์

4. **สัญญาณจราจร** หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขนเสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตาม

5. **เครื่องหมายจราจร** หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตาม

6. **อุบัติเหตุจราจร** หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยกะทันหันจากการขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์และก่อให้เกิดอันตรายตั้งแต่เล็กน้อย คือ ทรัพย์สินเสียหาย ไปจนถึงบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิตจากเหตุการณ์นั้น

7. **การเกิดอุบัติเหตุ** หมายถึง การเกิดเหตุการณ์โดยกะทันหันจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ รถแลบล้มเอง , ขับขี่ชนสิ่งกีดขวาง เช่น วัตถุสิ่งของ/คน/สัตว์ , ขับขี่ชนกับรถจักรยานยนต์คันอื่น , ขับขี่ชนกับรถยนต์คันอื่น และสาเหตุอื่นๆ ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียการทรงตัวจนไม่อาจควบคุมรถให้วิ่งไปได้

8. **การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร** หมายถึง การปฏิบัติผิดกฎจราจรและถูกเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรสั่งลงโทษตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย ตามบทบัญญัติของกฎหมาย คือ ว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่ง โทษฐานฝ่าฝืนสัญญาณและเครื่องหมายจราจร หรือฝ่าฝืนกฎจราจรว่าด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535

9. **วัยรุ่น** หมายถึง วัยที่มีอายุประมาณ 13-19 ปี (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2542, 1062)

10. **นักเรียนระดับมัธยมศึกษา** หมายถึง บุคคลที่กำลังศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4 ที่สุ่มเป็นกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียนระโนดวิทยา,โรงเรียนรัตภูมิวิทยา,โรงเรียนมหาวิชราวุธและโรงเรียนสะเดา"ซรรค์ชัยกัมพลานท์อนุสรณ์"

11. **ปฏิสัมพันธ์** หมายถึง หมายถึงความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องกันของตัวแปร 2 ตัวที่มีผลต่อตัวแปรอื่น ในที่นี้ คือ ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์กับปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนฯ คือ เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

สัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

n	แทน	จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยของผลรวมยกกำลังสองของค่าความเบี่ยงเบน
SD	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
SS	แทน	ผลรวมยกกำลังสองของค่าความเบี่ยงเบน
S^2	แทน	ค่าความแปรปรวน
t	แทน	สถิติที่ใช้ทดสอบกรณีการแจกแจงแบบ t
r	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
F	แทน	สถิติที่ใช้ทดสอบกรณีการแจกแจงแบบ F
**	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
*	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

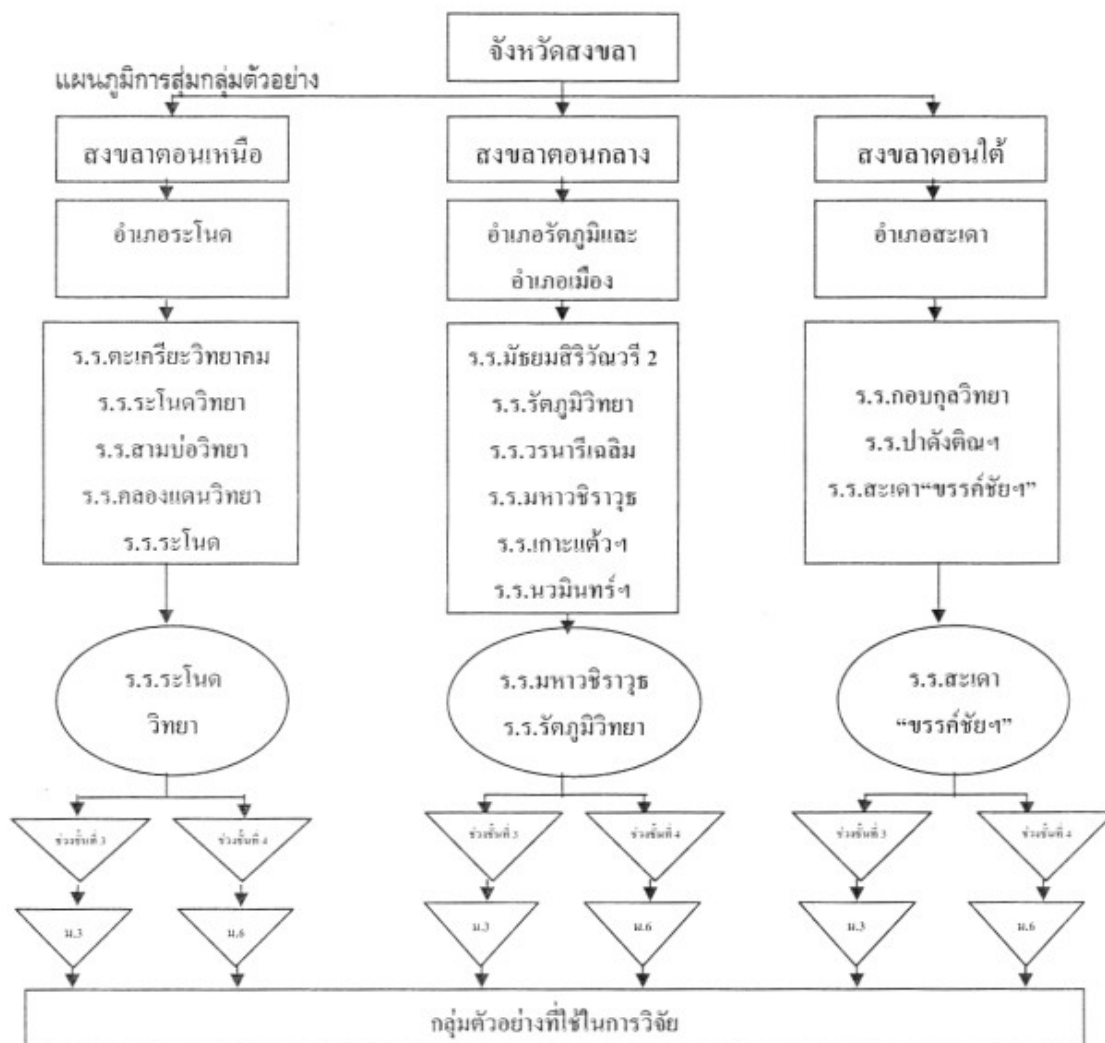
ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาของโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาสงขลาทั้ง 3 เขต 39 โรงเรียน จำนวน 44,998 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4 ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จากการกำหนดกลุ่มตัวอย่างด้วยการคำนวณโดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane, 1973) นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 485 คน

วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน ดังนี้

1. สุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Sampling) แบ่งอำเภอในจังหวัดสงขลา ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ สงขลาตอนเหนือ สงขลาตอนกลาง และสงขลาตอนใต้
2. สุ่มแบบแบ่งกลุ่ม (cluster sampling) ได้อำเภอที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง 4 อำเภอ ดังนี้ อำเภอระโนด อำเภอรัตภูมิ อำเภอเมือง และอำเภอสะเดา โดยอำเภอระโนด ได้โรงเรียนระโนดวิทยา , อำเภอรัตภูมิ ได้โรงเรียนรัตภูมิวิทยา , อำเภอเมือง ได้โรงเรียนมหาวิทยาลัยราชภัฏ และอำเภอสะเดา ได้โรงเรียนสะเดา “ซอร์ค ซัยกัมพลานนท์อนุสรณ์” โดยสุ่มจากรายชื่อโรงเรียน
3. สุ่มแบบแบ่งชั้น (stratified sampling) แบ่งเป็นช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 2 ชั้นปี คือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6
4. สุ่มแบบโควตา (quota sampling) จากนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 485 คน ดังแสดงในแผนภูมิ



เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา แบบวัดความมีวินัยในตนเองและแบบสอบถาม มี 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 บั๊จจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขั้รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขั้รถจักรยานยนต์และความมีวินัยในตนเอง **ตอนที่ 2** แบบวัดความมีวินัยในตนเอง **ตอนที่ 3** แบบสอบถามการเกิดอุบัติเหตุ **ตอนที่ 4** แบบสอบถามการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย สถิติ t-test , One-way และ Two-way ANOVA และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ผลวิเคราะห์ข้อมูล

สมมติฐานข้อที่ 1 นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่มีบั๊จจัยส่วนบุคคลต่างกันมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน พบว่า

ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การ ขับขี่และการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ดังแสดงในตารางที่ 1 และ 2

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุกับปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ ช่วงชั้นที่ศึกษาและการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

ตัวแปร	n	\bar{X}	SD	t	sig
เพศ	195	1.4325	.6070	1.414	.158
ชาย					
หญิง	290	1.3609	.5014		
ช่วงชั้นที่ศึกษา					
ช่วงชั้นที่ 3	224	1.4025	.5733	.479	.632
ช่วงชั้นที่ 4	261	1.3787	.5240		
การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่					
มี	76	1.3421	.5227	-.826	.409
ไม่มี	409	1.3985	.5514		

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของการเกิดอุบัติเหตุกับประสบการณ์การขับขี่

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ประสบการณ์การขับขี่	ระหว่างกลุ่ม	.213	2	.106	.355	.702
	ภายในกลุ่ม	144.525	482	.300		
	รวม	144.737	484			

แต่ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกัน ส่งผลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ < .001 ดังตารางที่ 3 และตารางที่ 4

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการถูกจับกุมระหว่างเพศ

ตัวแปร	n	\bar{X}	SD	t	sig	
การถูกจับกุมฯ	ชาย	195	2.0256	.8336	3.505**	.001
	หญิง	290	1.7741	.6780		

จากตารางที่ 3 พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาเพศชายมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของการถูกจับกุมตามประสบการณ์การขับขี่

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
การถูกจับกุม	ระหว่างกลุ่ม	6.399	2	3.199	5.740**	.003
	ภายในกลุ่ม	268.645	482	.557		
	รวม	275.043	484	3.199		

จากตารางที่ 4 พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .003

ดังนั้นจึงทดสอบการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรรายคู่ พบว่า มี 1 คู่ ที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี กับมากกว่า 4 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่การถูกจับกุมตามประสบการณ์การขับขี่ด้วยวิธี Scheffé

ประสบการณ์การขับขี่	(1) ($\bar{X} = 1.6104$)	(2) ($\bar{X} = 1.8452$)	(3) ($\bar{X} = 1.9490$)
ต่ำกว่า 2 ปี (1)	-	-.2348	-.3385*
ระหว่าง 3 – 4 ปี (2)	-	-	-.1037
มากกว่า 4 ปี (3)	-	-	-

จากตารางที่ 5 นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานข้อที่ 2 ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

ตัวแปร	(1)	(2) r	(3) r
วินัยในตนเอง	-	-.221**	-.296**
(1)			
การเกิดอุบัติเหตุ	-	-	.309**
(2)			
การถูกจับกุมฯ	-	-	-
(3)			

จากตารางที่ 6 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียน มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีค่า $r = .221$ (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01) และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยมีค่า $r = .296$ (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01) และผลการศึกษายังพบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรอีกด้วย โดยมีค่า $r = .309$ (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01) ซึ่งหมายความว่า นักเรียนที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปริมาณมาก จะมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากตามไปด้วย

จากผลการศึกษาที่ปรากฏ อธิบายได้ว่า ความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์ผกผันกัน คือ นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ หรือสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรจะมีปริมาณน้อยในกลุ่มนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูง ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

สมมติฐานข้อที่ 3 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

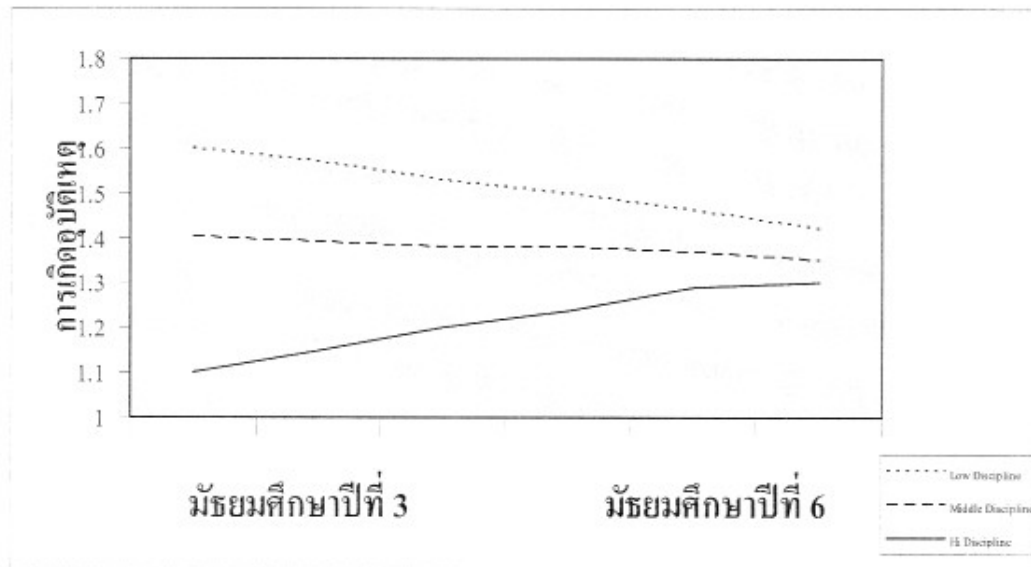
ผลการศึกษาพบว่า ช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองมีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ช่วงชั้นที่ศึกษา	.0483	1	.0483	.169	.681
วินัยในตนเอง	6.054	2	3.027	10.584**	.000
ช่วงชั้นที่ศึกษา X วินัย	1.900	2	.950	3.321*	.037
ความคลาดเคลื่อน	136.981	479	.286	-	-
รวม	1081.389	484	-	-	-

จากตารางที่ 7 พบว่า ช่วงชั้นที่ศึกษาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลากับความมีวินัยในตนเองมีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่านักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น ดังแสดงในแผนภูมิที่ 7.1

แผนภูมิที่ 7.1 แสดงปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาที่พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน โดยเพศชายมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง และนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4

ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของพนัส สายทอง (2542) วีรศักดิ์ ชาตรีรานนท์ (2545) พบว่า เพศชายมีการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง และวรวิทย์ จันทร์ชุม (2544) ที่พบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.04 เท่าของเพศหญิง ทั้งนี้เพราะเพศชายมีการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และเพศชายเป็นเพศที่มีอารมณ์เหินห่างหันหลังแล่น ใจร้อน วู่วาม ชอบทำกิจกรรมที่ท้อภัยเสี่ยงภัย เพื่อแสดงความสามารถของตนเอง (สุพล บุญทรง.2523 อ้างในนงคราญ ยุทธแสน. 2540) ดังนั้นเพศชายจึงมีโอกาที่จะถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง และเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ที่ยังอยู่ในช่วงวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ศึกษาค้นคว้า ตี้อรรถและชอบทำตามความคิดของตนเอง จึงมีความกล้าที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ ซึ่งจากแนวคิดตามทฤษฎีของมาวเรอร์ (Mowrer) ; เพคและเฮวิสเฮิร์ต (Peck and Havighurst) (ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; ลำไย สิทมาตย์ 2545 ; สุภาพร ธนะชานนท์ 2544, 10) ได้กล่าวไว้ว่า บุคคลที่ได้รับการปลูกฝังในเรื่องระเบียบวินัยและได้รับความรู้ทางจริยศึกษาเป็นอย่างดี จะมีการพัฒนาการทำงานของอีโก้และซูเปอร์อีโก้ที่เกี่ยวกับการแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ของตน ทำให้มีการพัฒนาระดับความมีวินัยในตนเองให้เป็นผู้ที่สามารถควบคุมตนเองได้ดี คิดและปฏิบัติอย่างมีเหตุผล และจะตระหนักถึงผลของการกระทำของตนต่อผู้อื่น โดยการเรียนรู้ชั้นที่ 5 ตามทฤษฎีของมาวเรอร์ (Mowrer) กล่าวว่า เมื่อเด็กมีการเลียนแบบพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ที่ตนรัก เด็กก็จะเกิดความสุขและพอใจ ซึ่งความสุขและความพอใจนี้เป็นลักษณะการให้รางวัลและชมเชยตนเองโดยที่ไม่ต้องหวังผลจากภายนอก โดยความสามารถในการให้รางวัลตนเองนี้ มาวเรอร์เชื่อว่า เป็นลักษณะที่แสดงถึงการบรรลุภาวะทางจิตของบุคคล และจะพัฒนาต่อไปจนสมบูรณ์เมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่ ก็จะเป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองสูง ดังนั้นบุคคลที่มีความมีวินัยในตนเองสูงเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็จะมีการขับขี่อย่างระมัดระวังและเคารพกฎ กติกาของกฎหมาย จึงส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำ อย่างไรก็ตามในการศึกษาครั้งนี้พบความสัมพันธ์ดังกล่าวในค่าที่ค่อนข้างต่ำ อาจเนื่องจากภาวะในตนเองของวัยรุ่นที่อยู่ในวัยศึกษาค้นคว้า ต้องการเป็นจุดเด่น ทำให้มีการขับขี่อย่างไม่ระมัดระวัง ถึงแม้จะมีวินัยในตนเองสูงก็ตาม จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมได้

ผลการศึกษานี้สัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมี

วินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จากผลการศึกษาดังกล่าว อาจเนื่องจากเหตุผลข้างต้น กล่าวคือ พฤติกรรมส่วนตัวของนักเรียนที่กำลังศึกษาในช่วงชั้นที่ 3 คือ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 เป็นเยาวชนที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนต้นถึงตอนกลาง มีการเปลี่ยนแปลงของฮอร์โมน ซึ่งส่งผลต่อร่างกายและจิตใจ พัฒนาการทางอารมณ์มีการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกเร็วและง่าย ทุกอารมณ์จะมีความรุนแรง จึงเข้ากับบุคคลต่างวัยได้ยาก จึงมักเข้าหากกลุ่มเพื่อนที่เป็นเพศเดียวกัน เพราะยอมรับและเข้าใจกันได้ง่ายกว่า (ศรีเรือน แก้วกังวาน 2540, 336) จะไม่ชอบการออกคำสั่ง มักทดลองฝ่าฝืนกฎระเบียบ (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข 2544) ตามทฤษฎีพัฒนาการทางจริยธรรมของโคลเบอร์ก (1972, 1976) ได้กล่าวว่า การใช้เหตุผลเชิงจริยธรรมมีความสัมพันธ์กับการบรรลุภาวะเชิงจริยธรรมพร้อมกับการพัฒนาด้านอื่น ๆ ด้วย โดยแบ่งลำดับขั้นเหตุผลเชิงจริยธรรมเป็น 6 ขั้น โดยขั้นที่ 4 หลักจริยธรรมทำตามกฎเกณฑ์ (authority maintaining morality) ขั้นนี้บุคคลจะทำถูกหรือมีพฤติกรรมในทางที่ดี ที่ถูกต้องนั้น จะต้องเป็นการปฏิบัติตามหน้าที่ของตน เชื่อฟังและเคารพกฎหมาย ยึดหลักธรรมทางศาสนา ซึ่งขั้นนี้จะอยู่ในช่วงอายุประมาณ 13 – 16 ปี (ล้วนและอังคณา สายยศ 2543, 176) โดยเด็กจะมีพฤติกรรมบรรลุตามหลักจริยธรรมขั้นที่ 4 ได้ จะต้องได้รับการอบรมปลูกฝังมาตามลำดับขั้นตามทฤษฎีโคลเบอร์ก (1972, 1976) ให้เป็นบุคคลที่มีเหตุผลเชิงจริยธรรม ซึ่งหมายถึงเป็นบุคคลที่มีวินัยในตนเองสูง นั้นเอง แต่ถ้าเด็กขาดการอบรมปลูกฝังจริยธรรมที่ถูกต้อง ก็จะมีพฤติกรรมที่เป็นไปตามอารมณ์ของวัยรุ่นที่ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ คึกคะนอง อยากรู้ อยากรอง ชอบการทำหาย ทำตามความคิดของตนเองหรือเลียนแบบพฤติกรรมของเพื่อน เพื่อให้เกิดการยอมรับว่าเป็นพวกเดียวกัน เมื่อประกอบกับการมีวินัยในตนเองต่ำ คือบุคลิกภาพที่ขาดระเบียบวินัย ขาดการควบคุมตนเองอย่างเพียงพอในการกระทำสิ่งที่ไม่ถูกต้อง ตามทฤษฎีของเพคและเฮวิสเซอร์ส (ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; ลำไย สิหามาตย์ 2545 ; สุภาพร ณะชานนท์ 2544, 10) จึงส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุสูงตามไปด้วย

และผลการศึกษายังพบว่า นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูงเมื่อศึกษาช่วงชั้นที่สูงขึ้นกลับมีการเกิดอุบัติเหตุสูงตามไปด้วย จากผลการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) พบว่าพฤติกรรมของวัยรุ่นตอนปลาย อายุระหว่าง 18 – 21 ปี เป็นระยะพัฒนาการสู่วุฒิภาวะอย่างสมบูรณ์แบบ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจมากกว่าด้านร่างกาย โดยเฉพาะความรู้สึกนึกคิดและปรัชญาชีวิต รู้จักคิดถึงอนาคตหรือผลที่จะตามมาในระยะยาว ช่วงนี้วัยรุ่นจะมีความสุขอยู่กับเพื่อนที่มีอายุรุ่นราวคราวเดียวกัน ที่มีความคิด คำนิยม ทัศนคติ ความเชื่อ และอื่นๆ ใกล้เคียงกัน ให้ความสำคัญกับกลุ่มเพื่อนมากกว่าบิดามารดา พฤติกรรมของกลุ่มเพื่อนจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจและการกระทำของวัยรุ่นมาก (กมลธิ รัชมาศ 2540) และการศึกษาของ วรวิทย์ จันทรชุม (2544) พบว่า วัยรุ่นเป็นวัยที่มีการใช้รถจักรยานยนต์และเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 2.98 เท่าของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 15 ปี ดังนั้น เมื่อวัยรุ่นได้เข้าในกลุ่มเพื่อนที่ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์เหมือนกันและมีพฤติกรรมการขับขี่

ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จึงอาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นได้ จากเหตุผลต่าง ๆ ที่กล่าวมา อาจทำให้นักเรียนเมื่อศึกษาช่วงชั้นที่สูงขึ้น มีการขับซิ่งรถจักรยานยนต์มากขึ้น แต่มีพฤติกรรมตามกลุ่มเพื่อน แม้จะมีวินัยในตนเองสูง ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า 1. เพศและประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่แตกต่างกัน มีผลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร 2. บุคคลที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากก็จะมีอาการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมาก 3. ความมีวินัยในตนเองมีความสัมพันธ์ผกผันกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุม ดังนั้น โรงเรียนและหน่วยงานจราจร ควรร่วมมือกันดำเนินการดังนี้
 - 1.1 โรงเรียนควรทดสอบความมีวินัยในตนเองของนักเรียนทุกคน เพื่อรณรงค์เสริมสร้างความมีวินัยในตนเองให้แก่นักเรียนที่อยู่ในกลุ่มวินัยในตนเองต่ำเป็นกลุ่มแรก
 - 1.2 จัดโครงการอบรมให้นักเรียนรับรู้และเข้าใจความสำคัญของกฎหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง รวมถึงวิธีการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างมีวินัยโดยเน้นเพศชายและกลุ่มที่มีประสบการณ์การขับซิ่งมากกว่า 4 ปี

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย

1. ในการศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาสายสามัญ การวิจัยต่อไปจึงควรศึกษากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียนสายอาชีพที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นที่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและกระทำความผิดได้เช่นเดียวกัน
2. ควรเพิ่มตัวแปรเพื่อการศึกษาให้มากขึ้น เพื่อให้ได้ทราบผลของการขาดวินัยในตนเองที่มีต่อความเสี่ยงด้านอื่นๆ เช่น ด้านอาชญากรรมทางเพศ ด้านยาเสพติด เพื่อป้องกันต่อไป

บรรณานุกรม

- กมลรัตน์ รัชมาศ. (2540) พฤติกรรมการมีวินัยในตนเองของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ. ภาคนิพนธ์ พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2536) สถิติอุบัติเหตุ 4 ประเภท ในประเทศไทย พ.ศ.2535. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี.
- นงคราญ ยุทธเสน. (2540) จิตลักษณะกับพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักเรียน. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- ประพรทิพย์ คุณภากรพิทักษ์. (2547) **ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลเชิงจริยธรรมกับพฤติกรรมวินัยในตนเองของนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น**. ปรินญาณิพนธ์มหาวิทยาลัย ขอนแก่น.
- พนัส สายทอง, ร.ต.อ. (2542) **วินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนกับปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการจราจรในเขตเทศบาลเมืองลำปาง**. การค้นคว้าอิสระ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546) **พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542**. กรุงเทพฯ : นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.
- ล้วน และอังคณา สายยศ. (2543) **การวัดด้านจิตพิสัย**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สุวิริยาสานส์.
- ลำไย สิหามาตย์. (2545) **ความสัมพันธ์ระหว่างการอบรมเลี้ยงดูกับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่มีผู้ปกครองคนเดียว**. วิทยานิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วรวิทย์ จันทรชুম. (2544) **ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี**. วิทยานิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สงขลา : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. (2544) **การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี**. การค้นคว้าอิสระ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วิวัฒน์ อัสวานิชย์. (2523). **ความสัมพันธ์ระหว่างวินัยในตนเองกับความซื่อสัตย์ของเด็กไทย**. ปรินญาณิพนธ์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- วิรัชศักดิ์ ธาตรีฐานนท์. (2545) **การศึกษาลักษณะอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาอำเภอเมืองนราธิวาส**. วิทยานิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สงขลา : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ศรีเรือน แก้วกังวาล. (2540) **จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย (เล่ม 2) วัยรุ่น-วัยสูงอายุ**. พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุภาพร ณะชานันท์. (2544) **รายงานการวิจัยฉบับที่ 60 ปัจจัยที่มีผลต่อวินัยในตนเองของนิสิตปริญญาตรีมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**. สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สุรพงศ์ ชูเดช.. (2542) **ผลของการฝึกอบรมตามแนวทางไตรสิกขาที่มีต่อการพัฒนาวินัยในตนเองของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5**. ปรินญาณิพนธ์ ศึกษาศาสตรดุษฎีบัณฑิต กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- Davis, R. E. (1992). **The strongest women : exploration of inner resources of abused women**. Qualitative Health Research, 12(9), 1248 – 1263.
- Yamane, T. (1973). **Statistics. An Introductory Analysis**. Singapore : Times Printers Sdn. Phd.