

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจมีจุดมุ่งหมายของการวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมฯ ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเสริมสร้างความมีวินัยในตนเอง เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น โดยศึกษาความมีวินัยในตนเอง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านความเชื่อมั่นในตนเอง ด้านความรับผิดชอบ ด้านความเป็นผู้นำ ด้านความซื่อสัตย์ และด้านความอดทน ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และระดับความมีวินัยในตนเอง

สมมติฐานของการวิจัย คือ 1) ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ 2) ปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ระหว่างเพศ, ช่วงชั้นที่ศึกษา, ประสบการณ์การขับขี่, การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และระดับความมีวินัยในตนเอง 3) มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุ 4) มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

ขอบเขตของการวิจัย ในการดำเนินการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้จำกัดขอบเขตที่ศึกษาดังนี้

1) ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทั้งที่เป็นเจ้าของรถและไม่ใช่อำนาจของรถ 2) ศึกษาความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่ใช้รถจักรยานยนต์ ในด้านความเชื่อมั่นในตนเอง ด้านความรับผิดชอบ ด้านความเป็นผู้นำ ด้านความซื่อสัตย์ ด้านความอดทน

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย ตัวแปรอิสระ จำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่ 1) ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกเป็น เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษาประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ 2) ความมีวินัยในตนเอง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านความเชื่อมั่นในตนเอง ด้านความรับผิดชอบ ด้านความเป็นผู้นำ ด้านความซื่อสัตย์ และด้านความอดทน **ตัวแปรตาม** จำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่ 1) การเกิดอุบัติเหตุ 2) การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

ประชากร ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาของโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาสงขลาทั้ง 3 เขต ที่จัดการเรียนการสอนช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4 จำนวน 39 โรงเรียน ประชากรทั้งสิ้นจำนวน 44,998 คน

กลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 4 ของโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาสงขลาทั้ง 3 เขต จำนวน 44,998 คน จากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยการคำนวณโดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane, 1973) นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 485 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถามและแบบวัดความมีวินัยในตนเอง มี 4 ตอน **ตอนที่ 1** ปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในจังหวัดสงขลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นแบบเลือกตอบ มี 4 ข้อ ประกอบด้วย เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ **ตอนที่ 2** เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า ตั้งแต่บ้อยที่สุด – ไม่เคย ประกอบด้วย แบบวัดความมีวินัยในตนเองครอบคลุมพฤติกรรม 5 ด้าน คือ 1) ด้านความเชื่อมั่นในตนเอง 2) ด้านความรับผิดชอบ 3) ด้านความเป็นผู้นำ 4) ด้านความซื่อสัตย์ และ 5) ด้านความอดทน **ตอนที่ 3** แบบสอบถามการเกิดอุบัติเหตุ **ตอนที่ 4** แบบสอบถามการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

การวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลจากการสรุปผลแบบวัดความมีวินัยในตนเอง และแบบสอบถามการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows v. 11 โดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย สถิติ t-test , One-way และ Two-way ANOVA และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาจากนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 485 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบวัดความมีวินัยในตนเองและแบบสอบถาม สรุปผลการศึกษิตตามสมมติฐาน ดังนี้

1. การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.221^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ด้วย โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.296^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และผลการศึกษายังพบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรอีกด้วย โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $.309^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากผลการศึกษาที่ปรากฏ อธิบายได้ว่า ความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร มีความผกผันกัน คือ นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ หรือสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมีปริมาณน้อยในกลุ่มนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูง ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

ดังนั้น จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความมีวินัยในตนเองรายด้านกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อจัดลำดับความสำคัญของความมีวินัยในตนเองแต่ละด้านของนักเรียนที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนทุกด้านมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยพบความสัมพันธ์รายด้านต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ เรียงจากความสัมพันธ์สูงไปต่ำหรือลักษณะความสำคัญของความมีวินัยในตนเองที่สำคัญที่สุดไปน้อยที่สุด ดังนี้ ด้านความซื่อสัตย์ ด้านความอดทน ด้านความเชื่อมั่น ด้านความรับผิดชอบ และด้านความเป็นผู้นำ

2. การศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและควมมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ จำแนกตามเพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และระดับควมมีวินัยในตนเอง พบว่า

2.1 นักเรียนทั้งเพศชายและเพศหญิง มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยเพศชายถูกจับกุมมากกว่าเพศหญิง

2.2 นักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และนักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 4 มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ และการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.3 นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี Scheffe พบว่า มี 1 คู่ที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี กับนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี โดยนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.4 นักเรียนทั้งกลุ่มที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.5 นักเรียนที่มีระดับควมมีวินัยในตนเองแตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุโดยเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี Scheffe พบว่า มีความแตกต่างกันทั้ง 3 คู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนที่มีระดับควมมีวินัยในตนเองสูงมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับควมมีวินัยในตนเองระดับปานกลางและระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับควมมีวินัยในตนเองปานกลางมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับควมมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

และจากการทดสอบการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรรายคู่ด้วยวิธี Scheffe พบว่า มีความแตกต่างกัน 2 คู่ โดยนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกันของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนที่แตกต่างกันมีการเกิดอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับปานกลางและระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้จำนวน 1 ตัวแปรจากตัวแปรที่ศึกษาทั้งหมด 5 ตัวแปร

สรุปผลการศึกษาการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร เพื่อทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกันของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ดังนี้

ตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคล จำนวน 2 ตัวแปร คือ เพศและประสบการณ์การขับขี่ มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน โดยเพศชายถูกจับกุมฯ มากกว่าเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และนักเรียนที่มีประสบการณ์ต่างกันถูกจับกุมฯ ต่างกัน โดยนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน โดยนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้จำนวน 3 ตัวแปรจากตัวแปรที่ศึกษาทั้งหมด 5 ตัวแปร

3. การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า

3.1 เพศของนักเรียนกับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3.2 ช่วงชั้นที่ศึกษาของนักเรียนกับความมีวินัยในตนเองมีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่านักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีความมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น

3.3 ประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเอง ไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่ที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3.4 การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .115

สรุปผลการศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความมีวินัยในตนเองและช่วงชั้นที่ศึกษามีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

4. การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า

4.1 เพศกับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4.2 ช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ศึกษาช่วงชั้นที่ต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4.3 ประสิทธิภาพการขับขี่กับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีประสิทธิภาพการขับขี่ที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4.4 การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาทั้งที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สรุปผลการศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลจำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสิทธิภาพการขับขี่และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า ไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา นี้ ได้กำหนดสมมติฐานไว้ 4 ข้อ ผลการศึกษาเพื่อทดสอบสมมติฐานปรากฏว่าเป็นไปตามสมมติฐาน จำนวน 3 ข้อ คือ ข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 จึงขออภิปรายผลตามสมมติฐานดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร จากผลการศึกษาพบว่า ความมีวินัยในตนเองมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมฯ โดยนักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ มีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.221^{**}$ และมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำด้วย มีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.296^{**}$ หมายความว่า นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุและถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำ และผลการศึกษา ยังพบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรอีกด้วย โดยมีค่า $r = .309^{**}$ หมายความว่า นักเรียนที่มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์มากก็จะมีถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากตามไปด้วย โดยค่า r คือ ค่าความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งมีค่าเท่ากับ $.309^{**}$ อธิบายได้ว่า ความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรเป็นไปในทางเดียวกันค่อนข้างมากหรือสถิติการเกิดขึ้นของเหตุการณ์ทั้งสองเหตุการณ์ก็คล้ายตามกัน หมายความว่า ถ้านักเรียนระดับมัธยมศึกษาเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นปริมาณมาก ก็จะทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมมากตามไปด้วย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.01$ และจากวิเคราะห์เปรียบเทียบความมีวินัยในตนเองรายด้านกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในการใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนด้านความซื่อสัตย์และความอดทน มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด และความมีวินัยในตนเองด้านความเป็นผู้นำ

มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำที่สุด

ซึ่งจากแนวคิดตามทฤษฎีของมาวเรอร์ (Mowrer) ; เพคและเฮวิสเฮิร์ต (Peck and Havighurst) (ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; ลำไย สีหามาศย์ 2545 ; สุภาพร ณะชนานท์ 2544, 10) ได้กล่าวไว้ว่า บุคคลที่ได้รับการปลูกฝังในเรื่องระเบียบวินัย และได้รับความรู้ทางจริยศึกษาเป็นอย่างดี จะมีการพัฒนาการทำงานของอีโก้และซูเปอร์อีโก้ที่เกี่ยวกับการแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ของตน ทำให้มีการพัฒนาระดับความมีวินัยในตนเองให้เป็นผู้ที่สามารถควบคุมตนเองได้ดี คิดและปฏิบัติอย่างมีเหตุผล และจะตระหนักถึงผลของการกระทำของตนต่อผู้อื่น มีความรับผิดชอบต่องาน ซึ่งคุณลักษณะของความมีวินัยในตนเองด้านความซื่อสัตย์ จะหมายถึงบุคคลที่มีการกระทำหรือพฤติกรรมของตนที่ปฏิบัติอย่างเหมาะสมและตรงต่อความเป็นจริง มีการประพฤติปฏิบัติอย่างตรงไปตรงมาทั้ง กาย วาจา ใจทั้งต่อตนเองและผู้อื่น และความมีวินัยในตนเองด้านความอดทน เป็นความสามารถของร่างกาย ความคิด และจิตใจที่จะทนต่อการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ได้ สามารถบังคับตนเองให้รู้จักควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมที่จะแสดงออกมาเมื่อมีสิ่งเร้าที่ไม่น่าพึงพอใจมากระทบ ดังนั้นบุคคลที่มีวินัยในตนเอง โดยเฉพาะด้านความซื่อสัตย์และด้านความอดทนทั้งสองด้านในระดับสูง จึงมีแนวคิด ทศนคติ และพฤติกรรมที่ให้ความนับถือตนเอง ไม่ปฏิบัติในสิ่งที่ตนเองคิดและรู้สึกว่าเป็นสิ่งผิด จึงมีการจับขี่รถจักรยานยนต์อย่างระมัดระวัง และเคารพกฎกติกาของสังคม กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำไปด้วย ในทางตรงกันข้าม บุคคลที่ไม่มีหรือขาดวินัยในตนเองหรือมีวินัยในตนเองในระดับต่ำ จะเป็นบุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้และซูเปอร์อีโก้ค่อนข้างน้อยมาก จะยึดตนเองเป็นศูนย์กลางและเห็นแก่ตัวฝ่ายเดียวโดยไม่เรียนรู้ที่จะให้แก่บุคคลอื่น เป็นผู้ที่ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ จะมีพฤติกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ อย่างไม่ไตร่ตรอง บุคคลประเภทนี้จะถูกควบคุมโดยความเห็นแก่ตัวของตนเอง ทำให้มีพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่คำนึงถึงผลที่จะตามมา ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาหรืออันตรายทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ถ้าใช้รถใช้ถนนเช่นขี่รถจักรยานยนต์ ก็จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือถูกจับกุมเนื่องจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการไม่ได้รับการปลูกฝังหรือพัฒนาบุคลิกลักษณะให้เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองอย่างสมบูรณ์ จากการศึกษาของ Etzioni Amitai (1982) ที่กล่าวว่า การส่งเสริมความมีวินัยในตนเองให้เกิดขึ้นในตัวเด็กเปรียบเหมือนการเตรียมให้เด็กเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในอนาคต โดยการเรียนรู้ชั้นที่ 5 ตามทฤษฎีของมาวเรอร์ (Mowrer) กล่าวว่า เมื่อเด็กมีการเลียนแบบพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ที่ตนรัก เด็กก็จะเกิดความสุขและพอใจ ซึ่งความสุขและความพอใจนี้เป็นลักษณะการให้รางวัลและชมเชยตนเองโดยที่ไม่ต้องหวังผลจาก

ภายนอก โดยความสามารถในการให้รางวัลตนเองนี้ มาเวอร์เชื่อว่า เป็นลักษณะที่แสดงถึงการบรรลุพัฒนาทางจิตของบุคคล และจะพัฒนาต่อไปจนสมบูรณ์เมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่

ดังนั้น ผู้ที่บรรลุพัฒนาทางจิตอย่างสมบูรณ์ จึงเป็นผู้ที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างมีเหตุผลในสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ในการได้ตอบเมื่อเกิดความคับข้องใจ เมื่อเกิดความกลัวและเมื่อมีอารมณ์ต่าง ๆ ส่วนผู้ที่ขาดการเรียนรู้ดังกล่าวตั้งแต่วัยทารก จะกลายเป็นบุคคลที่ขาดความยับยั้งชั่งใจหรือขาดการควบคุมตนเอง ไม่สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสมในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งการที่บุคคลไม่มีวินัยในตนเองอย่างเพียงพอ จึงก่อให้เกิดการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมในด้านต่าง ๆ เพื่อให้สามารถตอบสนองความพึงพอใจของตนโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อบุคคลอื่น เด็กที่มีอัตมโนทัศน์หรือความรู้สึกนึกคิดเกี่ยวกับตนเองในทางบวกก็จะมีพฤติกรรมต่อคนอื่นทัดเทียมกับตน เห็นคุณค่าในผู้อื่น ทำให้มีพฤติกรรมที่เหมาะสม (เพียว เกาท์นัททง 2534) ดังนั้น จึงเป็นไปตามผลการศึกษาที่พบว่า นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง จะมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ดำ หรือ นักเรียนที่มีวินัยในตนเองต่ำ จะมีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์สูง และการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร หมายความว่านักเรียนที่มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์มากก็จะมี การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากตามไปด้วย

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ระหว่างเพศ, ช่วงชั้นที่ศึกษา, ประสบการณ์การขับขี่, การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และระดับความมีวินัยในตนเอง

จากผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนทุกด้าน ไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน โดยนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางและระดับต่ำ แต่ตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน จำนวน 2 ตัวแปร โดยเพศชายถูกจับกุมมากกว่าเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน โดยนักเรียนที่มีระดับ

ความมีวินัยในตนเองสูงมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ ซึ่งผลการศึกษาของ พันธ์ สายทอง (2542) วีรศักดิ์ ชาติรินรานนท์ (2545) พบว่า เพศชายมีการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง เพศหญิงจะมีการเชื่อฟังปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ฝ่าฝืนข้อบังคับมากกว่าเพศชาย (บัญชา มณีคำ 2538) พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามการจราจร และฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เนื่องมาจากอุปนิสัยใจร้อน มักร่างและต้องการความสะดวกสบาย จึงทำให้ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามการจราจรและฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นประจำ ซึ่งหากเมื่อถูกจับก็มักจะอ้างว่าไม่ทราบ หรือไม่เห็นเครื่องหมายห้ามการจราจรหรือสัญญาณไฟแดง ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่อาศัยเส้นทางดังกล่าวสัญจรอยู่เป็นประจำ (พันธ์ สายทอง 2542) และการศึกษาของวรวิทย์ จันทร์ชุม (2544) พบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.04 เท่าของเพศหญิง ทั้งนี้เพราะเพศชายมีการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิงทั้งเพื่อการประกอบอาชีพ การศึกษา ท่องเที่ยวและกิจกรรมอื่น ๆ และเนื่องจากเพศชายเป็นเพศที่มีอารมณ์หุนหันพลันแล่น ใจร้อน วู่วาม ชอบทำกิจกรรมท้าทาย เสี่ยงภัย เพื่อแสดงความสามารถของตนเอง (สุพล บุญทรง 2523 อ้างใน นงคราญ ยุทธแสน 2540) ดังนั้นเพศชายจึงมีโอกาสที่จะถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง จากการศึกษาของ ร้อยตำรวจเอกอดิพัฒน์ กริ่งไกร (2545) ที่ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างศึกษาเฉพาะเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรค่อนข้างต่ำ ในขณะที่พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง สอดคล้องกับการศึกษาของชัยพร จุณวัฒน์ (2540) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมากจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ที่มีความรู้กฎจราจรมากจะไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรเลย การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งเกิดจากการขาดความรับผิดชอบ ความมักร่าง เห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบวินัยของผู้ขับขี่ ถ้ามีการปฏิบัติซ้ำ ๆ จะทำให้เกิดความเคยชิน คิดเป็นนิสัยในการขับขี่มองข้ามความสำคัญของกฎจราจร ถ้ามีบุคคลเหล่านี้มากขึ้นจะกลายเป็นวัฒนธรรมการขับขี่ของสังคมนั้นๆ (บัญชา มณีคำ 2538) จึงอาจวิเคราะห์ได้ว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรหรือการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรที่เกิดขึ้น เกิดจากการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้องในการขับขี่หรือความไม่มีวินัยในตนเองส่งผลให้ไม่มีวินัยในการขับขี่หรือไม่มีวินัยจราจรไปด้วยนั่นเอง จึงเป็นไปตามทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาวเรอร์ (Mowrer) (ดวงเดือน พันธมนาวิน 2527 อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; ลำไย สีหามาตย์ 2545) ที่กล่าวว่า ความมีวินัยในตนเอง

เกิดจากการที่ทารกหรือเด็กมีการเรียนรู้ความรัก ความอบอุ่น เกิดความสุขและความพึงพอใจจาก บิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดู ก่อให้เกิดการเลียนแบบจากผู้เลี้ยงดูตนเอง โดยการเรียนรู้นี้ จะเกิด ในสภาพอันเหมาะสมเท่านั้น ซึ่งจะปลูกฝังและพัฒนาให้เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองอย่างสมบูรณ์เมื่อ เป็นผู้ใหญ่ ส่วนผู้ที่ขาดวินัยในตนเอง คือ ผู้ที่ขาดการเรียนรู้ดังกล่าวตั้งแต่วัยทารก จึงกลายเป็น บุคคลที่ขาดความยับยั้งชั่งใจหรือขาดการควบคุมตนเอง จึงไม่สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตน อย่างเหมาะสมในสถานการณ์ต่าง ๆ หรือไม่สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ระเบียบหรือกฎหมายจราจรได้ และจากผลการศึกษาที่พบว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากขึ้น จากการศึกษาของศรีสมร การอ่อน (2539) พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่ง ทฤษฎีความโน้มเอียงทำให้เกิดอุบัติเหตุของ Thygerson (1976) (อ้างใน วรวิทย์ จันทร์ชุม 2544) ได้อธิบายว่า ชนิดของบุคคลที่มีความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ที่มีลักษณะวาย (Y) คือ ผู้ที่ให้คุณค่าชีวิตแบบไม่ปกติสามัญ ไม่มีเป้าหมายชีวิตที่ชัดเจน ไม่มีความพึงพอใจในวิถี การดำเนินชีวิตของตนเอง ไม่เคารพกฎระเบียบ ไม่รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น ชอบวางตัวเด่น ใจร้อน ทะเยอทะยาน มักมองตนเองเป็นหลักเป็นจุดศูนย์กลางเสมอ และพยายามทำตนให้เป็นที่ ยอมรับของผู้อื่น วางตนข่มขู่ผู้อื่น พฤติกรรมเบี่ยงเบนในการขับขี่ เช่น การไม่สนใจในความ เตื่อรื้อนของผู้อื่น การมีค่านิยมที่ผิดว่า การขับขี่ด้วยความเร็ว หวาดเสียว ตื่นเต้น เป็นการ แสดงความสามารถของตน ซึ่งพบมากในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น (บัญญัติ มณีคำ 2538) และ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ที่ยังอยู่ในช่วงวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ลึกลับ คคะนอง คือร้อน ชอบการทำทายเป็นของตัวเอง มีการเลียนแบบเพื่อนในกลุ่มหรือ ทำเพื่อให้มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกันกับเพื่อนที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ และการที่มี ประสบการณ์การขับขี่มาก ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่ามีความเชี่ยวชาญในการขับขี่ ทำให้มีความ ประมาท เมื่อประกอบกับการมีวินัยในตนเองต่ำ ซึ่งเป็นบุคลิกภาพที่ขาดระเบียบวินัย ขาดการ ควบคุมตนเองอย่างเพียงพอในการกระทำสิ่งที่ถูกต้อง จึงมีความกล้าที่จะทำทายเป็นหรือฝ่าฝืนกฎ จราจรและขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างไม่ระมัดระวังมากกว่า จึงมีโอกาสที่จะถูกจับกุมเนื่องจาก การกระทำผิดกฎจราจรหรือเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้มากกว่า

สมมติฐานข้อที่ 3 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิด อุบัติเหตุ

ผลการศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลจำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ช่วงชั้นที่ศึกษาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลากับความมีวินัยในตนเอง

มีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยนักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น หรือนักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีวินัยในตนเองสูง มีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จากผลการศึกษาดังกล่าว อาจเนื่องจาก พฤติกรรมส่วนตัวของนักเรียนที่กำลังศึกษาในช่วงชั้นที่ 3 คือ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 เป็นวัยที่ยังอยู่ในระหว่างการศึกษาภาคบังคับซึ่งเป็นการศึกษาเล่าเรียนเบื้องต้นที่เด็กยังไม่มีความคิดความอ่านเป็นของตนเอง ยังไม่สามารถรับผิดชอบตนเองได้ เป็นเยาวชนที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนต้นถึงตอนกลาง ร่างกายมีความเจริญเติบโตทางเพศอย่างสมบูรณ์ พัฒนาการทางอารมณ์โดยทั่วไปมีการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกเร็วและง่าย อยากรู้อยากเห็น ใจน้อย คือร้อน ถือดี โกรธง่าย มีอารมณ์หงุดหงิด อ่อนไหวง่าย ทุกอารมณ์จะมีความรุนแรง จึงเข้ากับบุคคลต่างวัยได้ยาก จึงมักเข้าหากลุ่มเพื่อนที่เป็นเพศเดียวกัน เพราะยอมรับและเข้าใจกันได้ง่ายกว่า (ศรีเรือน แก้วกังวาน 2540, 336) วัยรุ่นจะมีความรู้สึกไวต่อสิ่งกระตุ้นจากสภาพแวดล้อม แสดงความรู้สึกอย่างเปิดเผยและตรงไปตรงมา ต้องการความเป็นอิสระมากขึ้น ไม่ชอบฟังคำสั่ง ไม่ร่วมมือ ทดลองฝ่าฝืนกฎระเบียบ มีความคิดสร้างสรรค์ และมักทดลองทำสิ่งใหม่ๆ (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข 2544) อยู่ในระยะของการปรับตัว มีการเปลี่ยนแปลงของฮอร์โมน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งร่างกายและจิตใจ ตามทฤษฎีพัฒนาการทางจริยธรรมของโคลเบอร์ก (1972, 1976) ได้กล่าวว่า การใช้เหตุผลเชิงจริยธรรมมีความสัมพันธ์กับการบรรลุวุฒิภาวะเชิงจริยธรรมพร้อมกับการพัฒนาอื่น ๆ ด้วย ระดับของอายุเด็กจึงมีความสัมพันธ์อย่างมาก โดยแบ่งลำดับขั้นเหตุผลเชิงจริยธรรมเป็น 6 ขั้น โดยขั้นที่ 4 หลักจริยธรรมทำตามกฎเกณฑ์ (authority maintaining morality) ขั้นนี้บุคคลจะทำถูกหรือมีพฤติกรรมในทางที่ดี ที่ถูกต้องนั้น จะต้องเป็นการปฏิบัติตามหน้าที่ของตน เชื่อฟังและเคารพกฎหมาย ยึดหลักธรรมทางศาสนา คือการประพฤติปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และระเบียบของสังคมที่ตั้งไว้ ซึ่งขั้นนี้จะอยู่ในช่วงอายุประมาณ 13 – 16 ปี (ล้วนและอังคณา สายยศ 2543, 176) โดยเด็กจะมีพฤติกรรมบรรลุตามหลักจริยธรรมขั้นที่ 4 ได้ จะต้องได้รับการอบรมปลูกฝังมาตามลำดับขั้นตามทฤษฎีที่โคลเบอร์กศึกษาไว้ให้เป็นบุคคลที่มีเหตุผลเชิงจริยธรรม ซึ่งหมายถึงเป็นบุคคลที่มีวินัยในตนเองสูง นั่นเอง แต่ถ้าเด็กขาดการอบรมปลูกฝังจริยธรรมที่ถูกต้อง ก็จะมีพฤติกรรมที่เป็นไปตามอารมณ์ของวัยรุ่นที่ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ คึกคะนอง อยากรู้ อยากรอง ชอบการทำทาย ทำตามความคิดของตนเองหรือเลียนแบบพฤติกรรมของเพื่อน เพื่อให้เกิดการยอมรับว่าเป็นพวกเดียวกัน ซึ่งจะนำไปตามทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมของแบนดูรา (social learning theory) (Bandura 1977) ที่กล่าวไว้ว่า บุคคลจะมีการเรียนรู้ทางสังคมเกิดจากการสังเกต (observation) การเลียนแบบ (imitation) และการเอาอย่างแบบ (modeling) ดังนั้น ตัวแบบจึงมีบทบาทสำคัญมาก ถ้าตัวแบบมีพฤติกรรมที่ได้รับความสนใจหรือมีความพึงพอใจ เด็กก็จะมีพฤติกรรมเลียนแบบตามตัวแบบ นั้น ซึ่งจากการศึกษาของ

ศรีเรือน แก้วกังวาน (2540, 336) ก็กล่าวไว้ว่า จากพัฒนาการทางอารมณ์ของวัยรุ่นที่อ่อนไหวง่าย สับสน หงุดหงิดและทุกอารมณ์จะมีความรุนแรง จึงเข้ากับบุคคลต่างวัยได้ยาก จึงมักเข้าหากลุ่มเพื่อนที่เป็นเพศเดียวกัน เพราะยอมรับและเข้าใจกันได้ง่ายกว่า จึงส่งผลให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกับเพื่อนในกลุ่ม โดยถ้ากลุ่มมีพฤติกรรมในทางที่ดีที่ถูกต้อง วัยรุ่นก็จะมีพฤติกรรมดีไปด้วย ในทางกลับกันถ้ากลุ่มมีพฤติกรรมในทางเสื่อมเสีย วัยรุ่นก็จะมีพฤติกรรมเสื่อมเสียไปด้วย ซึ่งจะพบได้มากในกลุ่มวัยรุ่นในสังคมใหญ่ที่มีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี จากการศึกษาของ Andrea Faber Taylor, Frances E. Kuo and William C. Sullivan (2002) พบว่า เด็กที่อยู่ในเมืองและไม่ได้รับการศึกษาจะเป็นเด็กที่ขาดวินัยในตนเอง และมีความเสี่ยงที่จะมีการทำผิดกฎหมาย หรือมีผลเสียหายแต่ในด้านลบ เช่น ตั้งครรภ์ตั้งแต่วัยรุ่นได้

ซึ่งจากปัจจัยของช่วงวัยและการศึกษาเรียนรู้ที่เพิ่งผ่านชั้นประถมศึกษาขึ้นมาไม่นานนัก ทำให้นักเรียนยังขาดทักษะเพียงพอต่อการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง จึงมีผลต่อการแสดงออกทุกด้าน และวัยรุ่นเป็นวัยที่มีการใช้รถจักรยานยนต์และเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (วรวิทย์ จันทร์ชุม 2544) และจากการศึกษาของผดุงศิษย์ ชำนาญบริรักษ์ (2547) ที่พบว่า วัยรุ่น อายุ 13 – 15 ปี ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีบุคลิกภาพที่มีความรับผิดชอบและมีวินัยสูงกว่าวัยรุ่นในวัยเดียวกันที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เมื่อปัจจัยช่วงอายุของวัยรุ่นประกอบกับการมีวินัยในตนเองต่ำ คือบุคลิกภาพที่ขาดระเบียบวินัย ขาดการควบคุมตนเองอย่างเพียงพอในการกระทำสิ่งที่ถูกต้อง ตามทฤษฎีของเพคและเฮวิสเฮอร์สและทฤษฎีจริยธรรมของโคลเบิร์ต จึงส่งผลให้นักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่นตามไปด้วย และผลการศึกษาพบว่า นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูงเมื่อศึกษาช่วงชั้นที่สูงขึ้นกลับมีการเกิดอุบัติเหตุสูงตามไปด้วย นั้น จากผลการศึกษาของลัดดาวัลย์ เกษมเนตรและคณะ (2539, 106) ที่พบว่า นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีพฤติกรรมการมีวินัยมากกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ทั้งนี้เพราะนักเรียนชั้นประถมศึกษา เป็นวัยที่อ่านอนซอนง่าย ไม่ทำสิ่งที่บิดามารดาไม่ชอบรักบิดามารดา ซึ่งต่างไปจากเด็กวัยรุ่นที่มีความคิดแบบยึดอุดมคติ ยึดตัวเองเป็นศูนย์กลาง จึงไม่ชอบที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ มักมีการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับมากกว่า และผลการศึกษาพบว่า วัยรุ่น อายุ 13 – 15 ปี อายุ 16- 18 ปี และอายุ 19 – 21 ปี ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีบุคลิกภาพที่ชอบทำทายเป็นที่รู้กัน ต่ำกว่าวัยรุ่น ที่มีอายุ 19 – 21 ปี ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ (ผดุงศิษย์ ชำนาญบริรักษ์ 2547) โดยวัยรุ่นตอนปลาย อายุระหว่าง 18 – 21 ปี เป็นระยะพัฒนาการเข้าสู่ภาวะอย่างสมบูรณ์แบบ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจมากกว่าด้านร่างกาย โดยเฉพาะความรู้สึกลึกซึ้งและปรัชญาชีวิต รู้จักคิดถึงอนาคตหรือผลที่จะตามมาในระยะยาว มีความพยายามปรับปรุงร่างกายของตนให้เข้ากับสภาพแวดล้อมมากขึ้น แต่เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่อยากทดลองสิ่งใหม่ ๆ ในขณะเดียวกันก็ยังขาดประสบการณ์ ทำให้ไม่สามารถคาดการณ์

ถึงผลเสียที่จะตามมาและคิดว่าสิ่งเลวร้ายคงไม่เกิดกับตน ทำให้วัยรุ่นมีความประมาท (วิไลภรณ์ แสตนวิสุข 2544) และผลการวิจัยของกมล รัชมาศ (2540) ที่พบว่าพฤติกรรมการมีวินัยของกลุ่มเพื่อนสนิทมีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการมีวินัยในตนเองของนักเรียน เด็กวัยรุ่นจะมีความสุขอยู่กับเพื่อนที่มีอายุรุ่นราวคราวเดียวกันที่มีความคิด ค่านิยม ทศนคติ ความเชื่อ ความสามารถ พื้นฐานทางนิสัย ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจใกล้เคียงกัน ชอบคบเพื่อนเป็นกลุ่ม ให้ความสำคัญกับกลุ่มเพื่อนมากกว่าบิดามารดา พฤติกรรมของกลุ่มเพื่อนจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจและการกระทำของวัยรุ่นมาก จากเหตุผลต่าง ๆ ที่กล่าวมา จึงอาจทำให้นักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูงเมื่อศึกษาช่วงชั้นที่สูงขึ้น คือ เข้าสู่วัยรุ่นตอนปลาย กลับมีการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย

สมมติฐานข้อที่ 4 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุม เนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

ผลการศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลจำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า ความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยพบว่า นักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกัน ศึกษาอยู่ในระดับชั้นที่แตกต่างกัน มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกัน รวมถึงนักเรียนที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ที่มีระดับความมีวินัยในตนเองในระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ล้วนถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรด้วยกันทั้งสิ้น ทั้งนี้เป็นการพิจารณาร่วมกันระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลดังกล่าวกับระดับความมีวินัยในตนเอง จึงไม่พบปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมฯ โดยอาจมีเหตุผลอ้างอิงได้จากการมีพฤติกรรมทำทนาย กล้าเสี่ยงและอยากลองด้วยความคึกคะนองของวัยรุ่น ซึ่งแม้จะมีการปลูกฝัง อบรมตามทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ลักษณะทางบุคลิกภาพของบุคคลอันเกิดจากการทำงานร่วมกันของอีโก้ (ego) และซูเปอร์อีโก้ (superego) ของเพคและเฮวิสเซอร์ส ให้เป็นบุคคลที่มีวินัยในตนเองก็ตาม แต่วัยรุ่นก็อาจทำผิดระเบียบ ฝ่าฝืน กฎจราจร หรือไม่ปฏิบัติตามกฎที่ถูกต้องได้ โดยอาจมีสาเหตุจากการทำตามอารมณ์ของวัยรุ่นอาจเพื่อความสนุกสนาน ตามเพื่อนหรือต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อน และสังคมรอบตัว แต่มีแนวทางเรียกร้องความสนใจในทางที่ผิดๆ เป็นผลให้มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรได้ไม่แตกต่างกัน โดยวัยรุ่นหรือนักเรียนนักศึกษา จะกระทำความผิดในชั่วโมงเร่งด่วน คือตั้งแต่เวลา 06.00 – 09.00 น. และ 15.01 – 18.00 น. มากที่สุด ซึ่งเป็นช่วงเวลาของการเดินทางไปและกลับจากการศึกษาเล่าเรียนหรือภารกิจประจำวันนั่นเอง (พนัส สายทอง 2542) อย่างไรก็ตามความมีวินัยในตนเองก็มีความสำคัญต่อบุคคลทุกคน ดังพระบรม

ราชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ในวโรกาสพิธีพระราชทานกระบี่และปริญญาบัตร แก่ผู้สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า โรงเรียนนายเรือและโรงเรียนนายเรือ อากาศ ณ สวนอัมพร วันที่ 24 มีนาคม 2524 ที่ทรงพระราชทานว่า “วินัย แท้จริงมีอยู่สอง อย่าง อย่างหนึ่ง คือ วินัยตามที่ทราบกันและถือกัน อันได้แก่ ข้อปฏิบัติที่บัญญัติไว้เป็นกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้ถือปฏิบัติ อีกอย่างหนึ่งคือ วินัยในตนเอง ที่แต่ละคนจะต้อง บัญญัติขึ้นสำหรับควบคุมบังคับให้มีความจริงใจ และให้ประพฤติปฏิบัติตามความจริงใจนั้นอย่าง มั่นคง มีลักษณะเป็นสัจจาธิฐานหรือการตั้งสัตย์สัญญาให้แก่ตัว วินัยอย่างนี้จัดเป็นตัววินัยแท้ เพราะให้ผลจริงและแน่นอนยิ่งกว่าวินัยที่เป็นบทบัญญัติ” (www.chaipat.ro.th 10 ม.ค.49) จึงควร ปลุกฝังความมีวินัยในตนเองให้แก่เด็กและเยาวชน เพื่อให้เป็นผู้ใหญ่ที่มีความพร้อมที่จะอยู่ใน สังคมได้อย่างมีความสุข สามารถควบคุมตนเองและปฏิบัติตนตามระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ ได้ ถูกต้อง ไม่ก่อให้เกิดปัญหาจากพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์จากการขาดวินัยในตนเองต่อสังคมและ ประเทศชาติในอนาคตต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. การศึกษาครั้งนี้พบว่า ความมีวินัยในตนเองมีความสัมพันธ์ผกผันกับการเกิดอุบัติเหตุ และการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยนักเรียนที่มีระดับความมีวินัย ในตนเองสูงมีการเกิดอุบัติเหตุและถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำ โรงเรียนจึงควรทดสอบความมีวินัยในตนเองของนักเรียนทุกคนโดยใช้แบบวัดความ มีวินัยในตนเองจากการวิจัยครั้งนี้ จัดกลุ่มนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองที่ แตกต่างกัน เพื่อรณรงค์เสริมสร้างความมีวินัยในตนเองให้แก่นักเรียนที่อยู่ในกลุ่ม วินัยในตนเองต่ำก่อนเป็นกลุ่มแรก โดยเฉพาะด้านความซื่อสัตย์และความอดทน
2. เนื่องจาก เพศและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่แตกต่างกัน มี ผลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร และนักเรียนที่มีการเกิดอุบัติเหตุ มากก็จะมี การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากด้วย นั้น ดังนั้น โรงเรียนควรร่วมมือกับผู้ปกครองและหน่วยงานจราจร ดำเนินการดังนี้
 - 2.1 จัดโครงการอบรมรณรงค์ให้นักเรียนรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของ กฎหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างถูกต้อง รวมถึงวิธีการขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างไรให้ปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและ การปฏิบัติผิดกฎจราจร

- 2.2 ให้การกวาดล้างนักเรียนที่จับขีรถจักรยานยนต์อย่างผิดกฎหมายทุกประเภท เช่น การจับขี้ออนสกร การจับขีด้ว้ด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ฯลฯ ทั้งภายในและภายนอกโรงเรียน โดยกำหนดให้มีโทษที่โรงเรียนกำหนดขึ้น นอกเหนือจากความผิดตามกฎหมายจราจร เช่น ดักเตือน ปรับ ตัดคะแนน ความประพฤติ ทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ หรือยึดรถจักรยานยนต์ของกลางเป็นการชั่วคราว เป็นต้น
3. จากผลการศึกษา นักเรียนที่ศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ โรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างและสถาบันการศึกษาอื่นจึงควรเริ่มส่งเสริมและพัฒนาความมีวินัยในตนเองของนักเรียนกลุ่มนี้ก่อนเป็นอันดับแรก โดยดำเนินการดังนี้
- 3.1 สนับสนุนให้มีการคัดเลือกบุคคลตัวอย่างด้านความมีวินัยและจัดตั้งกลุ่มหรือชมรมนักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง และปฏิบัติตนถูกต้องตามกฎหมายและกฎเกณฑ์และกฎหมายทั้งในและนอกโรงเรียน ให้การยกย่อง ชมเชยเพื่อใช้เป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่ักเรียนทุกคน โดยควรกำหนดเป็นกิจกรรมที่จัดอย่างต่อเนื่อง
- 3.2 ใช้วิธีการเพื่อนชวนเพื่อนในการร่วมกันการสร้างควมมีวินัยให้แก่ักเรียน
- 3.3 คัดเลือกบุคคลที่นักเรียนชื่นชอบและให้การยอมรับ เช่น ดาราวัยรุ่นที่มีความมีวินัยในตนเองสูงจนประสบความสำเร็จ เป็นตัวแบบในการสร้างควมมีวินัยในตนเองและการปฏิบัติตนอยู่ในขอบเขตที่ถูกต้องดีงามให้แก่ักเรียน

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย

1. ในการศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาสายสามัญ ซึ่งเป็นกลุ่มที่อยู่ในความควบคุมดูแลของครูอย่างใกล้ชิด ดังนั้น จึงควรศึกษากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียนสายอาชีพที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นที่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและกระทำความผิดได้เช่นเดียวกัน เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาความมีวินัยในตนเอง เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการทำผิดกฎจราจรได้เพิ่มขึ้น
2. ควรเพิ่มตัวแปรตามเพื่อการศึกษาให้มากขึ้น เพื่อให้ได้ทราบผลของการขาดวินัยในตนเองที่มีต่อความเสี่ยงด้านอื่น ๆ เช่น ความเสี่ยงด้านพฤติกรรมทางเพศ ความเสี่ยงด้านยาเสพติด อันเนื่องมาจากการขาดวินัยในตนเอง เพื่อหาทางป้องกันต่อไป