บทที่ 2

การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อสะดวกในการศึกษาและสามารถทำความเข้าใจได้โดยง่าย การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยขอแบ่งเนื้อหา ดังนี้

1.1 แนวคิดทฤษฎีด้านความมีวินัยในตนเอง
- ความหมายและความสำคัญของวินัยในตนเอง
- ทฤษฎีเกี่ยวกับวินัยในตนเอง

1.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
- ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
- เพศกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร
- อายุกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร
- ประสบการณ์การขับขี่และการมีใบอนุญาตขับขี่กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร วินัยจราจรกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

แนวคิดทฤษฎีด้านความมีวินัยในตนเอง

ความหมายและความสำคัญของวินัยในตนเอง

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ได้ให้ความหมายของวินัยไว้ว่า หมายถึง ระเบียบแบบแผนและข้อบังคับ, ข้อปฏิบัติ (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2542, 1077) ม.ล.ปิ่น มาลากุล (รัตนะ บัวสนธ์ 2536, 25) ให้ความหมายของวินัยว่า หมายถึง การเชื่อฟังครูอาจารย์ ตลอดจนคำสั่งสอนของโรงเรียน , การกระทำตามระเบียบที่กำหนดไว้ และการปฏิบัติ

ตามสิ่งที่คิดว่าสมควรจะกระทำถึงแม้ว่าจะไม่ได้กำหนดไว้เป็นระเบียบหรือกฎเกณฑ์ก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ (รัตนะ บัวสนธ์ 2536, 25) ให้ความหมายของวินัยสำหรับการดำเนินงานทางวัฒนธรรมว่า หมายถึง กฎหมายข้อบังคับระเบียบแบบแผนและขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงามเพื่อความสงบสุขในชีวิตของตนเองความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และพระบรมราโชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ในวโรกาสพิธีพระราชทานกระบี่และปริญญาบัตรแก่ผู้สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า โรงเรียนนายเรือและโรงเรียนนายเรืออากาศ ณ สวนอัมพร วันที่ 24 มีนาคม 2524 ทรงพระราชทานว่า “วินัยแท้จริงมีอยู่สองอย่าง อย่างหนึ่ง คือ วินัยตามที่ทราบกันและถือกัน อันได้แก่ ข้อปฏิบัติที่บัญญัติไว้เป็นกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้ถือปฏิบัติ อีกอย่างหนึ่งคือ วินัยในตนเอง ที่แต่ละคนจะต้องบัญญัติขึ้นสำหรับควบคุมบังคับให้มีความจริงใจ และให้ประพฤติปฏิบัติตามความจริงใจนั้นอย่างมั่นคง มีลักษณะเป็นสัจจาธิษฐานหรือการตั้งสัตย์สัญญาให้แก่ตัว วินัยอย่างนี้จัดเป็นตัววินัยแท้ เพราะให้ผลจริงและแน่นอนยิ่งกว่าวินัยที่เป็นบทบัญญัติ” (www.chaipat.ro.th 10 ม.ค. 2549)

สรุปวินัย หมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อตกลงที่สังคมกำหนดให้บุคลประพฤติปฏิบัติ เพื่อให้บุคคลอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างสันติสุข

ส่วนการมีวินัย หมายถึง การที่บุคคลปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ ข้อตกลงที่สังคมกำหนดให้ เพื่อให้บุคคลอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างสันติสุข (ลัดดาวัลย์ เกษมเนตรและคณะ 2539, 6) การมีวินัยเกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะคือ

วินัยภายนอก (external authority discipline) หมายถึง การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งประพฤติปฏิบัติโดยเกรงกลัวอำนาจหรือการถูกลงโทษ เป็นวินัยที่เกิดจากสังคมภายนอกหรือผู้อื่นเป็นผู้ควบคุมให้มีวินัย เป็นการกระทำตามกฎระเบียบ ข้อบังคับโดยได้รับการแนะนำ ชี้แนะ บอกกล่าว สั่งหรือบังคับเพื่อให้ปฏิบัติตนอย่างถูกต้องเหมาะสมในสังคม การแนะนำบอกกล่าวอย่างมีเหตุผลช่วยให้เกิดการปฏิบัติตามด้วยความเต็มใจ นำไปสู่ความเคยชินที่ดี ซึ่งเป็นพื้นฐานของจริยธรรมที่จะนำไปสู่การมีวินัยในตนเอง

วินัยภายในหรือวินัยในตนเอง (self discipline) หมายถึง ความสามารถที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งบังคับและควบคุมอารมณ์หรือพฤติกรรมของตนเองในการเลือกข้อประพฤติ ปฏิบัติสำหรับตนขึ้นโดยสมัครใจ ไม่มีใครบังคับหรือถูกบังคับจากอำนาจใด ๆ และข้อประพฤติปฏิบัตินี้ต้องไม่ขัดกับความสงบสุขของสังคม หรือหมายถึงหลักการปฏิบัติสำหรับตน ระเบียบวินัยที่ก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั้งทางร่างกายและจิตใจ เมื่อจิตใจเป็นระเบียบเรียบร้อย ก็จะเกิดความสงบเป็นสมาธิและการมีสมาธิก่อให้เกิดปัญญา เป็นไปตามหลักไตรสิกขาของสมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้า ซึ่งประกอบด้วย ศีล สมาธิ ปัญญา ถ้าเรามีศีล หมายถึง มีระเบียบวินัยก็จะเกิด

สมาธิ คือ จิตใจสงบไม่ฟุ้งซ่าน เมื่อจิตสงบก็จะเกิดปัญญา และปัญญานี้เองทำให้มนุษย์สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆให้ลุล่วงไปได้ (หรรษา นิลวิเชียร บรรณาธิการ 2536 ; สุรพงษ์ ชูเดช 2542)

วินัยทั้งสองประเภทมีความสัมพันธ์กันและมีความสำคัญต่อการพัฒนาตนเอง สังคมและประเทศชาติ วินัยภายนอกเป็นสิ่งจำเป็นในกรณีต้องการเสริมสร้างปลูกฝังลักษณะวินัยอย่างใดอย่างหนึ่งโดยรวดเร็ว อาจใช้การออกกฎหมาย ออกคำสั่งต่าง ๆ ให้บุคคลปฏิบัติตาม วินัยภายนอกส่วนใหญ่จะกระทำกับเด็กและวัยรุ่นที่ยังไม่บรรลุวุฒิภาวะอย่างเพียงพอกับการมีวินัย สำหรับวินัยภายในเป็นผลต่อเนื่องจากวินัยภายนอก ซึ่งต้องใช้เวลายาวนานในการสร้างให้เกิดขึ้น ต้องมีการปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ซึ่งเมื่อบุคคลมีวินัยแล้วก็จะติดตัวไปโดยตลอด ซึ่งวินัยภายในเป็นวินัยที่มีความสำคัญและต้องสร้างให้เกิดขึ้นในตัวบุคคลให้มากที่สุด (รัตนะ บัวสนธ์ 2536, 25) โดยสังคมไทยปัจจุบันเป็นสังคมที่อ่อนแอเรื่องวินัยของบุคคลมากที่สุดสังคมหนึ่งโดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น สังเกตได้จากพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เป็นข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์ทั้งเรื่องการทะเลาะวิวาทของนักเรียนอาชีวะ การตบตีกันของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา การกระทำผิดวินัยของเยาวชนในสถาบันการศึกษาในด้านต่าง ๆ ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของทั้งด้านร่างกายและจิตใจของวัยรุ่นตามธรรมชาติและการขาดการปลูกฝังวินัยตั้งแต่เยาว์วัย จากการศึกษาของ Andrea Faber Taylor, Frances E. Kuo and William C. Sullivan (2002) พบว่า เด็กที่อยู่ในเมืองและไม่ได้รับการศึกษาจะเป็นเด็กที่ขาดวินัยในตนเอง และมีความเสี่ยงที่จะมีการทำผิดกฎหมาย หรือมีผลเสียหายแต่ในด้านลบ เช่น ตั้งครรภ์ตั้งแต่วัยรุ่น จึงต้องสร้างความมีวินัยในตนเองและส่งเสริมให้เด็กใกล้ชิดกับธรรมชาติให้มากขึ้น

จากการศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ได้กล่าวถึงบุคคลที่มีวินัยในตนเองควรมีคุณลักษณะและพฤติกรรมสำคัญ ๆ เรียงลำดับตามที่มีผู้วิจัยกล่าวไว้มากที่สุด ดังนี้

1. เชื่อมั่นในตนเอง (วิวาห์วัน มูลสถาน 2523) , กรุณา กิจขยัน 2517 ; ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 ; สุภาพร จันทร์ศิริโยธิน 2526 ; ดวงใจ เนตรโรจน์ 2527 อ้างในประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ 2547) ; กาญจนา มีพลัง 2532 ; ฉันทนา ภาคบงกช 2539 ; กัลยา สุวรรณรอด 2537 อ้างในณัฐรดี โพธิ์ทิพย์ 2547) ; Buruch อ้างในกมลี รัชมาศ 2540)

2. มีความรับผิดชอบ (กรุณา กิจขยัน 2517 ; ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 ; สุภาพร จันทร์ศิริโยธิน 2526 ; ดวงใจ เนตรโรจน์ 2527 อ้างในประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ 2547) ; กาญจนา มีพลัง 2532 ; ฉันทนา ภาคบงกช 2539 ; กัลยา สุวรรณรอด 2537 อ้างในณัฐรดี โพธิ์ทิพย์ 2547) ; Buruch อ้างในกมลี รัชมาศ 2540)

3. มีความเป็นผู้นำ (กรุณา กิจขยัน 2517 ; สุภาพร จันทร์ศิริโยธิน 2526 ; ดวงใจ เนตรโรจน์ 2527 อ้างในประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ 2547) ; กาญจนา มีพลัง 2532 ; ฉันทนา ภาคบงกช 2539 ; กัลยา สุวรรณรอด 2537 อ้างในณัฐรดี โพธิ์ทิพย์ 2547)

4. มีความซื่อสัตย์ มีเหตุผล (กรุณา กิจขยัน 2517 ; สุภาพร จันทร์ศิริโยธิน 2526 ; ดวงใจ เนตรโรจน์ 2527 อ้างในประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ 2547) ; กาญจนา มีพลัง 2532 ; ฉันทนา ภาคบงกช 2539 ; กัลยา สุวรรณรอด 2537 อ้างในณัฐรดี โพธิ์ทิพย์ 2547)

5. มีความอดทน (กรุณา กิจขยัน 2517 ; สุภาพร จันทร์ศิริโยธิน 2526 ; ดวงใจ เนตรโรจน์ 2527 อ้างในประพรทิพย์ คุณากรพิทักษ์ 2547) ; กาญจนา มีพลัง 2532 ; กัลยา สุวรรณรอด 2537 อ้างในณัฐรดี โพธิ์ทิพย์ 2547)

จากคุณลักษณะและพฤติกรรมข้างต้นที่บ่งชี้ว่าเป็นผู้มีวินัยในตนเองตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวยืนยันไว้มากที่สุดนั้น ดังนั้นในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงใช้คุณลักษณะของผู้มีวินัยในตนเองทั้ง 5 ด้าน เป็นแนวทางในการศึกษาเพื่อวัดระดับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาในการใช้รถจักรยานยนต์

ทฤษฎีเกี่ยวกับความมีวินัยในตนเอง

จากการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับความมีวินัยในตนเอง พบว่ามีการกล่าวถึงทฤษฎีที่เกี่ยวกับความมีวินัยในตนเองสามทฤษฎี คือ ทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาวเรอร์ (Mowrer 1950) ซึ่งว่าด้วยการกำเนิดของการควบคุมตนเอง ทฤษฎีว่าด้วยการพัฒนาการของแรงจูงใจทางจริยธรรม ของเพคและเฮวิสเฮิสต์ (Peck and Havighurst 1972) และทฤษฎีควบคุม (1990) ทฤษฎีทั้งสามนี้จะช่วยให้เข้าใจถึงการเกิด พัฒนาการและการพัฒนาวินัยในตนเองของบุคคลว่ามีการเกิดและมีการพัฒนาได้อย่างไร ซึ่งจะช่วยให้สามารถจัดรูปแบบการพัฒนาวินัยในตนเองได้อย่างเหมาะสม

ทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาวเรอร์ (Mowrer)

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2527) (อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; ลำไย สีหามาตย์ 2545) ได้อธิบายถึงทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาวเรอร์ (Mowrer) ว่าทารกหรือเด็กจะต้องเรียนรู้จากผู้เลี้ยงดูตนเอง โดยการเรียนรู้นี้จะเกิดในสภาพอันเหมาะสมเท่านั้น การเรียนรู้ของเด็กหรือทารกจะเกิดขึ้นหลายระดับและมีหลายขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 บุคคลที่สำคัญต่อการเรียนรู้ของเด็กหรือทารก คือ บิดามารดา หรือผู้เลี้ยงดู ซึ่งเป็นผู้ที่มาบำบัดความต้องการของทารก เมื่อทารกได้รับการบำบัดความต้องการ เช่น หิวก็ได้กินนม ร้อนก็ได้อาบน้ำ ยุงกัดก็มีผู้ปัดให้ ฯลฯ เมื่อทารกได้รับการบำบัดความต้องการก็จะรู้สึก

สบาย พอใจและมีความสุข ความรู้สึกของทารกนี้จะรุนแรงมาก และตรึงอยู่ในสำนึกของทารกไปจนเติบโตขึ้น

ขั้นที่ 2 ขณะที่ทารกได้รับการบำบัดความต้องการจนเกิดความพอใจและมีความสุขนั้น สิ่งที่เกิดควบคู่กับกับเหตุการณ์อยู่เสมอทุกครั้งก็คือการปรากฏตัวของบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูที่มาปรนนิบัติเด็ก

ขั้นที่ 3 ความสุขและความพอใจของเด็กจะถ่ายทอดมายังบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดู ทำให้การปรากฏตัวของบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูก่อให้เกิดความสุขและความพอใจแก่เด็ก ซึ่งมาวเรอร์เชื่อว่า การรักและพอใจบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูตนจะเกิดจากการเรียนรู้ว่าความสุขและความพอใจและการได้รับการบำบัดต้องมาก่อน ถ้าไม่เหตุการณ์เช่นนี้ในเด็ก เช่น เมื่อหิวก็ไม่ได้กิน หรือเมื่อยามกินไม่หิว เด็กก็จะไม่เกิดความพอใจ ไม่มีรากฐานในการที่จะเรียนรู้ที่จะรักและพอใจบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูตน

ขั้นที่ 4 เมื่อการมาปรากฏตัวของบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูตนที่ทำให้เด็กพอใจ มีความสุข รักและมีความผูกพันเกิดขึ้น ซึ่งมาพร้อมกับการอบรมสั่งสอน ก็จะทำให้เด็กเรียนรู้และยอมรับเอาคำอบรมสั่งสอนและพฤติกรรมต่าง ๆ ของบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูตนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของตัวเด็ก เกิดการเลียนแบบผู้ที่ตนรักและพอใจ ซึ่งการเลียนแบบผู้ที่ตนรัก จะทำให้เขามีความสุขและพอใจ

ขั้นที่ 5 เมื่อเด็กมีการเลียนแบบพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ที่ตนรัก เด็กก็จะเกิดความสุขและพอใจ ซึ่งความสุขและความพอใจนี้เป็นลักษณะการให้รางวัลและชมเชยตนเองโดยที่ไม่ต้องหวังผลจากภายนอก โดยความสามารถในการให้รางวัลตนเองนี้ มาวเรอร์เชื่อว่า เป็นลักษณะที่แสดงถึงการบรรลุวุฒิภาวะทางจิตของบุคคล โดยจะเกิดขึ้นในเด็กปกติที่มีอายุประมาณ 8 – 10 ขวบ และจะพัฒนาต่อไปจนสมบูรณ์เมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่

ดังนั้น ผู้ที่บรรลุวุฒิภาวะทางจิตอย่างสมบูรณ์ จึงเป็นผู้ที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างมีเหตุผลในสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ในการโต้ตอบเมื่อเกิดความคับข้องใจ เมื่อเกิดความกลัวและเมื่อมีอารมณ์ต่าง ๆ ส่วนผู้ที่ขาดการเรียนรู้ดังกล่าวตั้งแต่วัยทารก จึงกลายเป็นบุคคลที่ขาดความยับยั้งชั่งใจหรือขาดการควบคุมตนเอง ไม่สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสมในสถานการณ์ต่าง ๆ และจากการศึกษาของ Bryan Lilian (1998) พบว่าเด็กที่มีวินัยในตนเอง จะเป็นคนที่มีความคิดสร้างสรรค์ โดยเด็กที่มีความคิดสร้างสรรค์เกิดจากการมีอิสระในการคิดโดยมีวินัยในตนเองเป็นพื้นฐานในการคิด ซึ่งกระบวนการสร้างวินัยในตนเองจะเกิดจากการเรียนรู้ผ่านศิลปะต่าง ๆ เช่น ดนตรี การเต้นรำ บทกวี และบทละคร สอดคล้องกับการศึกษาของ Etzioni Amitai (1982) ที่กล่าวว่า การส่งเสริมความมีวินัยในตนเองให้เกิดขึ้นในตัวเด็กเปรียบเหมือนการเตรียมให้เด็กเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในอนาคต โดยการพัฒนา

โครงสร้างของโรงเรียนและปรับปรุงกระบวนการเรียนรู้ให้เหมาะสมสำหรับเด็ก จากทฤษฎีของมาวเรอร์ พบว่า การอบรมเลี้ยงดูแบบให้ความรักความอบอุ่น จึงเป็นสิ่งสำคัญมากในการทำให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างบิดามารดากับทารก เพราะเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เด็กเกิดความมั่นคงทางจิตใจ พร้อมที่จะรับแบบแผนการปฏิบัติและการอบรมสั่งสอนของบิดามารดาหรือผู้เลี้ยงดูตนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเด็ก ดังนั้นเด็กที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบให้ความรักและได้รับการปลูกฝังในเรื่องระเบียบวินัยจากครอบครัวอย่างดี จึงน่าจะมีการพัฒนาวินัยในตนเองได้ดีกว่าเด็กที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบอื่น

ทฤษฎีว่าด้วยการพัฒนาการของแรงจูงใจทางจริยธรรม ของเพคและเฮวิสเฮิสต์ (Peck and Havighurst)

ทฤษฎีนี้กล่าวถึงวินัยในตนเองว่าเป็นลักษณะทางบุคลิกภาพของบุคคลอันเกิดจากการทำงานร่วมกันของอีโก้ และซุปเปอร์อีโก้ โดยบุคคลแต่ละคนจะมีพลังควบคุมของอีโก้และซุปเปอร์อีโก้ในระดับที่ไม่เท่ากัน อันเนื่องมาจากการได้รับความรู้ทางจริยศึกษาที่ทำให้ทราบถึงผลที่จะเกิดจากการแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ในแต่ละบุคคลจะมีระดับไม่เท่ากัน ซึ่งจะส่งผลไปยังความมีวินัยในตนเองหรือการควบคุมอีโก้และซุปเปอร์อีโก้ที่ต่างระดับกัน ดังนั้น ทฤษฎีนี้จึงจำแนกลักษณะของบุคคลออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้ (ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2527 (อ้างใน สุรพงษ์ ชูเดช 2542 ; สุภาพร ธนะชานันท์ 2544, 10)

1) พวกปราศจากจริยธรรม (amoral person) หมายถึง บุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้และซุปเปอร์อีโก้น้อยมาก จะยึดตนเองเป็นศูนย์กลางและเห็นแก่ตัวฝ่ายเดียว โดยไม่เรียนรู้ที่จะให้แก่บุคคลอื่น เป็นผู้ที่ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ และจะกระทำสิ่งต่าง ๆ อย่างไม่ไตร่ตรอง บุคคลประเภทนี้จะถูกควบคุมโดยความเห็นแก่ตัวของตนเอง และเป็นผู้ที่ขาดความมีวินัยในตนเองหรือมีน้อยมาก

2) พวกเอาแต่ได้ (expedient person) หมายถึง บุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้น้อย แต่พลังควบคุมของซุปเปอร์อีโก้มีมากขึ้น แต่ก็ยังจัดอยู่ในประเภทปานกลางค่อนข้างน้อย บุคคลประเภทนี้จะยังยึดตนเองเป็นศูนย์กลาง และกระทำทุกอย่างเพื่อความพอใจและผลได้ของตนเอง เป็นคนที่ไม่จริงใจ จะยอมอยู่ใต้การควบคุมของผู้มีอำนาจถ้าจะทำให้เขาได้รับผลที่ต้องการได้ เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองน้อย ลักษณะนี้จะปรากฏตั้งแต่วัยเด็กตอนต้น และในคนบางประเภทจะติดตัวไปจนตลอดชีวิต

3) พวกคล้อยตาม (conforming person) หมายถึง บุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้น้อย เหมือนคน 2 ประเภทแรก แต่มีพลังควบคุมของซุปเปอร์อีโก้มากกว่า คือ อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างมาก คนพวกนี้จะยึดพวงพ้องเป็นหลัก และคล้อยตามผู้อื่นโดยไม่ต้องไตร่ตรอง บุคคลประเภทนี้อยู่ภายใต้การควบคุมของสังคมและกลุ่ม เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองระดับปานกลาง แต่ไม่แน่นอน

4) พวกตั้งใจจริงแต่ขาดเหตุผล (irrational – conscientious person) หมายถึง บุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้ในระดับปานกลาง แต่มีพลังควบคุมของซุปเปอร์อีโก้มาก จะเป็นผู้ที่ยอมรับกฎเกณฑ์และค่านิยมทางสังคมเข้าไปเป็นลักษณะของตนเอง จะเป็นผู้ที่ทำตามกฎเกณฑ์และกฎหมายอย่างยึดมั่นและศรัทธา และถูกควบคุมโดยค่านิยมและปทัสถานของสังคม เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองค่อนข้างมาก แต่ยังไม่สมบูรณ์ บุคคลประเภทนี้จะทำตามกฎอย่างเคร่งครัดโดยเห็นว่ากฎเกณฑ์นั้นเป็นของศักดิ์สิทธิ์ แม้จะก่อให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้อื่นก็ไม่สนใจ บุคคลประเภทนี้จะเป็นหลักของชุมชน เพราะมีความมั่นคงในความเชื่อและการกระทำ คนอื่นเห็นได้ง่ายแต่ขาดความยืดหยุ่นอย่างมีเหตุผล คนประเภทนี้จึงยังเป็นคนที่ยังไม่สมบูรณ์ทางจริยธรรม

5) พวกเห็นแก่ผู้อื่นอย่างมีเหตุผล (rational altruistic person) คือ บุคคลที่มีพลังควบคุมของอีโก้มาก และพลังควบคุมของซุปเปอร์อีโก้ก็มากด้วย จนเกิดสมดุลระหว่างการปฏิบัติตนตามกฎเกณฑ์ของสังคมและความสมเหตุสมผลโดยเห็นแก่ผู้อื่นทั่วไปเป็นหลัก บุคคลประเภทนี้มีความสามารถควบคุมตนเองอย่างมีเหตุผล เป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองสูงมาก จะเป็นผู้ที่ตระหนักถึงผลของการกระทำของตนต่อผู้อื่น ก่อนจะทำอะไรต้องพิจารณาอย่างมีเหตุผลเพื่อผู้อื่น พร้อมที่จะร่วมมือกับสังคม มีความรับผิดชอบและให้ความเคารพเพื่อนมนุษย์โดยทั่วไป มีความต้องการที่จะเสียสละและเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม บุคคลประเภทนี้มีไม่มากนักในแต่ละสังคม แต่นักทฤษฎีทั้งสอง คือ เพคและแฮวิกเฮสต์เชื่อว่าเป็นบุคลิกภาพที่พัฒนาถึงขีดสูงสุดของมนุษย์

ทฤษฎีควบคุม (Control theory)

ทฤษฎีควบคุมเป็นอีกทฤษฎีหนึ่งที่ให้แนวคิดในการฝึกวินัย ทฤษฎีนี้ก่อตั้งขึ้นบนพื้นฐานของโปรแกรมการฝึกวินัยที่ประสบความสำเร็จตามความคิดของกลาสเซอร์ (Day 1994, 18-19 Citing Glasser 1990 อ้างในสุรพงษ์ ชูเดช 2542) เด็กไม่สามารถถูกควบคุมโดยผู้ใหญ่ได้ การบังคับให้เด็กทำในสิ่งที่เด็กไม่ต้องการทำจะไม่เกิดประโยชน์อะไรเลย เพราะเขาจะไม่เห็นความสำคัญในสิ่งที่เขาถูกบังคับให้ทำ วิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดความรู้สึกคับข้องใจและความเบื่อหน่ายจากการถูกบังคับคือ การทำให้เขาเรียนรู้จากงานที่ตรงกับความต้องการของเขา ซึ่งสามารถทำได้โดยประเมินความสนใจของเขาแล้วกำหนดให้ทำงานที่ตรงกับความสนใจ

ฝึกให้เขารู้จักการวางแผนการทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในชั้นเรียนหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับเหตุการณ์ในโลกภายนอก

อีกวิธีการหนึ่งคือ การให้อำนาจเขาที่จะกำหนดการกระทำและรับผิดชอบต่อการกระทำของเขา มากกว่าที่จะใช้อำนาจบังคับให้เขาต้องทำ ลักษณะของครูที่ใช้อำนาจมากในการบังคับเด็ก กลาสเซอร์เรียกลักษณะนี้ว่า ผู้จัดการที่เป็นเจ้านาย (boss manager) ส่วนลักษณะของครูที่ใช้อำนาจน้อยในการบังคับเด็ก กลาสเซอร์เรียกลักษณะนี้ว่า ผู้จัดการแบบผู้นำ (lead manager) การฝึกวินัยตามทฤษฎีนี้ครูควรจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนทั้ง 5 ดังนี้

1. พัฒนากิจกรรมของโรงเรียนให้สอดคล้องเหมาะสมกับความสนใจของเด็ก
2. แสดงให้เด็กเห็นถึงความคาดหวัง
3. ถามเด็กว่าลองพิจารณาดูซิว่างานที่เราทำนั้น เราได้ทำอย่างดีที่สุดแล้วหรือไม่
4. ในช่วงแรกคอยเป็นผู้อำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำ
5. เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นต้องร่วมกับเด็กในการแก้ปัญหาเพื่อให้การทำกิจกรรมนั้นดำเนินต่อไปได้

ทฤษฎีควบคุมเป็นทฤษฎีที่ยืนอยู่บนพื้นฐานข้อตกลงที่ว่า มนุษย์เรานั้นพยายามที่จะควบคุมพฤติกรรมและการดำเนินชีวิตของตนเอง เพื่อที่จะได้รับความพึงพอใจในความต้องการพื้นฐาน 5 อย่าง คือ 1) ความต้องการที่จะมีชีวิตรอด (survival) 2) ความต้องการความรัก (love) 3) ความต้องการอำนาจ (power) 4) ความต้องการอิสรภาพ (freedom) 5) ความต้องการความสนุกสนาน (fun) เด็กมักจะเลือกทำสิ่งที่ตนเองพอใจเพียงอย่างหนึ่งหรือทั้งหมดของความต้องการพื้นฐานเหล่านี้ ครูจะต้องพยายามเข้าใจความต้องการเหล่านี้ที่มีอยู่ในเด็กแต่ละคน เพื่อที่จะได้ให้คำแนะนำเด็กในแนวทางซึ่งจะนำเขาไปสู่การมีพฤติกรรมในการควบคุมตนเองได้มากขึ้น

จากทฤษฎีของเพคและแฮวิกเฮสต์และทฤษฎีของกลาสเซอร์ แสดงให้เห็นว่า คนที่มีวินัยในตนเองสูงเป็นคนที่มีการพัฒนาของอีโก้และซุปเปอร์อีโก้สูงทั้งสองด้าน คือ นอกจากพ่อแม่ผู้อบรมเลี้ยงดูและครูอาจารย์จะให้คำแนะนำอบรมสั่งสอนให้เด็กรู้จักการปฏิบัติตนในสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างเหมาะสมแล้ว ยังจะต้องอธิบายเหตุผลให้เด็กมีความรู้ มีความเข้าใจถึงเหตุผลของการที่ต้องประพฤติปฏิบัติตนดังกล่าวได้ว่าจะทำให้เกิดผลดีอย่างไรและถ้าไม่ปฏิบัติจะเกิดผลเสียอย่างไร การส่งเสริมและปฏิบัติต่อเด็กในลักษณะนี้จึงจะทำให้เด็กเติบโตขึ้นเป็นผู้ที่มีวินัยในตนเองอย่างสมบูรณ์ และสามารถพัฒนาวินัยในตนเองในด้านอื่น ๆ เช่น การมีวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจรและวินัยจราจรที่ดีทั้งในฐานะผู้ขับขี่และผู้เดินทางซึ่งต้องใช้รถใช้ถนนทุกคน ซึ่งเป็นวินัยและกฎระเบียบที่บุคคลจำเป็นต้องมีและจำเป็นต้องปฏิบัติในชีวิตประจำวันเพื่อความปลอดภัยของตนเอง ความเป็นพลเมืองที่ดีของสังคมและเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุจากการจราจรนั้นมีความร้ายแรงมากเพราะทำให้คนได้รับบาดเจ็บ เสียทรัพย์ และเสียชีวิตมากที่สุดจากสาเหตุการตายในปัจจุบัน และอุบัติเหตุดังกล่าวมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีอย่างรวดเร็ว มีทฤษฎีต่าง ๆ ที่ได้กล่าวถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ซึ่งวิจิตร บุญยะโหตระ (2530) กล่าวว่าผู้คิดค้นทฤษฎีโดมิโน คือ H.W. Heinrich ได้อธิบายว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว ใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่ 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจ การศึกษาอบรม วัฒนธรรม วิถีชีวิต ภูมิหลังหรือนิสัยดั้งเดิมของบุคคล ได้แก่ ความสะเพร่า ดื้อดึง ชอบเสี่ยงอันตราย หากสิ่งเหล่านี้ไม่ดีจะส่งผลต่อตัวบุคคลทำให้เกิดความผิดปกติได้ 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล ทั้งทางร่างกาย จิตใจและอารมณ์ ความบกพร่องทางร่างกาย เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง การมีโรคประจำตัว ร่างกายไม่สมประกอบ พิการ ความบกพร่องทางจิตใจและอารมณ์ เช่น ความเครียด เศร้าโศก เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยได้ 3) การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด การเสพยาเสพติด การดื่มสุรา ขับรถขณะมึนเมา การฝ่าฝืนกฎจราจร ขับรถแซงในที่คับขัน ได้แก่ ทางโค้ง บนสะพาน ทางขึ้นเนินลงเนิน การไม่ให้สัญญาณก่อนเลี้ยว เปลี่ยนเลน ไม่หยุดหรือชลอเมื่อถึงทางร่วมทางแยกประกอบกับสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย เช่น เส้นทางไม่ดี ขรุขระ สภาพภูมิอากาศไม่ปกติ ฝนตก ถนนลื่น หมอกลงจัด รวมถึงยานพาหนะไม่ดี สิ่งเหล่านี้จะมีผลต่อการขับขี่อันนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ 4) อุบัติเหตุ และ 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายในด้านต่าง ๆ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และจากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย นั้น เป็นสภาวะจากสาเหตุด้านกายภาพที่สามารถแก้ไขได้ง่ายกว่าสาเหตุด้านพฤติกรรม ที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้เดินเท้า ซึ่งสอดคล้องกับ

ทฤษฎีความโน้มเอียงทำให้เกิดอุบัติเหตุของ Thygerson ได้อธิบายว่า ชนิดของบุคคลที่มีความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ผู้ที่มีลักษณะวาย (Y) คือ ผู้ที่ให้คุณค่าชีวิตแบบไม่ปกติสามัญ ไม่มีเป้าหมายชีวิตที่ชัดเจน ไม่มีความพึงพอใจในวิถี

การดำเนินชีวิตของตนเอง ไม่เคารพกฎระเบียบ ไม่รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น ชอบวางตัวเด่นใจร้อน ทะเยอทะยาน มักมองตนเองเป็นหลักเป็นจุดศูนย์กลางเสมอ และพยายามทำตนให้เป็นที่ยอมรับของผู้อื่น วางตนข่มขู่ผู้อื่น ส่วนผู้ที่มีลักษณะเอ็กซ์ (X) จะมีลักษณะที่ตรงกันข้ามกับลักษณะวาย จึงทำให้ไม่มีความโน้มเอียงของการเกิดอุบัติเหตุแต่ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้ที่มีลักษณะเอ็กซ์จะไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ เพราะหากผู้ที่มีลักษณะเอ็กซ์มีอาชีพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุก็อาจมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกันและไม่จำกัดเพศและวัยด้วย (Thygerson 1976 (อ้างใน วรวิทย์ จันทร์ชุม 2544)

เพศกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2532) กล่าวว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนนมีมากถึงร้อยละ 90.1 แบ่งออกเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ ร้อยละ 75.9 และผู้เดินเท้าร้อยละ 14.2 และเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรมากกว่าเพศหญิง และเพศชายยังกระทำผิดกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง (พนัส สายทอง 2542 ; วีรศักดิ์ ธาตรีรานนท์ 2545) โดยจากการศึกษาพบว่าประชาชนที่ไม่เคยกระทำผิดกฎจราจรมีเพียงร้อยละ 15.0 นอกจากนั้นเคยทำผิดกฎจราจรทั้งสิ้น (ชำนาญ มีปลอด 2536) และพบว่าผู้ที่หย่าร้างจากคู่ครองก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พวกพ่อหม้าย แม่หม้าย ส่วนผู้ที่แต่งงานแล้ว จะมีอุบัติเหตุน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวีรศักดิ์ ธาตรีรานนท์ (2545) ที่พบว่าเพศชายมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของเพศหญิง โดยพบว่าความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.05 เมื่อเพศชายมีอายุมากกว่า 19.10 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีอายุมากกว่า 15.25 ปี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเพศชายเกิดอุบัติภัยจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าเพศหญิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 (ศรีสมร การ่อน 2539) นอกจากนี้เพศชายได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 39 : 1 (สมจินดา ชมพูนุท 2535) สอดคล้องกับการศึกษาของผู้วิจัยอีกหลายรายที่วิจิตร บุญยะโหตระ (2527) รวบรวบไว้ เช่น ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ (2527) ณรงค์ศักดิ์ เอกวัฒนกุล (2538) ทิพาวรรณ พวงซ่อนกลิ่น (2539) ประภา นัครา (2539) สมเกียรติ ภิยโยทัย (2540) รัตน์มณี พรมทอง (2541) วราพรรณ ด่านอุตรา และคณะ (2541) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนาและคณะ (2542) ธาราชินะกาญจน์ (2542) ซึ่งผลการศึกษาเป็นไปในทำนองเดียวกันคือ ผู้ประสบเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือยานพาหนะอื่น ๆ เพศชายได้รับอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศชายขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าเพศหญิง รวมทั้งขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะทางไกล ๆ อีกด้วย

ดังนั้น เพศชายจึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้เพศเป็นตัวแปรในการศึกษาและกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

อายุกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2532) กล่าวว่าสถิติของคนที่บาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุการจราจรส่วนมากจะพบในกลุ่มอายุ 15 – 20 ปี ซึ่งเป็นบุคคลที่โดยตามกฎหมายจะต้องอยู่ระหว่างการศึกษาในระดับการศึกษาภาคบังคับของชาติ คืออยู่ในระหว่างการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ช่วงชั้นที่ 1 – 3 และช่วงชั้นที่ 4 – 6 และจากสถิติการจับกุมผู้กระทำผิดกฎจารจรที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 25 – 34 ปี (พนัส สายทอง 2542) ซึ่งถือได้ว่าระบบการสั่งงานของประสาทต่อกล้ามเนื้อยังว่องไว เมื่อมีเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายก็สามารถแก้ไขได้ แต่อุบัติเหตุและการทำผิดกฎจราจรที่เกิดในกลุ่มคนที่มีอายุอยู่ในช่วงวัยรุ่นนี้นั้น ก็เนื่องจากการขาดประสบการณ์หรือความชำนาญในการขับรถ การประมาท การฝ่าฝืนกฎจราจรรวมทั้งผลของการเมื่อยล้า อ่อนเพลีย การดื่มสุราและการกินยาที่มีผลต่อระบบประสาท สอดคล้องกับการศึกษาของศรีสมร การ่อน (2539) พบว่า กลุ่มอายุ <15 – 24 ปี เกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่ากลุ่มอายุ 25 – 44 ปี และจากการรวบรวมรายละเอียดของผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ พบว่า ผู้ป่วยที่มารับการรักษามีอายุอยู่ในช่วง 15 – 25 ปีมากที่สุด (สุภาพ ไพศาลศิลป์และกรรณิการ์ พัฒนพลานนท์ 2543) สอดคล้องกับผลการศึกษาของทิพาพรรณ พวงซ่อนกลิ่น (2539) เอื้อมพร รักจรรยาบรรณ (2538) วัลภา วงศ์สารศรี (2539) ประภา นัครา (2539) รัตน์มณี พรมทอง (2541) โดยมีผลการศึกษาไปในทำนองเดียวกันคือ ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือยานพาหนะอื่น ๆ เกิดขึ้นกับคนที่มีอายุระหว่าง 15 – 28 ปีมากที่สุด โดยจากการบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของไทยว่าเกิดกับคนที่มีอายุระหว่าง 18 – 22 ปีเป็นส่วนใหญ่ สาเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่อยู่ในวัยหนุ่มสาวขาดประสบการณ์ในการขับขี่ มีความคึกคะนองชอบความตื่นเต้นสนุกสนานและการเสี่ยงภัย จึงขับรถด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (วิจิตร บุญยะโหตระ 2527) ในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้ช่วงชั้นที่ศึกษาเป็นตัวแปรที่ศึกษาและกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยเทียบเท่ากับระดับอายุของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา

ประสบการณ์การขับขี่กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์ในการขับขี่และการได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยจากการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 5 ปี จะมีโอกาสประสบอุบัติเหตุมากกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของวิจิตร บุณยะโหตระ เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จริยานุรักษ์ (2539) สมจินดา ชมพูนุท (2535) วนิดา เมธาลักษณ์ (2534) พวงทอง ป้องภัย และคณะ (2535) พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1 – 3 ปี ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดและประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ นักเรียนที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากเป็น 2.86 เท่าของผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับและมากกว่า 1 ปี (กำไล ตรีชัยศรี 2536) และนักศึกษาที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรมีประสบการณ์ในการขับขี่เฉลี่ยน้อยกว่านักศึกษาที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉลี่ย 0.6 ปี (เสริม ทัดศรี 2542) สุรชัย เจียมกูล (2536) และประภา นัครา (2539) พบว่า กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ 3 ปีลงมา มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด เนื่องจากผู้ที่ขับรถใหม่ ๆ หรือมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะมีความชำนาญในการขับขี่น้อยไปด้วย จึงส่งผลให้การตัดสินใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้ายังไม่ดี บวกกับยังไม่ค่อยมีความชำนาญทาง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า โดยจากการศึกษาของประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่า กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุ 2 ครั้ง สูงที่สุดร้อยละ 68.0 สอดคล้องกับการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.2 เคยได้รับอุบัติเหตุ โดยกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58.6 ทำให้การเกิดอุบัติเหตุเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เพราะการได้รับอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลรับรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองให้ดีขึ้น ซึ่งจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง มีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการขับขี่ดีกว่ากลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 1 ครั้ง เพราะการได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ถึงแม้จะมีผลกระทบให้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย แต่บุคคลจะเกิดการตระหนักและเห็นคุณค่าของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (บัญชา มณีคำ 2538) และจากสถิติของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองลำปางซึ่งกระทำผิดกฎจราจรและถูกจับปรับในท้องที่สถานีตำรวจอำเภอเมืองจังหวัดลำปาง ระหว่างเดือนกรกฎาคม – สิงหาคม 2542 รวม 200 รายจากจำนวนผู้กระทำผิดทั้งสิ้น 2,214 ราย โดยเป็นความผิดเกี่ยวกับการไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 63 ราย ฝ่าฝืน

เครื่องหมายห้ามการจราจร จำนวน 58 ราย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง จำนวน 50 ราย ให้ผู้อื่นซ้อนเกินที่นั่ง จำนวน 21 ราย และความผิดด้วยกรณีอื่น ๆ จำนวน 5 ราย (พนัส สายทอง 2542) การศึกษาครั้งนี้ จึงใช้ประสบการณ์การขับขี่เป็นตัวแปรในการศึกษาและกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

การมีใบอนุญาตขับขี่กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

สำหรับการมีใบอนุญาตขับขี่พบว่า ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่โดยการสอบ ทั้งนี้จากการศึกษาของศรีสมร การ่อน (2539) สอดคล้องกับการศึกษาของสุรชัย เจียมกูล (2536) พบว่า กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถมากที่สุด ร้อยละ 92.6 และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการทำผิดกฎจราจรด้วย โดยผู้ขับขี่ที่ไม่เคยกระทำผิดกฎจราจรมีเพียงร้อยละ 15.0 นอกจากนั้นเคยทำผิดกฎจราจรทั้งสิ้น และเป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทชั่วคราว ร้อยละ 56.0 ตลอดชีพ ร้อยละ 31.0 และที่ไม่มีใบขับขี่เลย ร้อยละ 13.0 โดยมีส่วนหนึ่งได้ใบขับขี่มาโดยการซื้อ (ชำนาญ มีปลอด 2536) ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากเป็น 2.74 เท่าของผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ สอดคล้องกับการศึกษาของประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) เอื้อมพร รักจรรยาบรรณ (2538) บุษบา เพ็ญสุวรรณ (2539) กำไล ตรีชัยศรี (2536) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนาและคณะ (2542) จนิด กมลชัยและคณะ (2539) สรุปผลการศึกษาเป็นไปในทำนองเดียวกัน คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 60.0 , 72.2 , 72.6 , 79.9 , 93.8 , 60.4 และ 78.4 ตามลำดับ

แต่ขัดแย้งกับผลการศึกษาของทิพาพรรณ พวงซ่อนกลิ่น (2539) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถ ร้อยละ 64.7 สรุปว่าการมีใบอนุญาตขับขี่รถไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ตรงกับการศึกษาของสมจินดา ชมพูนุท (2535) พบว่า ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงสุดถึง ร้อยละ 75.4 และรัมภา หทัยธรรม (2538) พบว่าการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 47.2 และยังขัดแย้งกับผลการศึกษาของอำนวย นาคแก้ว (2534) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มากที่สุดถึงร้อยละ 98.5 ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของวิจิตร บุณยะโหตระ และอำนวย นาคแก้ว (2536) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมีใบอนุญาตขับขี่รถมากที่สุด จะเห็นได้ว่า

การมีหรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างไม่มีนัยสำคัญ เพราะผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ แสดงว่าเป็นผู้มีความรู้ในกฎจราจร ผ่านการอบรมและผ่านทักษะการสอบปฏิบัติเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว การศึกษาครั้งนี้จึงใช้การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นตัวแปรในการศึกษาและกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากกระทำผิดกฎจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

จากทฤษฎีการเกิดวินัยในตนเองของมาวเรอร์ (Mowrer 1950) ระบุว่าบุคคลจะเกิดวินัยในตนเองต้องผ่านขั้นตอนการปลูกฝังตั้งแต่ทารกโดยการอบรมเลี้ยงดูด้วยความรัก โดยมีกระบวนการ 5 ขั้น ขั้นสูงสุด ระบุว่าเมื่อเด็กมีการเลียนแบบพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ที่ตนรัก เด็กก็จะเกิดความสุขและพอใจ ซึ่งความสุขและความพอใจนี้เป็นลักษณะการให้รางวัลและชมเชยตนเองโดยที่ไม่ต้องหวังผลจากภายนอก โดยความสามารถในการให้รางวัลตนเองนี้มาวเรอร์เชื่อว่า เป็นลักษณะที่แสดงถึงการบรรลุวุฒิภาวะทางจิตของบุคคล โดยจะเกิดขึ้นในเด็กปกติที่มีอายุประมาณ 8 – 10 ขวบ และจะพัฒนาต่อไปจนสมบูรณ์เมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่

ดังนั้น ผู้ที่บรรลุวุฒิภาวะทางจิตอย่างสมบูรณ์ จึงเป็นผู้ที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างมีเหตุผลในสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ในการโต้ตอบเมื่อเกิดความคับข้องใจ เมื่อเกิดความกลัวและเมื่อมีอารมณ์ต่าง ๆ ส่วนผู้ที่ขาดการเรียนรู้ดังกล่าวตั้งแต่วัยทารก จึงกลายเป็นบุคคลที่ขาดความยับยั้งชั่งใจหรือขาดการควบคุมตนเอง ไม่สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสมในสถานการณ์ต่าง ๆ ดังนั้นเด็กที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบให้ความรักและได้รับการปลูกฝังในเรื่องระเบียบวินัยจากครอบครัวอย่างดี จึงน่าจะมีการพัฒนาวินัยในตนเองได้ดีกว่าเด็กที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบอื่น ซึ่งจะทำให้สามารถพัฒนาเป็นบุคคลที่มีวินัยในตนเอง สามารถควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตนตามกฎเกณฑ์ กฎหมาย กติกาหรือระเบียบของสังคมในทุก ๆ ด้านได้อย่างเหมาะสม

จากผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรและการถูกจับกุมเนื่องจากกระทำผิดกฎจราจร พบว่า การกระทำผิดกฎจราจรและอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากตัวบุคคล และผู้ประสบเหตุจะเป็นผู้ขับขี่และจากผลการศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกันโดยมีทั้งผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง ปานกลาง และต่ำ จากการศึกษาของสมชาย คำจินดา (2536) ที่ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของนักเรียนนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค : ศึกษาเฉพาะกรณีวิทยาลัยเทคนิคเพชรบูรณ์ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของนักศึกษาเกี่ยวกับการใช้

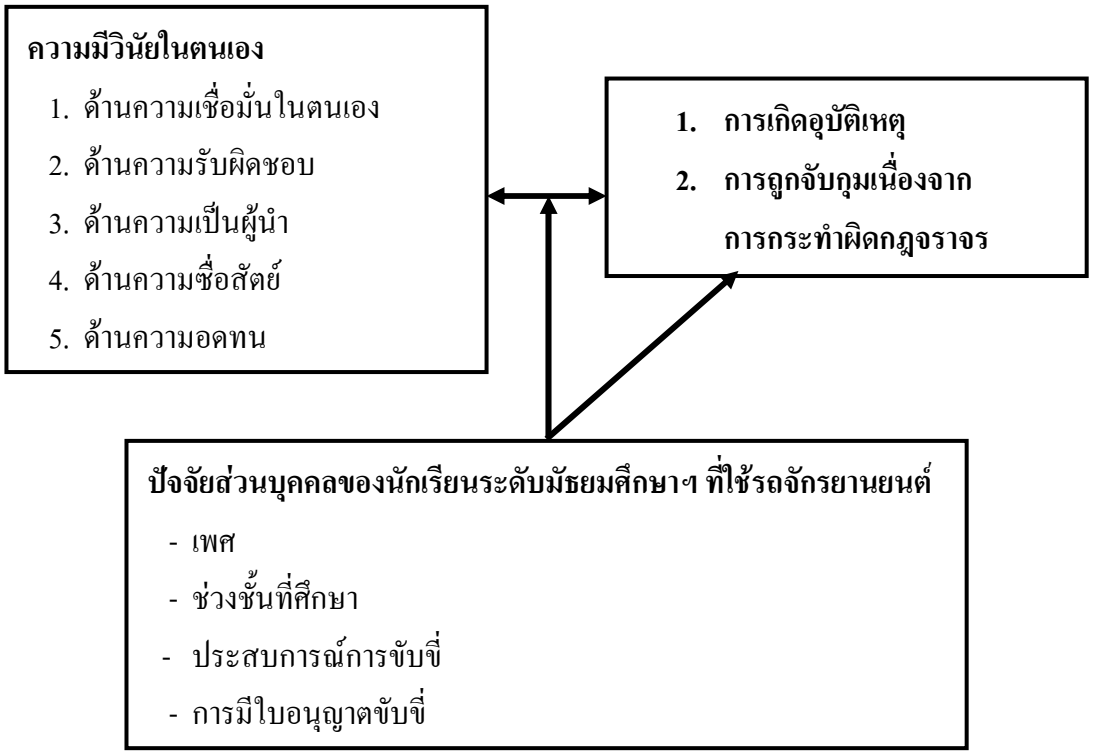
ยวดยาน อยู่ในระดับดี และจากการศึกษาของศรีสมร การ่อน (2539) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน พบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจรโดยรวม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติภัยส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องกฎจราจรในระดับปานกลาง ร้อยละ 65.9 ระดับต่ำร้อยละ 18.5 และระดับสูงร้อยละ 15.6 และร้อยตำรวจเอกพินิจ ช่วยกูล (2543) ที่ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตที่ศึกษามีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับต่ำ จะเห็นได้ว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทุกระดับ จะไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรหรือไม่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของร้อยตำรวจเอกอดิพัฒน์ กรึงไกร (2545) ที่ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างศึกษาเฉพาะเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรค่อนข้างต่ำ ในขณะที่พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง สอดคล้องกับการศึกษาของชัยรพ จุณณวัตต์ (2540) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมากจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรเลย จึงอาจวิเคราะห์ได้ว่า อุบัติเหตุและการฝ่าฝืนกฎจราจรที่เกิดขึ้นเกิดจากการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้องในการขับขี่หรือความไม่มีวินัยในตนเอง ส่งผลให้ไม่มีวินัยในการขับขี่หรือไม่มีวินัยจราจรไปด้วยนั่นเอง จะเห็นได้ว่าความมีวินัยในตนเองมีความสำคัญยิ่งในการพัฒนาบุคคลให้เป็นผู้ที่สามารถควบคุมตนเองให้มีพฤติกรรมเป็นที่ต้องการของสังคม เป็นพื้นฐานของการที่จะดำรงชีวิตตามระเบียบแบบแผนอย่างดี และก่อให้เกิดความสำเร็จในด้านต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่วัยเด็กจากการศึกษาเล่าเรียน โดยจากผลการศึกษาของ Duckworth Angela Lee ; Seligman Martin E.P. (2006) ที่พบว่าเพศหญิงมีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนสูงกว่าเพศชายเนื่องจากมีระดับความมีวินัยในตนเองสูงกว่า สังคมจึงควรส่งเสริมให้บุคคลมีวินัยในตนเอง เพื่อป้องกันปัญหาในด้านต่าง ๆ ที่เกิดจากการขาดระเบียบวินัยหรือขาดวินัยในตนเองของประชาชนในสังคม

จากการศึกษาเอกสารเกี่ยวกับวินัยในตนเอง การเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ที่มีผู้ศึกษาวิจัยในกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างวินัยในตนเอง เพศ อายุที่สัมพันธ์กับช่วงชั้นของการศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันทุกด้าน

ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำผิดกฎจราจร มีปัจจัยที่มาจากพฤติกรรมของบุคคล ทั้งที่เกิดจากพื้นฐานภูมิหลังของบุคคลดังที่กล่าวมาแล้ว การถ่ายทอด ปลูกฝังจากสถาบันครอบครัวและสถาบันการศึกษาให้เกิดมีขึ้นได้ เช่น ความมีระเบียบวินัยในตนเองของบุคคลในด้านความสามารถในการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลงได้ จึงพบว่าความมีวินัยในตนเองมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการสร้างความสงบเรียบร้อยในสังคมมากที่สุดปัจจัยหนึ่ง

กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยขอกำหนดกรอบแนวคิดเป็นแนวทางในการวิจัยดังนี้



สมมติฐานของงานวิจัย

1. ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์
2. ปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ดังนี้
   2.1 ระหว่างเพศต่างกัน
   2.2 ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษาต่างกัน
   2.3 ระหว่างประสบการณ์การขับขี่ต่างกัน
   2.4 ระหว่างการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่
   2.5 ระหว่างนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองต่างกัน
3. มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4. มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร