

บทที่ 1

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

สถิติอุบัติเหตุจากรถยนต์บนท้องถนนนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ สูญเสียทรัพย์สิน สูญเสียอวัยวะและสาเหตุการเสียชีวิตของบุคคลในชาติ และอาจทำให้เกิดความพิการ ต้องตกเป็นภาระของสังคม อุบัติเหตุยังเป็นสาธารณภัยที่เกิดขึ้นได้ในทุกสถานที่ ไม่จำกัดเวลา ไม่จำกัดตัวบุคคล สถานภาพทางสังคม เพศ วัย เชื้อชาติ ศาสนา เป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรบุคคล และมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจำนวนมาก จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทยพบว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุดของประเทศ ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ เป็นทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดทั้งในกรุงเทพฯและภูมิภาคต่างๆ รายงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติเกี่ยวกับสถิติอุบัติเหตุ 4 ประเภทในประเทศไทย ปี 2535 พบว่าอุบัติเหตุของประชาชนเกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับหนึ่ง (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2536, 76)

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายที่สูงที่สุดของประชาชนคนไทยและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยรวดเร็วทุกปี อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุทั้งหมดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นถึง 2 เท่าตัวจาก 26.1 ต่อประชากรแสนคนใน พ.ศ. 2530 เป็น 64.3 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2539 และที่เป็นปัญหาสำคัญคือ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในการจราจรทางบกมีอัตราตายเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่าตัว คือ เพิ่มจาก 8.3 ต่อประชากรแสนคน ในพ.ศ. 2530 เป็น 28.4 ต่อประชากรแสนคน ในพ.ศ. 2539 และอัตราบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 181.5 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2530 เป็น 383.4 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2539 (สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข 2540, 71) อุบัติเหตุจราจรส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่มีอายุอยู่ในวัยรุ่นและวัยแรงงานสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น โดยพบว่า กลุ่มอายุที่มีอัตราตายสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจรคือกลุ่มอายุ 15 – 39 ปี อัตราตายของเพศชายสูงกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่า (กระทรวงสาธารณสุข 2542, 5-6) จากการสำรวจผู้ขับขี่บนท้องถนนพบว่าเด็กวัยรุ่น 10 – 19 ปี เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 2 และเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 4.8 (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ 2546, 13)

รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ.2538 ของชไมพันธุ์ สันติกาญจน์และคณะ (2540, 63-66) พบว่า สาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุดของประชากรในประเทศไทยเกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยผู้บาดเจ็บมากที่สุดอยู่ในกลุ่มอายุ 10 – 29 ปี และยังพบความรุนแรง

ของการบาดเจ็บจากการรถจักรยานยนต์ของกลุ่มอายุ 16 – 19 ปี มีมากกว่ากลุ่มอายุ 13 – 15 ปี ถึง 3 เท่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีผลกระทบต่อบุคคลอย่างชัดเจน เช่น การบาดเจ็บ ความพิการ ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้อย่างปกติสุข เกิดการสูญเสียด้านเศรษฐกิจในการรักษาพยาบาล ค่าเลี้ยงดูที่รัฐต้องรับผิดชอบ บิดามารดาต้องสูญเสียบุตรหลานก่อนวัยอันควร หรือบุตรต้องสูญเสียบิดามารดา ต้องกลายเป็นเด็กกำพร้าเป็นภาระของบุคคลอื่นหรือของสังคม และส่งผลเสียต่อสภาพจิตใจที่จะก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา โดยส่วนหนึ่งของผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะเป็นเยาวชน ซึ่งมีจำนวนไม่น้อยที่อายุยังอยู่ในวัยยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะมีใบอนุญาตขับขี่ ก็ใช้รถใช้ถนนอย่างลองผิดลองถูก ความกึกก้อง การขาดทักษะ ขาดความรู้ ความเข้าใจต่อกฎระเบียบที่สำคัญในการใช้รถใช้ถนน ไม่มีประสบการณ์เพียงพอต่อภาวะคับขันล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และบาดเจ็บ พิการหรือถึงขั้นเสียชีวิต

ถ้าพิจารณาเฉพาะในเขตเมือง พบว่าอัตราป่วย บาดเจ็บ พิการและตายจากอุบัติเหตุจราจรยิ่งสูงมากจนน่าวิตก ยิ่งมีการก่อสร้างถนน ขยายถนน รถยนต์ และรถจักรยานยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น สถิติอุบัติเหตุก็ยิ่งมากขึ้น และเมื่อผนวกกับพฤติกรรมของคนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขับขี่เร็วหรือใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง จนกลายเป็นวิถีชีวิตแล้ว ปัญหาจราจรก็จะยิ่งรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในเมืองที่เป็นสถานที่ตั้งของสถาบันการศึกษาที่รองรับเยาวชนในช่วงวัยรุ่นจะมีการใช้รถจักรยานยนต์มากเป็นพิเศษซึ่งก็จะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

ปัญหาจราจรและปัญหาการขาดวินัยจราจรของประชากร เป็นปัญหาระดับชาติที่ทุกฝ่ายจะต้องให้ความสนใจ รัฐบาลหลายชุดที่ผ่านมา รวมทั้งรัฐบาลชุดปัจจุบันได้กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นนโยบายสำคัญเร่งด่วน โดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ ๆ เพื่อช่วยให้ปัญหาจราจรได้รับการแก้ไขให้บรรเทาลง เพราะเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับประชากรทุกคน และมีผลกระทบต่อเนื่อง ซึ่งหากไม่มีการวางแผนแก้ไขอย่างเป็นระบบ ปัญหาดังกล่าวจะขยายไปถึงจุดวิกฤติและยากแก่การแก้ไข และหากไม่มีการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้กับประชากร โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งร่างกายและจิตใจ ดังที่ จี. สแตนเลย์ ฮอลล์ (G. Stanley Hall) (สุนีย์ ธีรดากร 2526, 187) กล่าวไว้ว่า “วัยรุ่นเป็นวัยพายุบุแคม (Storm and Stress) เป็นวัยที่มีอารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย อาจจะเปลี่ยนแปลงจากอารมณ์หนึ่งไปสู่อารมณ์ตรงข้ามอย่างรวดเร็วโดยไม่มีเหตุผลนัก จากรักเป็นเกลียด จากดีใจเป็นเสียใจ โกรธง่าย ดีใจง่าย เสียใจง่าย และแสดงออกอย่างไม่ถ่มถอง (Heightened Emotionality)” เป็นวัยที่กระตือรือร้น ชอบลองในสิ่งแปลกใหม่ เลียนแบบเพื่อนหรือสร้างจุดเด่นในตัวเองเพื่อเรียกร้องความสนใจจากเพื่อน ๆ หรือสังคม ชอบการแข่งขันที่จะทำให้ตัวเองโดดเด่นกว่าคนอื่น มักทำสิ่งใดโดยขาดการใช้วิจารณญาณที่ดี และเป็นกลุ่มบุคคลที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ จากพื้นฐานความ

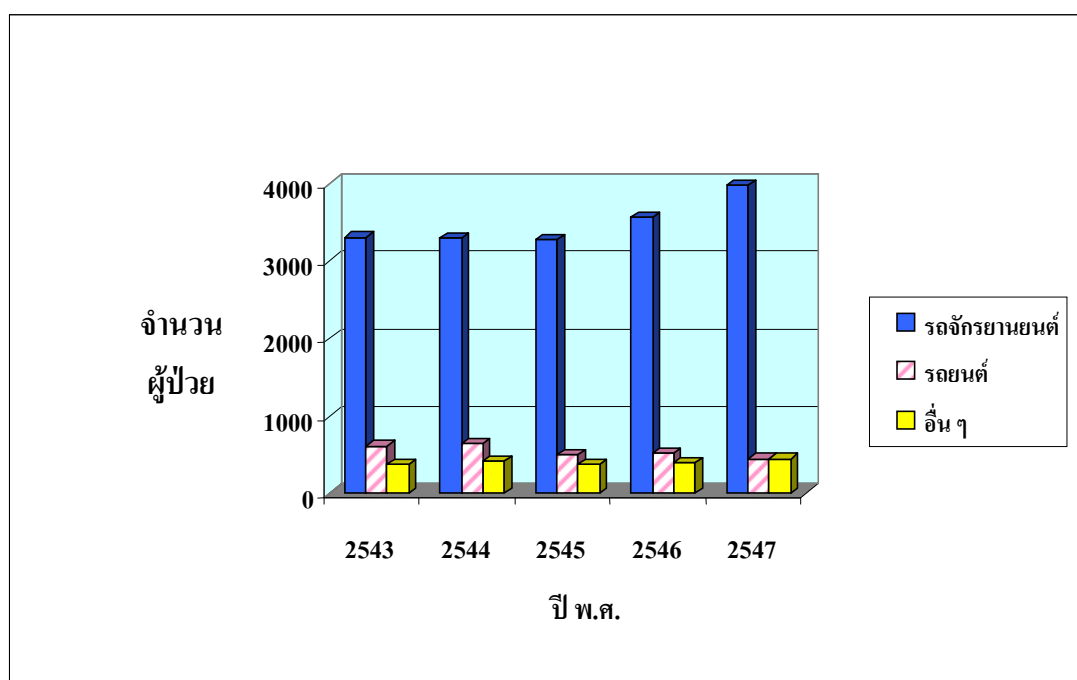
เปลี่ยนแปลงของร่างกายและจิตใจของวัยรุ่นส่วนใหญ่ ทำให้มีการควบคุมสติอารมณ์ได้ไม่มั่นคง เมื่อวัยรุ่นมีการขับชีร์ดจักรยานยนต์หรือใช้รถใช้ถนนด้วยวุฒิภาวะดังกล่าว จึงมักมีการขับชี่ด้วยความเร็วสูงหรือขับชี่แข่งขันกัน โดยไม่เกรงกลัวอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ หรือตกแต่งดัดแปลงสภาพรถตามความพอใจ โดยไม่เกรงกลัวความผิดตามกฎหมาย และจากการขาดความรู้เกี่ยวกับระเบียบข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนและขาดประสบการณ์ในการขับชี่ จึงเป็นบ่อเกิดของอุบัติเหตุที่มีสถิติเพิ่มมากขึ้น

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทำให้ทราบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากกลุ่มวัยรุ่นที่ขับชี่รถจักรยานยนต์ ประกอบกับงานวิจัยของวรวิทย์ จันทรชุม (2544) ที่สนับสนุนข้อมูลดังกล่าวโดยกล่าวว่า อุบัติเหตุจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ถึงร้อยละ 26.8 และส่วนใหญ่เกิดจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 89.0 และจากการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) และคนอื่นๆ พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับชี่น้อยกว่า 5 ปี จะมีโอกาสประสบอุบัติเหตุมากกว่า เนื่องจากผู้ที่ขับรถใหม่ ๆ หรือมีประสบการณ์ในการขับชี่น้อยจะมีความชำนาญในการขับชี่น้อยไปด้วย จึงส่งผลให้การตัดสินใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้ายังไม่ดีพอ และการศึกษาของสุรัชย์ เจียมกุล (2536) พบว่า การมีใบอนุญาตขับชี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับชี่รถมากที่สุดถึงร้อยละ 92.6 และผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยกระทำผิดกฎจราจรมีเพียงร้อยละ 15.0 นอกนั้นเคยทำผิดกฎจราจรทั้งสิ้น ซึ่งผลการศึกษาของชัยพร จุณณวัตต์ (2540) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมากจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรเลย จึงอาจวิเคราะห์ได้ว่า อุบัติเหตุและการทำผิดกฎจราจรที่เกิดขึ้นในกลุ่มวัยรุ่นหรือในกลุ่มนักเรียนนักศึกษาเป็นส่วนใหญ่ นั้น ก็มีสาเหตุมาจากการขาดการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติในสิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม ซึ่งหมายถึงการขาดวินัยในตนเองซึ่งเป็นพื้นฐานของพฤติกรรมที่ผ่านการปลูกฝังและฝึกรวมมาตั้งแต่เด็ก เพื่อให้พัฒนาขึ้นเป็นประชากรที่มีคุณภาพ ซึ่งคุณสมบัติของประชากรที่มีคุณภาพ หมายถึง ประชากรที่มีคุณลักษณะต่อไปนี้ในระดับสูง ได้แก่ ความขยันหมั่นเพียร ความประหยัด ความอดทน ความมีวินัย ความซื่อสัตย์ ความไม่ก้าวร้าวและคุณลักษณะย่อยอื่น ๆ อีกมาก โดยคุณลักษณะดังกล่าวมีหลักปัจจัยร่วมกันที่การมีวินัยแห่งตนหรือการมีวินัยในตนเอง (Self- Discipline) นั้นเอง (สุรพงษ์ ชูเดช 2542) ซึ่งเป็นคุณลักษณะที่ต้องปลูกฝังตั้งแต่เด็กเพื่อให้เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพไม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคมทุกด้าน โดยการปลูกฝังการมีวินัยในตนเองจะต้องกระทำร่วมกันทั้งโดยสถาบันครอบครัวและ

สถาบันการศึกษาทุกระดับ เพื่อให้บุคคลเกิดการพัฒนานิสัยในตนเองในระดับสูงสุด เพื่อลดปริมาณการเกิดปัญหาทั้งทางด้านบุคคลและด้านสังคมสิ่งแวดล้อมโดยส่วนรวม

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรเฉพาะในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ตั้งของสถาบันการศึกษาทุกระดับตั้งแต่ระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา ทั้งสายสามัญและสายอาชีพ รวมถึงการศึกษานอกระบบโรงเรียน และยังเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการสำคัญ ๆ จำนวนมาก จึงมีการย้ายนักเรียนมาเรียนในจังหวัดสงขลา ตามผู้ปกครองที่มารับราชการเกิดขึ้นตามมาอีกปัจจัยหนึ่ง ทำให้จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์รวมของเยาวชนวัยรุ่นในวัยเรียนทุกระดับ โดยตลอดปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 1,241 ราย แยกเป็นบาดเจ็บเล็กน้อย 677 ราย บาดเจ็บสาหัส 536 รายและเสียชีวิต 28 ราย จากข้อมูลจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุเป็นอุบัติเหตุจากรถยนต์ทุกประเภท เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารรับจ้าง ฯลฯ จำนวน 1,290 ครั้ง คิดเป็น 52.87 % เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพียงประเภทเดียว จำนวน 1,150 ครั้ง คิดเป็น 47.13 % ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด (งานจราจร สภ.อ.สงขลา 2549) จะเห็นว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพียงประเภทเดียวมีส่วนการเกิดขึ้นใกล้เคียงกับอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ทุกประเภทรวมกัน จากการเปรียบเทียบจำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร ปีงบประมาณ พ.ศ.2543 – 2547 ของโรงพยาบาลสงขลาจากยานพาหนะประเภทต่างๆ จะเห็นว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในภาพที่ 1

ภาพที่ 1 สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร เปรียบเทียบปีงบประมาณ 2543 – 2547



ที่มา : โรงพยาบาลสงขลา. (ออนไลน์) www.sk-hospital.com สืบค้นเมื่อ 11 ม.ค.2549.

จากข้อมูลผลการจับกุมในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม 2547 ของอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา พบว่า ความผิดอันดับ 1 ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย 32,427 ราย, รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย 3,936 ราย (งานจราจร สภ.อ.เมืองสงขลา 2549) และความผิดอื่น ๆ ที่เกิดจากการไม่เคารพกฎจราจรหรือการขาดวินัยจราจรหรือขาดวินัยในตนเองเป็นพื้นฐาน และจากการศึกษาของชำนาญ รวดเร็ว (2537) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ร้อยละ 59.55 กลุ่มที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นนักเรียน นักศึกษา ถึงร้อยละ 63.72 ซึ่งลักษณะการฝ่าฝืนจะเป็นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จุดในที่ห้ามจอด ขับรถย้อนศร กลับรถในที่ห้าม ลัดวงเวียน และไม่มีกระจก

จากประสบการณ์ของผู้วิจัยเองที่พบว่า ไม่ว่าวันใดที่ตำรวจจราจรของ สภ.อ.สงขลา ตั้งจุดตรวจโดยมีความถี่ประมาณสัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง ณ จุดเดียวกัน จะพบว่ามีรถจักรยานยนต์จำนวนมากที่ถูกจับกุม ทำให้เกิดแรงกระตุ้นที่อยากทราบว่าถูกรับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรและอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับการมีวินัยในตนเองหรือไม่ อย่างไร จึงมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อจะหาแนวทางในการส่งเสริม และพัฒนาความมีวินัยในตนเอง ซึ่งจะเป็นแนวทางในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำผิดกฎจราจร เพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในจังหวัดสงขลา
2. เพื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในจังหวัดสงขลาจำแนกตามเพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ และระดับความมีวินัยในตนเอง
3. เพื่อหาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

4. เพื่อหาปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุม เนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลให้สถาบันการศึกษามีแนวทางในการจัดทำโครงการอบรม เพื่อสร้างวินัยในการใช้รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎจราจรให้แก่ นักเรียนในจังหวัดสงขลา เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการกระทำผิดกฎจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างได้
2. หน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับความมีวินัยในตนเองและการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดโครงการเสริมสร้างวินัยในตนเองที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่ นักเรียน นักศึกษาและกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มอื่นๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลาและจังหวัดอื่น ๆ ได้
3. ช่วยทำให้ทราบถึงกลุ่มบุคคลที่ควรให้ความช่วยเหลือเพื่อลดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามลำดับก่อนหลัง ทั้งนี้เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ทรัพยากรและงบประมาณที่จำกัด

ขอบเขตของการวิจัย ในการดำเนินการศึกษาคั้งนี้ ได้จำกัดขอบเขตที่ศึกษาดังนี้

1. ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เป็นเจ้าของรถและไม่ใช่อเจ้าของรถ
2. ศึกษาความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาในการใช้รถจักรยานยนต์ ในด้านต่อไปนี้
 - 1.1 ด้านความเชื่อมั่นในตนเอง
 - 1.2 ด้านความรับผิดชอบ
 - 1.3 ด้านความเป็นผู้นำ
 - 1.4 ด้านความซื่อสัตย์
 - 1.5 ด้านความอดทน

2 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย ได้แก่

2.1 ตัวแปรอิสระ

- 2.1.1 เพศ ระหว่าง เพศชายและเพศหญิง
- 2.1.2 ช่วงชั้นที่ศึกษา ระหว่างช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4
- 2.1.3 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกเป็นประสบการณ์ต่ำกว่า 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 ระเบียบแบบแผน และขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงาม เพื่อความสงบสุขในชีวิตของตนเอง ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม

2. **วินัยในตนเอง** หมายถึง ความสามารถในการบังคับควบคุมอารมณ์ตลอดจนพฤติกรรมของตนเองที่แสดงออกและสังเกตเห็นได้โดยใช้หลักเหตุผลที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบของสังคมและศีลธรรม มีความตั้งใจจริง และเชื่อมั่นในพฤติกรรมที่ตนแสดงออกว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง และเป็นพฤติกรรมที่เกิดผลดีต่อตนเองและสังคม โดยคุณลักษณะของผู้ที่มีวินัยในตนเองที่งานวิจัยนี้นำมาทดสอบ ครอบคลุมพฤติกรรมหรือการกระทำที่แสดงออก 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านความเชื่อมั่นในตนเอง 2) ด้านความรับผิดชอบ 3) ด้านความเป็นผู้นำ 4) ด้านความซื่อสัตย์ และ 5) ด้านความอดทน แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ สูง , ปานกลาง , ต่ำ โดยมีเกณฑ์การจำแนก ดังนี้

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

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

- **วินัยในตนเองต่ำ** หมายถึง นักเรียนที่ได้คะแนนจากแบบวัดความมีวินัยในตนเอง ตั้งแต่ $\bar{X} - 1SD$ ลงมา

2.1 ความเชื่อมั่นในตนเอง หมายถึง ความแน่ใจหรือมั่นใจในความสามารถของตนเองว่าจะกระทำให้ต่าง ๆ ได้ดังที่ต้องการ และมีเหตุผลและเชื่อว่าการที่ประสบผลสำเร็จได้ตามที่บุคคลนั้นตั้งใจไว้ เป็นผลมาจากความสามารถ ทักษะหรือการกระทำของตนเอง

2.2 ความรับผิดชอบ หมายถึง ความสนใจมุ่งมั่นที่จะทำงานที่ได้รับมอบหมายและติดตามผลงานที่ได้กระทำลงไปเพื่อปรับปรุงแก้ไขงานนั้น ๆ ให้เป็นผลสำเร็จไปด้วยดี และยอมรับผลของการกระทำที่ตนได้ทำลงไป ทั้งด้านที่เป็นผลดีและด้านที่เป็นผลเสีย

2.3 ความเป็นผู้นำ หมายถึง ลักษณะหรือพฤติกรรมของบุคคลที่แสดงถึงความเสียสละ มีเหตุผล ไม่มุ่งทำร้ายผู้อื่น ไม่ลำเอียงและปราศจากอคติ ให้อภัยในความผิดพลาดของผู้อื่น มีความเห็นใจผู้อื่น มีน้ำใจนักกีฬา ไม่เห็นแก่ตัว

2.4 ความซื่อสัตย์ หมายถึง การกระทำหรือพฤติกรรมของคนที่ได้ปฏิบัติอย่างเหมาะสมและตรงต่อความเป็นจริง มีการประพฤติปฏิบัติอย่างตรงไปตรงมาทั้ง กาย วาจาใจทั้งต่อตนเองและผู้อื่น เช่น ไม่หลอกลวง ไม่ทุจริต ไม่หาผลประโยชน์ในทางมิชอบ ไม่เอาเปรียบผู้อื่นและมีความละเอียดต่อการทำผิดและละเอียดต่อบาป

2.5 ความอดทน หมายถึง ความสามารถของร่างกาย ความคิด และจิตใจ ที่จะทนต่อการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ได้ เช่น สามารถทำงานทุกอย่างโดยเฉพาะงานที่ได้รับมอบหมายให้สำเร็จโดยไม่คำนึงถึงปัญหาและอุปสรรค และสามารถบังคับตนเองให้รู้จักควบคุมอารมณ์และพฤติกรรมที่จะแสดงออกมาเมื่อมีสิ่งเร้าที่ไม่น่าพึงพอใจมากระทบ

3. วินัยจราจร หมายถึง การควบคุมตนเองให้ปฏิบัติตามกฎหมาย สัญญาณ และเครื่องหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ ด้านการขับขี่ , ด้านการฝ่าฝืนป้ายหรือสัญญาณเครื่องหมายจราจร , ด้านการให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือและอื่น ๆ

4. กฎจราจร หมายถึง ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535

5. สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีดหรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตาม

6. เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตาม

7. อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยกะทันหันจากการขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์และก่อให้เกิดอันตรายตั้งแต่เล็กน้อย คือ ทรัพย์สินเสียหาย ไปจนถึงบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิตจากเหตุการณ์นั้น

8. การเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การเกิดเหตุการณ์โดยกะทันหันจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ รถแลบล้มเอง , ขับขี่ชนสิ่งกีดขวาง เช่น วัตถุสิ่งของ/คน/สัตว์ , ขับขี่ชนกับรถจักรยานยนต์คันอื่น , ขับขี่ชนกับรถยนต์คันอื่น และสาเหตุอื่นๆ ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียหายทรงตัวจนไม่อาจควบคุมรถให้วิ่งไปได้

9. การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร หมายถึง การปฏิบัติผิดกฎจราจรและถูกเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรสั่งลงโทษตามอำนาจที่ได้รับมอบหมายตามบทบัญญัติของกฎหมาย คือ ว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งโทษฐานฝ่าฝืนสัญญาณและเครื่องหมายจราจร หรือฝ่าฝืนกฎจราจรว่าด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทั้งที่เป็นความผิดจากผู้ขับขี่และจากยานพาหนะที่ขับขี่

10. วัยรุ่น หมายถึง วัยที่มีอายุประมาณ 13 – 19 ปี (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2542, 1062) บุคคลที่อยู่ในระหว่างพัฒนาการจากวัยเด็กสู่วัยผู้ใหญ่ มีการปรับตัวที่สมบูรณ์ของวิวัฒนาการทางด้านร่างกาย เพศภาวะ สติปัญญา และอารมณ์ เป็นวัยที่ชอบต่อต้าน ดื้อรั้น และมีอารมณ์อ่อนไหว และจะมีการเสริมสร้างคุณธรรม (Superego) และค่านิยมสังคม (Social Value) ของตนเอง เพื่อความเป็นตัวของตัวเอง โดยมีพื้นฐานมาจากค่านิยมที่ได้รับการปลูกฝังจากบิดามารดาตั้งแต่เด็ก

11. นักเรียนระดับมัธยมศึกษา หมายถึง บุคคลที่กำลังศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และช่วงชั้นที่ 4 ที่สุ่มเป็นกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียนระโนดวิทยา, โรงเรียนรัตภูมิวิทยา, โรงเรียนมหาวิทยาลัยราชภัฏและโรงเรียนสะเดา “บรรณรักษ์กัมพลานนท่อนุสรณ์”

12. ปฏิสัมพันธ์ หมายถึง หมายถึงความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องกันของตัวแปร 2 ตัว ที่มีผลต่อตัวแปรอื่น ในที่นี้ คือ ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์กับปัจจัยส่วนบุคคลของนักเรียนฯ คือ เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร