

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ปัจจุบันนี้อัตราการตายของคนไทยเนื่องจากอุบัติเหตุทางบกมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะจากจักรยานยนต์ มีผู้ช่วยและผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงที่สุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากการเดินทางจากพาหนะอื่นๆ โดยเฉลี่ยวันละ 30 คน คิดเป็นร้อยละ 70 ของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวัน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2552) ซึ่งกลุ่มอายุระหว่างอายุ 13 – 25 ปี เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากพาหนะอื่นๆ เนื่องจากมีความคึกคะนอง ชอบสนุกสนาน ตื่นเต้นเสี่ยงภัย มักขับรถด้วยความเร็วสูงขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย บางรายยังไม่มี ความชำนาญที่เพียงพอและการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ต่างๆ ไม่ทันการณ์ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุได้มาก รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตมาก เป็นอันดับหนึ่งหรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนตลอดมา (ศูนย์วิชาการความปลอดภัย, 2555) ซึ่งก็เกิดจากการที่รถจักรยานยนต์ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย เท่าเทียมกับรถยนต์ประเภทอื่นๆ ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการบาดเจ็บและตายได้ ถึง 10 – 50 เท่าของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้พาหนะทั้งหมด (กระทรวงสาธารณสุข, 2555, หน้า 2)

อัตราการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดลพบุรี ซึ่งเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จากรายงานของ โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2553 พบอัตราสมหมวกนิรภัยในผู้บาดเจ็บ ที่เป็นผู้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 58 และผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้โดยสาร สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 33 จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าผู้ขับขี่อย่างชัดเจน จากข้อมูล ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามโรงพยาบาลและการ สวมหมวกนิรภัยในเครือข่ายเฝ้าระวัง จังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บที่สวม หมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ข้อมูลของโรงพยาบาล นพรัตน์ราชธานี ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บถึง 1,456 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.8 ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บจำนวน 836 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.2 และ เมื่อพิจารณาผู้โดยสารก็พบในลักษณะเดียวกันคือผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บ 592 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.8 ในขณะที่ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บเพียง 141 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.2 (ศูนย์วิชาการความปลอดภัย, 2555)

โดยกฎหมายจราจรได้กำหนดขอบเขตพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนโดยการกำหนด บทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำผิด ผู้ขับขี่จะถูกควบคุมไม่ให้ใช้ความเร็วเกินกว่าความเร็วที่กำหนด ไว้อย่างชัดเจนในการกำหนดกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องความสอดคล้องกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถเข้าใจได้ง่าย การพิจารณาและปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับ

การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดอัตราความเร็วสูงสุด การกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิด รวมไปถึงรายละเอียดการใช้อุปกรณ์ในการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในประเทศไทยได้มีการกำหนดข้อบังคับเพื่อให้ทุกคนปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น เรียกว่าพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ซึ่งคำนิยามของพระราชบัญญัติคือ บทกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่เป็นประจำตามปกติ เพื่อวางระเบียบ บังคับ ความประพฤติของบุคคลรวมทั้งองค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีฐานะสูงกว่ากฎหมายอื่น ๆ นอกจากรัฐธรรมนูญ โดยปัจจุบันพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะในประเทศไทยนั้นสามารถจำแนกออกตามกฎกระทรวง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดลพบุรี ปี 2548 ถึง ปี 2552 พบว่า ดัชนีความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดลพบุรี ใน ปี 2548 เท่ากับร้อยละ 20.30 พอถึงปี 2549 เท่ากับร้อยละ 23.84 ปี 2550 เท่ากับร้อยละ 37.89 ในปี 2551 เท่ากับ ร้อยละ 33.72 และในปี 2552 เท่ากับร้อยละ 39.12 ซึ่งพบว่าตั้งแต่ปี 2548 ถึง ปี 2552 ดัชนีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ถึง 18.82 (สำนักงานขนส่งจังหวัดลพบุรี, 2554, หน้า 2)

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับสาธารณสุขที่มุ่งมั่นจะจัดระบบการป้องกันสาธารณสุข เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันสาธารณสุขในชุมชนและท้องถิ่นของตนอย่างทั่วถึง ปัจจุบันอุบัติเหตุจากการจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในปีหนึ่ง ๆ อย่างมหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องมาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีผู้เสียชีวิตบาดเจ็บ และพิการ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน อันเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ และจากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของบริษัทฮอนด้า เซฟตี้ไทยแลนด์ จำกัด และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับซิ่งที่ไม่ปลอดภัย มีการเสพสารเสพติด มีเมา ประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับสภาพของรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว นอกจากอุบัติเหตุจราจรแล้ว อุบัติเหตุในโรงเรียนก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ อันตรายต่อชีวิตและเสียทรัพย์สินแก่เด็กและเยาวชน การป้องกันก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์เหล่านี้จึงเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความสูญเสียที่มากมายต่อชีวิตและทรัพย์สิน จึงได้กำหนดมาตรการ 5 จอมขึ้นมา ดังนี้ จอมที่ 1 คือ จอมปาดที่ขอบซิ่งรถปาดหน้าคันคนอื่น ขับซิ่งไม่ระมัดระวัง อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ จอมที่ 2 คือ จอมล้า จอมล้าจะพบบ่อยมากโดยเฉพาะผู้ขับซิ่งรถยนต์ โดยเฉพาะตามสี่แยกไฟแดงต่าง ๆ ที่เจ้าหน้าที่จราจรได้ขีดเส้นสีขาวเอาไว้เพื่อไม่ให้จอดรถล้ำเส้น เพราะทำให้ประชาชนที่จะต้องเดินข้ามถนนนั้นเป็นไปด้วย

ความยากลำบาก หรือบางครั้งอาจจะเกิดอุบัติเหตุจากการถูกเฉี่ยวชนได้ จอมที่ 3 คือ จอมขวาง ขณะขับขี่รถยนต์บนทางหลวงหรือถนนเรามักจะพบเห็นการจอดรถวางเลน หรือช่องทางการจราจร ที่ไม่ใช่ช่องทางการจราจรที่ตนเองต้องการจะไป ทำให้รถคันอื่นที่ตามหลังมาไม่สามารถเดินหน้าไปได้ ทำให้การจราจรติดขัด จอมที่ 4 คือ จอมย้อน เรามักจะเห็นบ่อยครั้งที่ผู้ขับขี่ขับรถย้อนศร โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และที่ผ่านมามักเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง เพราะความมั่งคั่งของผู้ขับขี่เหล่านี้ บางครั้งเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตก็มี และจอมที่ 5 คือ จอมปลอม หมายถึงผู้ขับขี่รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ที่นำป้ายทะเบียนปลอม หรือป้ายทะเบียนของผู้อื่นมาติดเอาไว้ หรือแม้กระทั่งนำป้ายทะเบียนของตนเองที่ได้รับจากสำนักงานขนส่งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย (มูลนิธิไทยโรดส์, 2553, ย่อหน้า 2)

ปัญหาด้านต่าง ๆ ก็มักจะมาควบคู่กันไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุข เป็นต้น ดังตัวอย่างเมื่อมีวันหยุดติดต่อกันหลายวันเป็นกรณีพิเศษประชาชนส่วนใหญ่จะเดินทางไปต่างจังหวัด เพื่อกลับภูมิลำเนา เที่ยวพักผ่อน ทำให้มีการจราจรบนท้องถนนติดยาว ไม่สะดวก ต่างใช้ความเร็วเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว และทำให้เกิดอุบัติเหตุเห็นจำนวนมาก นับได้ว่าปัจจุบันอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สูงสุดของประชาชนไทย เมื่อเทียบกับการเสียชีวิตของประชากรทั้งหมด ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางอุบัติเหตุจะนำมาซึ่งความเสียหายและสูญเสียแก่บุคคลในครอบครัวแล้ว ประเทศไทยต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายและค่าชดเชยให้ผู้พิการและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุภัยพิบัติหลายล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าความสูญเสียโอกาสในการประกอบอาชีพหารายได้เพื่อครอบครัวและเพื่อรัฐ ทำให้รัฐต้องลงทุนสูญเสียเปล่าในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อีกด้วยอันตรายจากอุบัติเหตุภัยในประเทศไทยมีสถิติค่อนข้างสูง และสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เมาสุรา ขับรถเร็วเกินกำหนด ไม่มีจิตสำนึกในการขับขี่ที่ดี ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่และมีแนวโน้มว่าจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น อุบัติเหตุจราจรนับเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งในกลุ่มอายุระหว่าง 15-29 ปี และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองในกลุ่มเด็กอายุระหว่าง 15-14 ปี นอกจากนี้ อุบัติเหตุจราจรยังเป็นปัญหา สาธารณะที่สำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทย โดยในแต่ละปี ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อบุคคลครอบครัวและประเทศอย่างมากอุบัติเหตุจราจรไม่เพียงแต่เป็นสาเหตุของการตายก่อนวัยอันควรและบาดเจ็บของคนเท่านั้น แต่ังก่อให้เกิดความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจอื่น ๆ รวมถึงความโศกเศร้าทุกข์ทรมานและทรัพย์สินเสียหายอีกด้วย (อลิสา จันทร์เรือง, 2545)

จากสาเหตุของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กล่าวมาข้างต้นนั้น และผลการศึกษาข้อมูลพบว่า นักเรียนโรงเรียนชัยบาดาลวิทยาที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนถึงร้อยละ 30.25 และมีนักเรียนประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน และใช้จักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นประจำ ซึ่งพบปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่เป็นวัยรุ่นที่มีความคึกคะนอง และมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย

ขาดความชำนาญ ทำให้มีโอกาสที่เกิดอุบัติเหตุสูง ซึ่งจากการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนชัยบาดาลวิทยา พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขาดความรู้เรื่องกฎจราจร ขาดทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัยซึ่งเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียที่ตามมาและนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นช่วงวัยที่สำคัญในชีวิตที่จะเปลี่ยนผ่านไปเป็นผู้ใหญ่ และเป็นแบบอย่างที่ดีในอนาคต หากวัยดังกล่าวได้รับการปลูกฝังและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ถูกต้อง ก็จะเป็นกำลังสำคัญในการปรับเปลี่ยนประเทศให้เจริญก้าวหน้าต่อไป (กลุ่มงานฝ่ายกิจการนักเรียน โรงเรียนชัยบาดาลวิทยา, 2557, หน้า 1)

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น ผู้วิจัยมีความสนใจและต้องการที่จะพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เพื่อพัฒนาให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การใช้รถใช้ถนน และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยให้กับนักเรียน

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. เพื่อศึกษาผลการใช้หลักสูตรฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

ความสำคัญของการวิจัย

1. เพื่อให้นักเรียนที่เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้ความเข้าใจและทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัย ถูกกฎจราจร
2. เพื่อให้นักเรียนที่ผ่านการฝึกอบรมมีโอกาสนำความรู้เข้าสอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จากกรมการขนส่งทางบก
3. เป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้น้อยลงตามนโยบายของรัฐบาล
4. เพื่อให้ผู้เรียนรับการฝึกอบรมได้รับความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน และสามารถปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร เป็นนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนชัยบาดาลวิทยา อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2558 จำนวน 10 ห้องเรียน นักเรียน 380 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่กำลังเรียนในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2558 จำนวน 30 คน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้ได้มาจากความสมัครใจของนักเรียน

2. ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

2.1 ตัวแปรต้น คือ หลักสูตรการฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ชั้นปีที่ปลอดภัย

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

2.2.1 ความรู้ความเข้าใจ เรื่อง รักชีวิต ชั้นปีที่ปลอดภัย

2.2.2 ทักษะการขับขี่ปลอดภัย

2.2.3 เจตคติต่อหลักสูตรฝึกอบรม

3. เนื้อหาของหลักสูตร

เนื้อหาหลักสูตร มีทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยหลักสูตรภาคทฤษฎีประกอบด้วย 1) ความรู้การใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร 3) การขับขี่ให้ถูกต้องด้วยความปลอดภัย และ 4) ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย

4. ระยะเวลา

ระยะเวลาในการทดลองหลักสูตรฝึกอบรมครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดระยะเวลาในการฝึกอบรม ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2558 ใช้ระยะเวลา 2 วัน จำนวน 12 ชั่วโมง

นิยามศัพท์เฉพาะ

การพัฒนาหลักสูตร หมายถึง การสร้างหลักสูตรขึ้นมาใหม่ เพื่อช่วยให้ผู้เรียนได้เรียนรู้ตามจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับความต้องการของผู้เรียน และสภาพท้องถิ่นมี 4 ขั้นตอน คือ 1) การศึกษาข้อมูลพื้นฐานเพื่อพัฒนาหลักสูตรโครงสร้าง 2) การพัฒนาหลักสูตรฉบับร่าง 3) การทดลองใช้หลักสูตร และ 4) การประเมินผลหลักสูตรและปรับปรุงแก้ไขหลักสูตร

หลักสูตรการฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ชั้นปีที่ปลอดภัย หมายถึง กระบวนการหรือกิจกรรมที่วางแผนไว้เพื่อสร้างหรือเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ ความพึงพอใจต่อหลักสูตรสำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย หลักการ จุดมุ่งหมาย คุณสมบัติผู้เข้ารับการฝึกอบรม โครงสร้าง ขอบข่ายเนื้อหา ระยะเวลาที่ใช้ในการฝึกอบรม กระบวนการและวิธีการฝึกอบรม สื่อประกอบการฝึกอบรม การวัดและประเมินผล และแผนการจัดกิจกรรมฝึกอบรม

การขับขี่ปลอดภัย หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการตรวจสภาพรถ มีการแต่งกายที่เหมาะสมในการขับขี่ และการขับขี่โดยปฏิบัติตามกฎจราจร

ทักษะขับขี่ปลอดภัย หมายถึง ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่ แสดงให้ทราบ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจร ซึ่งมีรายการประเมิน จำนวน 3 ข้อ

ได้แก่ 1) การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร 2) การขับรถทรงตัวบนทางแคบ และ 3) การขับรถหลบหลีกสิ่งกีดขวาง

ความรู้ความเข้าใจ หมายถึง ความรู้ความเข้าใจ เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย อันเป็นผลมาจากการจัดการฝึกอบรมตามหลักสูตร รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย พิจารณาได้จากคะแนนที่ได้จากการทำแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเป็นแบบปรนัยแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก

เจตคติต่อหลักสูตรฝึกอบรม หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้สึกทางอารมณ์ในลักษณะพอใจ ชื่นชม ยินดี สนใจ เห็นคุณค่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ต่อการฝึกอบรมตามหลักสูตรฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งได้จากการประเมินด้วยแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

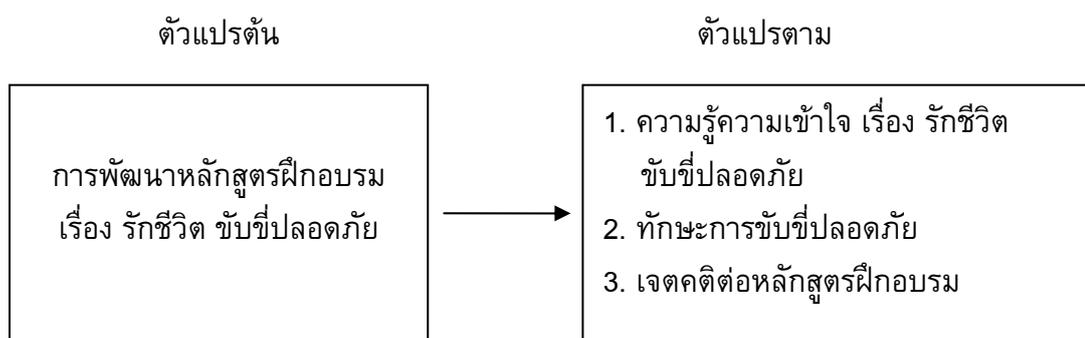
นักเรียน หมายถึง นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนชัยบาดาลวิทยา อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2558 ที่มีรถจักรยานยนต์ และสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเพื่อพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม เรื่อง รักชีวิต ขับขี่ปลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดผลงานวิจัยต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมสรุปว่ามีนักการศึกษาได้เสนอทฤษฎี ดังนี้ ไทเลอร์ (Tyler, 1968, p.1) ได้เสนอแนวคิดในการพัฒนาหลักสูตรไว้ดังนี้ 1) วัตถุประสงค์ทางการศึกษา อะไรบ้างที่โรงเรียนจะต้องให้เด็กได้รับ 2) มีประสบการณ์ทางการศึกษา อะไรบ้างที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์เหล่านี้ 3) จะจัดประสบการณ์ทางการศึกษาเหล่านี้ให้มีประสิทธิภาพได้อย่างไร 4) เราจะทราบได้อย่างไรว่าได้บรรลุวัตถุประสงค์ ที่กำหนดไว้แล้ว จึงจะตัดสินใจได้ว่าบรรลุจุดประสงค์ที่กำหนดไว้ และ ทาบ (Taba, 1962, p. 12) ได้ กล่าวถึง ขั้นตอนของการดำเนินการพัฒนาหลักสูตร เป็น 7 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การศึกษาวิเคราะห์ความต้องการ สรรวจสภาพปัญหา ความจำเป็นต่างๆ ของสังคมผู้เรียน 2) กำหนดจุดมุ่งหมายให้ชัดเจนหลักจากการที่ได้ศึกษาวิเคราะห์ความต้องการ 3) เลือกเนื้อหาสาระ จุดมุ่งหมายที่กำหนดแล้ว 4) จัดรวบรวมเนื้อหาสาระที่ได้คัดเลือกมาจัดลำดับโดยคำนึงถึงความต่อเนื่องและความยากง่ายของเนื้อหา วุฒิภาวะ ความสามารถและความสนใจของผู้เรียน 5) ครูผู้สอนหรือผู้เกี่ยวข้องต้องคัดเลือกประสบการณ์การเรียนรู้ให้สอดคล้องกับเนื้อหาวิชาหรือจุดมุ่งหมายของหลักสูตร 6) จัดประสบการณ์ในการเรียนรู้โดยคำนึงถึงเนื้อหาสาระและความต่อเนื่อง และ 7) กำหนดสิ่งที่จะประเมินผลและวิธีประเมินผล ส่วนเซเลอร์, และอเล็กซานเดอร์ (Saylor, & Alexander, 1974, p.27) ได้เสนอขั้นตอนการพัฒนาหลักสูตรไว้ 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) กำหนดเป้าหมายจุดมุ่งหมาย และขอบเขต 2) การออกแบบหลักสูตร 3) การใช้หลักสูตร 4) การประเมินหลักสูตร นอกจากนี้ งานวิจัยของ รุ่งลาวัลย์ รังสาสน์ (2549, บทคัดย่อ) ได้ทำการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมการทำเครื่องประดับจากกะลามะพร้าว สำหรับนักเรียนช่วงชั้นที่ 4

โรงเรียนตาศิลีประชาสรรค์ โดยมีขั้นตอนการพัฒนาหลักสูตรคือ 1) การศึกษาข้อมูลพื้นฐาน 2) การพัฒนาหลักสูตร 3) การทดลองใช้หลักสูตร 4) การประเมินผลและปรับปรุงหลักสูตร ในทำนองเดียวกันงานวิจัยของ พระครูปลัดเก่ง กัลยาณกิตติคุณ (2550, บทคัดย่อ) ได้ทำการพัฒนาหลักสูตร การฝึกอบรมเรื่อง มุสาวาท กลุ่มสาระการเรียนรู้สังคมศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม สำหรับนักเรียน ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 โดยมีขั้นตอนในการพัฒนาหลักสูตรดังนี้ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม 2) เพื่อพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม 3) เพื่อทดลองใช้หลักสูตรฝึกอบรม 4) เพื่อประเมินผลและปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรม และงานวิจัยของพระมหากิตติคุณ ภูมิฮวดกุล (2550, บทคัดย่อ) ได้ทำการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม 1) การศึกษาข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมยุวพุทธ เรื่อง ต้นแบบชาวพุทธ 2) เพื่อสร้างหลักสูตรฝึกอบรม ยุวพุทธ เรื่อง ต้นแบบชาวพุทธ 3) เพื่อทดลองใช้หลักสูตรฝึกอบรมยุวพุทธ เรื่อง ต้นแบบชาวพุทธ 4) เพื่อประเมินผลและปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมยุวพุทธ เรื่อง ต้นแบบชาวพุทธ

จากกระบวนการในการพัฒนาหลักสูตรที่กล่าวมานั้น ผู้วิจัยได้นำแนวคิดของนักการศึกษาและผู้ที่ทำวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาหลักสูตรดังกล่าวมาสังเคราะห์ขั้นตอนการพัฒนาหลักสูตร เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนาหลักสูตรเรื่อง รักชีวิต ขยับชีพลอดภัย สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สรุปกระบวนการพัฒนาหลักสูตรได้ 4 ขั้นตอนดังนี้ คือ ขั้นที่ 1 การศึกษาข้อมูลพื้นฐานเพื่อพัฒนาหลักสูตรโครงร่าง ขั้นที่ 2 การพัฒนาหลักสูตรฉบับร่าง ขั้นที่ 3 การทดลองใช้หลักสูตร ขั้นที่ 4 การประเมินผลหลักสูตรและปรับปรุงแก้ไขหลักสูตร ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังภาพ 1



ภาพ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

1. ความรู้ความเข้าใจ เรื่อง รักชีวิต ขยับชีพลอดภัย ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หลังการฝึกอบรมตามหลักสูตร เรื่อง รักชีวิต ขยับชีพลอดภัย สูงกว่าก่อนการฝึกอบรม

2. ทักษะการขยับชีพลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สูงกว่าเกณฑ์ร้อยละ 70