

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารต่างๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิจัย ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
2. แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ
3. ทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
4. แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก
5. ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม

#### 1. แนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

##### 1.1 ความหมายของพฤติกรรม

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 15) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำทุกประเภทที่มนุษย์กระทำไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (2526: 97) อธิบายว่า กิจกรรมหรือพฤติกรรมไม่ได้มีความหมายเฉพาะแต่การแสดงออกทางด้านร่างกายภายนอกอย่างเดี๋ยวนั้น แต่รวมถึงการกระทำหรือกิจกรรมภายในความรู้สึกนึกคิดด้วย พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) หมายถึง กิจกรรมหรือปฏิบัติที่ เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล รวมทั้งความรู้สึก ทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม ส่วนพฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) หมายถึง ปฏิบัติ หรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ได้ด้วยการพูด การกระทำ กิริยาท่าทางของบุคคล

วิมลสิทธิ์ ทรายางกูร (2526: 35) กล่าวว่า มนุษย์มีพฤติกรรมทางจิตหรือพฤติกรรมภายใน และพฤติกรรมภายนอก ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันนั้น มนุษย์มีความรู้สึกในการสัมผัส มีการรับรู้ มีการเรียนรู้ มีการจำ มีการคิด มีการตัดสินใจ รวมทั้งการเกิดอารมณ์ต่อสิ่งต่างๆ ที่อยู่ภายนอก โดยพฤติกรรมทางจิตนี้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในสภาพแวดล้อมซึ่งเป็น พฤติกรรมภายนอก

จากคำจำกัดความของพฤติกรรมที่กล่าวมา จึงสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือการปฏิบัติของมนุษย์ที่ถูกกำหนดโดยบุคลิกภาพของบุคคล เพื่อตอบสนองต่อสภาพแวดล้อม ในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง โดยที่บุคคลอื่นอาจสังเกตเห็นได้หรือไม่ก็ตาม การที่บุคคลจะ แสดงพฤติกรรมอย่างไรนั้นย่อมมีปัจจัยต่างๆ หลายปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการมีพฤติกรรมของ บุคคลนั้นๆ

## 1.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์

ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ทฤษฎีของ Benjamin S. Bloom (1975: 65-197) ซึ่งสรุปว่าพฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ เป็น สิ่งที่อาจจะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ โดยสามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้จำแนกลำดับขั้นตอนของ ความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา มี 6 ขั้นตอน คือ ความรู้ (Knowledge) ความเข้าใจ (Comprehensive) การนำความรู้ไปใช้ (Application) การวิเคราะห์ (Analysis) การสังเคราะห์ (Synthesis) และการประเมินผล (Evaluation)
2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้ หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การ รับและการเปลี่ยนค่านิยม
3. พฤติกรรมด้านปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้ เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถ ประเมินผลได้ง่าย แต่กระบวนการที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ต้องใช้ระยะเวลาและการ ตัดสินใจหลายขั้นตอน

## 1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดพฤติกรรม

สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์มีหลายประการ ซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ลักษณะนิสัย ส่วนตัวของมนุษย์แต่ละคน และสิ่งที่ไม่เกี่ยวข้องกัปลักษณะนิสัยของมนุษย์ ดังนี้

### 1. ลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์แต่ละคน ได้แก่

1.1 ความเชื่อ (Belief) หมายถึง การที่บุคคลคิดถึงอะไรก็ได้ในแง่ของข้อเท็จจริง คือคิดว่า เป็นจริงเช่นนั้น โดยที่อาจจะถูกต้องหรือไม่ถูกต้องก็ตาม

1.2 ค่านิยม (Value) หมายถึง สิ่งที่คนนิยมยึดถือประจำใจ ช่วยตัดสินใจในการเลือกกระทำ

1.3.1.2 ค่านิยม (Value) หมายถึง สิ่งที่คนนิยมยึดถือประจำใจ ช่วยตัดสินใจในการเลือกกระทำ

1.3.1.3 ทศนคติ หรือเจตนาคติ (Attitude) เป็นสิ่งสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมที่แสดงออก ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน ต้องอาศัยการตอบสนองออกมาเป็นถ้อยคำ หรือพฤติกรรมภายนอก

1.3.1.4 บุคลิกภาพ (Personality) เป็นส่วนหนึ่งของลักษณะนิสัย และเป็นเครื่องมือในการกำหนดพฤติกรรม

1.3.2 สิ่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับลักษณะนิสัยของมนุษย์ ได้แก่

1.3.2.1 สิ่งกระตุ้นพฤติกรรม (Stimulus Object) และความเข้มข้นของสิ่งกระตุ้นพฤติกรรม เป็นสิ่งที่ทำให้บุคคลแสดงพฤติกรรมออกมา

1.3.2.2 สถานการณ์ (Situation) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นบุคคลและไม่ใช่มนุษย์ ซึ่งอยู่ในสถานะที่บุคคลกำลังจะมีพฤติกรรม

#### 1.4 รูปแบบของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

พฤติกรรมของมนุษย์สามารถเปลี่ยนแปลงไปตามการรับรู้ และพัฒนาการของแต่ละคน โดยมีรูปแบบการเปลี่ยนแปลง 3 ลักษณะ คือ

1.4.1 การเปลี่ยนแปลงเพราะถูกบังคับ เช่น การใช้กฎหมายบังคับเพื่อไม่ให้กระทำ ความผิด

1.4.2 การเปลี่ยนแปลงเพราะการเอาแบบอย่าง โดยถือเอาตัวบุคคลเป็นแบบอย่าง เช่น การเลียนแบบบิดา มารดา ครู เป็นต้น

1.4.3 การเปลี่ยนแปลงเพราะยอมรับว่าเป็นสิ่งดี ตรงกับความคิดเห็นและค่านิยมของตัวเอง จึงยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ

ดังนั้นพฤติกรรมของแต่ละบุคคลจึงส่งผลกระทบต่อ การเกิดของอุบัติเหตุและความรุนแรงต่างๆ (สมทรง รัชย์เฝ้า และสรงกฤษณ์ ดำรงสวัสดิ์, 2540) ซึ่งสามารถแบ่งพฤติกรรมออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ พฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้ และพฤติกรรมป้องกัน เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้การที่ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกมีพฤติกรรมป้องกันหรือไม่นั้น จึงเป็นทั้งพฤติกรรมด้าน

ความรู้ และพฤติกรรมด้านทัศนคติ ซึ่งเกิดขึ้นจากลักษณะนิสัยของแต่ละบุคคล สิ่งกระตุ้น พฤติกรรม และสถานการณ์แวดล้อม

## 2. แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

### 2.1 ความหมายของทัศนคติ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520) กล่าวว่า ทัศนคติเป็นความเชื่อ ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ เช่น บุคคล สิ่งของ การกระทำ สถานการณ์ และอื่นๆ รวมทั้งท่าทีที่แสดงออกที่บ่งถึงสภาพของจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2523) กล่าวว่า ทัศนคติ หมายถึง สภาวะของความพร้อม หรือแนวโน้มที่จะกระทำหรือมีปฏิกิริยาต่อสิ่งเร้าสิ่งใดสิ่งหนึ่งในลักษณะบางอย่าง ทัศนคตินี้จะแสดงออกให้เห็นจากคำพูดหรือพฤติกรรม คนแต่ละคนจะมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งมาน้อยต่างกัน แต่ลักษณะที่สำคัญของทัศนคติคือความเป็นนามธรรม (Abstraction) การศึกษาทัศนคติเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อที่จะได้ทำการเปลี่ยนแปลงโดยกระบวนการต่างๆ เช่น การสื่อสาร การโฆษณา การศึกษา เป็นต้น

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) อธิบายว่า ทัศนคติเป็นความคิด และความรู้สึกอย่างไรต่อคนรอบข้าง วัตถุ หรือสิ่งแวดลอม โดยทัศนคตินี้มีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจสื่อถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ทัศนคติจึงเป็นความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า และเป็นมิติของการประเมินเพื่อแสดงว่าชอบ หรือไม่ชอบต่อประเด็นหนึ่งๆ ซึ่งถือว่าเป็นการสื่อสารภายในบุคคล (Intrapersonal Communication) ที่เป็นผลกระทบมาจากการรับสาร อันเป็นผลต่อพฤติกรรมต่อไป นอกจากนี้ ทัศนคดียังเป็นตัวเชื่อมโยงความรู้กับพฤติกรรม

จากคำจำกัดความเหล่านี้ กล่าวโดยสรุปได้ว่า ทัศนคติ คือ ความเชื่อ ความรู้สึกและความคิดเห็นของแต่ละบุคคลที่มีความแตกต่างกัน เกิดจากการเรียนรู้ ความเชื่อ หรือประสบการณ์ เป็นสภาพทางจิตใจซึ่งมีอิทธิพลต่อการคิดและการกระทำ โดยจะแสดงออกให้เห็นด้วยคำพูดหรือพฤติกรรม ทัศนคติสามารถเปลี่ยนแปลงได้

### 2.2 องค์ประกอบของทัศนคติ

Zimbardo and Effesen (1977) กล่าวถึง องค์ประกอบของทัศนคติ 3 ประการ ดังนี้

2.2.1 องค์ประกอบด้านความรู้ ความเข้าใจ (Cognitive component) เป็นส่วนที่เป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ทั่วไป ทั้งสิ่งที่ชอบและไม่ชอบ หากบุคคลมีความรู้ หรือ

ความคิดว่าสิ่งใดดีก็มักจะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น หากมีความรู้มาก่อนว่าสิ่งใดไม่ดีก็จะมีทัศนคติไม่ดีต่อสิ่งนั้น

2.2.2 องค์ประกอบด้านความรู้สึก อารมณ์ (Affective Component) คือ ลักษณะของการแสดงออกทางด้านอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ ซึ่งมีความแตกต่างกันตามบุคลิกภาพของคนนั้น เป็นลักษณะที่เป็นค่านิยมของแต่ละคน

2.2.3 องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavioral Component) คือ การแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งเป็นผลมาจากองค์ประกอบด้าน ความรู้ ความคิด และความรูสึก

## 2.3 ประเภทของทัศนคติ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) แบ่งทัศนคติออกเป็น 2 ประเภทกว้างๆ ได้แก่

2.3.1 ทัศนคติทั่วไป (General Attitude) ได้แก่ สภาพจิตใจซึ่งเป็นแนวคิดประจำตัวของบุคคลนั้นเป็นพฤติกรรม บุคลิกภาพกว้างๆ เช่น การมองโลกในแง่ดี การเคร่งในระเบียบ ประเพณี

2.3.2 ทัศนคติเฉพาะอย่าง (Specific Attitude) ได้แก่ สภาพจิตใจที่บุคคลมีต่อวัตถุ สิ่งของ บุคคลอื่น สถานการณ์ และสิ่งอื่นๆ เป็นอย่างไร ไป ทัศนคติในวงแคบเช่นนี้มักแสดงออกในลักษณะที่ว่าชอบหรือไม่ชอบ ถ้าชอบหรือเห็นว่าดีแสดงว่ามีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้น ถ้าไม่ชอบหรือเห็นว่าไม่ดีแสดงว่ามีทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้น

## 2.4 แหล่งที่มาของทัศนคติ

การที่บุคคลจะเกิดทัศนคติขึ้นได้นั้น C.K. Foster (1952) ได้สรุปแนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดของทัศนคติว่าขึ้นอยู่กับสาเหตุ 2 ประการ คือ

2.4.1 ประสบการณ์ที่บุคคลมีกับสิ่งของ บุคคล หรือสถานการณ์ ก่อให้เกิดทัศนคติในตัวบุคคลจากการที่ได้พบเห็น คู่ขนาน ทดลอง ถือได้ว่าเป็นประสบการณ์ โดยตรง (Direct Experience) นอกจากนั้นประสบการณ์โดยอ้อม (Indirect Experience) ซึ่งเกิดจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็น หรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งนั้น

2.4.2 ค่านิยมและการตัดสินใจ ค่านิยม ซึ่งขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ความเชื่อ หรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นร่วมใช้ชีวิตอยู่

นอกจากนี้ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) ได้กล่าวถึงการเกิดของทัศนคติว่า ทัศนคติเกิดขึ้นจากการเรียนรู้จากแหล่งของทัศนคติ (Source of Attitude) ที่มีอยู่มากมาย โดยแหล่งที่ทำให้เกิดทัศนคติที่สำคัญ ได้แก่

1) ประสบการณ์เฉพาะอย่าง เมื่อบุคคลมีประสบการณ์เฉพาะอย่างต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในทางที่ดีหรือไม่ดีจะทำให้เกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้น ไปตามทิศทางที่เคยมีประสบการณ์มาก่อน

2) การติดต่อสื่อสารกับผู้อื่น ซึ่งทำให้ได้รับรู้ข่าวสารต่างๆ จากผู้อื่น

3) สิ่งที่เป็นแบบอย่าง การเลียนแบบผู้อื่นทำให้เกิดทัศนคติได้ โดยขั้นแรกเมื่อมีเหตุการณ์บางอย่าง บุคคลนั้นจะสังเกตว่าบุคคลอื่นปฏิบัติเช่นไร ขั้นต่อไปบุคคลนั้นจะแปลความหมายของการปฏิบัตินั้นในรูปของทัศนคติ

4) ความรู้เกี่ยวข้องกับสถาบัน ทัศนคติหลายอย่างของบุคคลเกิดขึ้นจากความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว โรงเรียน โดยสถาบันดังกล่าวเป็นสิ่งช่วยสนับสนุนให้เกิดทัศนคติ

## 2.5 การแสดงทัศนคติ

บุคคลสามารถแสดงทัศนคติออกมาได้ 3 ประเภท (ชวนะ ภวกันนท์ 2527) ได้แก่

2.5.1 ทัศนคติเชิงบวก เป็นทัศนคติที่ชักนำให้บุคคลแสดงออก มีความรู้สึก หรืออารมณ์จากสภาพจิตใจ ได้ตอบค้ำคิดต่อบุคคลอื่น หรือเรื่องราวใดเรื่องราวหนึ่ง

2.5.2 ทัศนคติเชิงลบ หรือไม่ดี คือ ทัศนคติที่สร้างความรู้สึกเป็นไปในทางเสื่อมเสีย ไม่ได้ได้รับความเชื่อถือหรือไว้วางใจ อาจมีความเคลือบแคลงระแวงสงสัย รวมทั้งเกลียดชังต่อบุคคล หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

2.5.3 ทัศนคติที่บุคคลไม่แสดงความคิดเห็นในเรื่องราว หรือปัญหาใดปัญหาหนึ่ง

สรุปได้ว่า ทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเป็นความคิดเห็นของแต่ละบุคคล ซึ่งมีความแตกต่างกันไป โดยแสดงออกถึงความรู้สึกต่ออุบัติเหตุและอุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในเชิงบวก เชิงลบ หรือไม่มีความคิดเห็น ซึ่งทัศนคติเหล่านี้ล้วนมีอิทธิพลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของแต่ละบุคคลทั้งสิ้น

### 3. ทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

#### 3.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

World Health Organization (WHO) ให้ความหมายของ “อุบัติเหตุ (Accident)” ไว้ว่า “An event, independence of the will of man, caused by a quickly action extraneous manifesting itself by injury to body or mind” หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ได้ตั้งใจของมนุษย์ เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงต่อร่างกายหรือจิตใจ

#### 3.2 ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

3.2.1 Home Accident หมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอาคาร ที่อยู่อาศัย และบริเวณภายนอกอาคาร เช่น การพลัดตกหกล้ม การถูกของมีคม การจมน้ำ ไฟฟ้าลัดวงจร เป็นต้น

3.2.2 Occupation Accident หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการประกอบอาชีพ เช่น งานอุตสาหกรรม งานเกษตรกรรม งานก่อสร้าง ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วจะมีผู้บาดเจ็บทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต รวมทั้งความเสียหายต่อทรัพย์สินแล้ว ยังมีผลต่องานที่ดำเนินงานอยู่ต้องหยุดชะงัก ทำให้ผลผลิตตกต่ำ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

3.2.3 Traffic Accident หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการใช้ยานพาหนะ ซึ่งแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

3.2.3.1 อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

3.2.3.2 อุบัติเหตุจากการสัญจรทางน้ำ

3.2.3.3 อุบัติเหตุจากรถไฟ

3.2.3.4 อุบัติเหตุทางอากาศ

จากสถิติของอุบัติเหตุทั้ง 4 ประเภท จะพบว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุด ทั้งในด้านจำนวน ความเสียหาย และความรุนแรง คือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (Road Traffic Injury)

3.2.4 Public Accident หมายถึง อุบัติภัยที่เกิดขึ้นในสาธารณสถาน เช่น โรงเรียน สนามกีฬา สวนสาธารณะ เป็นต้น

### 3.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) คิดค้นโดย H. W. Heinrich (1959) กล่าวว่า อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องมาจากปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ คือ สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล ทักษะคิดต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง และการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือมีพฤติกรรมเสี่ยง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ สภาพแวดล้อมทางสังคม หรือภูมิหลังของบุคคล เช่น สภาพครอบครัว การอบรมเลี้ยงดู ก่อให้เกิดทัศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้องกับคนๆ นั้น อาจจะเป็นคนชอบเสี่ยงหรือมั่งง่าย ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ไม่ดูแลป้องกันตนเอง จึงนำไปสู่โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บขึ้นได้ โดยเปรียบเทียบกับตัวโดมิโนที่เรียงใกล้กันอยู่ 5 ตัว เมื่อตัวโดมิโนตัวที่หนึ่งล้มจะทำให้ตัว โดมิโนที่อยู่ถัดไปล้มตามกันไปด้วยตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

3.3.1 สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background)

3.3.2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defect of Person)

3.3.3 การกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Condition)

3.3.4 อุบัติภัย (Accident)

3.3.5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)

จากทฤษฎีนี้สรุปได้ว่า สภาพครอบครัว ภูมิหลังของบุคคล ก่อให้เกิดความบกพร่อง ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของคนนั่นเอง เช่น ขับขี่รถด้วยความประมาท หรือฝ่าฝืนกฎจราจร

### 3.4 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ ปัจจัยที่เกิดจากถนน และสิ่งแวดล้อม (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2535:1)

#### 3.4.1 ปัจจัยที่เกิดจากคน

หากพิจารณาในด้านผู้ขับขี่จะประกอบด้วยหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (วิจิตร บุญยะโห-ตระ, 2537: 152-154)



3.4.1.1 อายุของผู้ขับขี่ เนื่องจากวัยรุ่นจะมีลักษณะชอบแสดงออก ขาดความระมัดระวัง ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และขาดประสบการณ์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนกลุ่มอายุอื่น

จากรายงานระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี 2547 พบว่า อุบัติเหตุชนส่งเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดของการบาดเจ็บรุนแรงของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี โดยมีพฤติกรรมเสี่ยง คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมหมวกนิรภัย และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวมีจำนวนและสัดส่วนสูงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ปีใหม่ และสงกรานต์ พฤติกรรมเสี่ยงจะเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่าของช่วงเวลาปกติ (สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข)

3.4.1.2 การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็นการขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ ได้แก่ ความไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ ขาดการฝึกฝนที่เพียงพอ และการขาดประสบการณ์ในสภาวะ เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ

คูสิต สุจิราวัฒน์ และคณะ (2538) ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร 2538 (Driver's Knowledge about Traffic Law: Bangkok Metropolis 1995) โดยเก็บข้อมูลจากผู้ที่มาขอหรือต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ โดยออกแบบสัมภาษณ์ในการขับขี่ และแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎและเครื่องหมายจราจร จากการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับป้ายสัญญาณจราจรและกฎจราจรมีหลายส่วนที่ผู้ขับขี่ไม่ทราบ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

3.4.1.3 สภาพจิตใจและอารมณ์ โดยสภาพจิตใจของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

3.4.1.4 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด แอลกอฮอล์จะทำลายความสามารถในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง อารมณ์เปลี่ยนแปลง เกิดความคะนอง การตัดสินใจช้า

กุลยา นาคสวัสดิ์ และคณะ (2538) ได้ศึกษาการใช้ความเร็วในการขับขี่และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจของผู้ขับขี่ยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเกิดอุบัติเหตุและการมีพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่มักเกิดจาก 2 สาเหตุหลัก คือ การใช้ความเร็วสูง และการเมาสุราขณะขับขี่

ผลการวิจัยของไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลและคณะ (2545) พบว่า แม้ว่าประชาชนจะตื่นตัวและสนับสนุนการ รณรงค์เมาไม่ขับ แต่จากการวิจัยยังคงพบว่าบางคนยังขับขี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 2 เดือนที่ผ่านมา และจากการติดตามเก็บข้อมูลซ้ำในระยะเวลา 24

เดือนพบว่า ค่าเฉลี่ยของระดับแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ไม่ลดลง และจำนวนผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บที่มีภาวะเมาเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่ลดลงเช่นกัน

### 3.4.2 ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ

ปัจจุบันยานพาหนะได้รับการพัฒนาให้มีสภาพคล่องตัว และมีสมรรถนะในการใช้งานเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่สภาพยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุที่พบมักมีอายุการใช้งานมานาน และมีข้อบกพร่องเกี่ยวกับอุปกรณ์ต่างๆ ของยานพาหนะ ซึ่งสิ่งที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับสภาพยานพาหนะมีดังนี้ (บุญบา เพ็ญสุวรรณ: 2539, 22)

3.4.2.1 ประเภทและน้ำหนักของยานพาหนะ รถที่ใช้งานมาก เช่น รถยนต์รับจ้าง รถประจำทาง รถบรรทุก รถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด จะทำให้ระบบการทรงตัวของรถและระบบห้ามล้อขาดประสิทธิภาพอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.4.2.2 อุปกรณ์สำหรับยานพาหนะที่ต้องการการตรวจเช็คเป็นประจำ คือ ระบบไฟ และระบบห้ามล้อ โดยเฉพาะรถยนต์นั่งและรถบรรทุก นอกจากนี้ยังมีอุปกรณ์อื่นๆ ที่ควรให้ความสำคัญ คือ พวงมาลัย ที่ปีคน้ำฝน กระจกส่องหลัง และแดรล์สัญญาณ

3.4.2.3 พวงมาลัยและปลอกแกนพวงมาลัย เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุชนด้านหน้าที่ทำให้พวงมาลัยกระแทกกับหน้าอกผู้ขับขี่ เมื่อมีการชนกันพวงมาลัยควรอยู่ระดับอก ไม่สูงขึ้นมาระดับหน้า หรือต่ำลงมาระดับท้อง

3.4.2.4 ที่รองรับศีรษะ เมื่อเกิดการชนกัน แรงปะทะจะทำให้ความเร็วไปข้างหน้าเพิ่มขึ้น ทำให้ศีรษะของผู้ขับขี่ต้องหงกไปข้างหน้าและถูกกระชากกลับมาข้างหลังปะทะกับที่นั่งอีกครั้ง ซึ่งอาจทำให้ลำคอของผู้ขับขี่บาดเจ็บได้

แม้ว่าสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของยานพาหนะมีน้อย เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น แต่ก็ควรมีการตรวจสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ อุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น ยางรถ ระบบห้ามล้อ ระบบไฟสัญญาณ พวงมาลัยรถ เป็นต้น นอกจากนี้รถที่นำมาดัดแปลง หรือประกอบเองโดยไม่ได้มาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ (วิจิตร บุญยะ โทตระ, 2536: 15)

หากพิจารณาด้านความปลอดภัยของพาหนะที่ใช้ จะพบว่ารถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่าของรถยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่มีข้อเสียด้านมีการทรงตัวที่ไม่ดีเท่ารถยนต์ นอกจากนี้การขับขี่รถจักรยานยนต์เปรียบเสมือนเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงมีความรุนแรงมาก (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2540: 32) นอกจากนี้การตรวจดูแลรักษารถเพื่อให้อยู่ในสภาพที่มั่นคง แข็งแรงอยู่เสมอก็สามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

### 3.4.3 ปัจจัยที่เกิดจากถนนและสภาพแวดล้อม

การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกที่มีสาเหตุจากสภาพถนนสามารถแยกเป็น 5 ลักษณะ คือ (บุษบา เพ็ญสุวรรณ: 2539, 20)

1) เทคนิคการก่อสร้าง การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนทางตรง เพราะลักษณะของถนนดังกล่าวทำให้ผู้ขับขี่ส่วนมากมักจะขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง

2) ไหล่ถนน หรือ ไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปด้านข้าง ซึ่งยังไม่ได้จัดเป็นทางเท้า ความกว้างของไหล่ถนนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากพบว่า อุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น หากความกว้างของไหล่ถนนมากขึ้น ไหล่ทางเปรียบเสมือนรั้วป้องกัน ไม่ให้รถตกลงไปในคู คลอง หรือเหว

3) เครื่องหมายจราจร ระบบสัญญาณไฟจราจรบนถนน และการทำสีพื้นผิวถนน เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก เช่น ถนนที่ไม่มีเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ทางโค้งที่ไม่เห็นรถวิ่งสวนทาง จุดอันตรายที่ไม่มีป้ายเตือน หรือป้ายตั้งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสม ทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น เป็นต้น

4) พื้นผิวทาง พบว่าอุบัติเหตุจำนวนมากเกิดขึ้นเนื่องจากปัญหาเรื่องพื้นผิวทาง และการลื่นไหลของถนน จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกจะลดน้อยลงหากถนนมีความฝืด เพราะล้อรถจะเกาะพื้นผิวถนนได้ดี สภาพผิวของถนนทางหลวงมักมีปัญหาเกี่ยวกับความขรุขระ ไม่เรียบ และวัสดุที่ใช้ในการทำผิวทางของประเทศไทย คือ หินปูน ทำให้ค่าความฝืดของผิวทางลดต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนสภาพถนนในเมืองมักเป็นคอนกรีตและลาดยาง มักเกิดปัญหาเรื่องการซ่อมแซมที่ไม่ถูกวิธี ทำให้ถนนเกิดเป็นหลุม บ่อ คลื่น ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถได้ง่าย

5) แสงสว่าง จากการศึกษาพบว่า แสงสว่างบนถนนมีความสำคัญมาก เพราะเกี่ยวข้องกับ การมองเห็นของผู้ขับขี่ อุบัติเหตุจากรถส่วนใหญ่ ร้อยละ 60 เกิดเวลากลางคืน

6) แนวกั้นกลางถนน การติดตั้งกั้นถนนที่มีการจราจร 2 ช่องทาง มีประโยชน์มาก เพราะช่วยลดความประหม่าของผู้ขับขี่ขณะรถวิ่งสวนทางกัน และช่วยลดแสงไฟด้านหลังที่วิ่งสวนทางมาอีกด้วย

สาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร แบ่งเป็น 3 ประการ คือ (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2537: 157)

1) จากอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ ได้แก่ ป้ายจราจรต่างๆ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน ต้องตั้งให้อยู่ในที่ที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน สามารถเข้าใจความหมายได้ง่าย การออกแบบขนาดของป้ายต้องให้เหมาะสมกับความเร็วของรถ และระยะทางที่จะให้เวลาอ่านข้อความบนป้ายได้ทัน นอกจากนี้ถนนที่ปลอดภัยและง่ายในการขับขี่ต้องมีเครื่องหมายและตีเส้นบนพื้นถนนให้เห็นชัดเจน สิ่งสำคัญที่เป็นประโยชน์ในการขับขี่ในตอนกลางคืน คือ ไฟฟ้า แสงสว่าง หรือไฟกระพริบ

2) อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตกหนัก น้ำท่วมถนน ซึ่งส่งผลต่อการขับขี่ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้น

3) สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน ซึ่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย และสมรรถภาพในการขับขี่รถ ทำให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ และอาจมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนได้ง่าย สภาพแวดล้อมเหล่านี้ เช่น เสี่ยงรถควนหรือควนจากท่อไอเสียของรถ

สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข และสถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย (2541, 7) วิเคราะห์สภาพของอุบัติเหตุใน 2 มิติ ดังนี้

1) มิติแรก มุ่งวิเคราะห์ในประเด็นของช่วงเวลา ซึ่งประกอบด้วย 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงการเกิดอุบัติเหตุ และช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุ

2) มิติที่สอง มุ่งวิเคราะห์ในส่วนของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย ผู้ใช้ถนนและยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมของการจราจร ซึ่งมิตินี้มีความสอดคล้องกับสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่กล่าวมาข้างต้น

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ ปัจจัยที่เกิดจากถนน และสิ่งแวดล้อมนั้น ทั้ง 3 ปัจจัยยังมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ คือ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถอธิบายโดยใช้ The Haddon Matrix ดังตารางต่อไปนี้

เวลา	ลักษณะ	ปัจจัย		
		คน	ยานพาหนะ	สภาพแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ	การป้องกันอุบัติเหตุตรงชนกัน	- ข้อมูลและทัศนคติ - ความอ่อนเพลีย - การเข้มงวดของตำรวจจราจร	- แสงสว่าง - ระบบเบรก - การจำกัดความเร็ว	- การออกแบบถนน - สภาพของถนน
ระหว่างเกิดเหตุ	การป้องกันการบาดเจ็บระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	- การใช้อุปกรณ์ป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บ	- อุปกรณ์นิรภัย	- อุปกรณ์ป้องกันการชน
หลังเกิดเหตุ	การรักษาชีวิต	- ทักษะการปฐมพยาบาล - การเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุของทีมกู้ชีพ	- ความสะดวกต่อการเข้าถึง - ความเสี่ยงต่ออัมภคัมภี	- อุปกรณ์กู้ภัย - ความแออัดคับคั่งของการจราจร

Haddon Matrix ประกอบด้วยผลลัพธ์ 9 ของ ประกอบด้วยปัจจัย 3 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้จำลองระบบพลวัตหลายลักษณะขึ้น โดยในแต่ละช่องจะเปิดโอกาสให้ใช้การเข้าแทรกแซงเพื่อป้องกัน และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมถึงการลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก (Handbook of Traffic Accident Prevention: 1947, 12) การศึกษา Haddon Matrix ทำให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเชิงพฤติกรรมทั้ง 3 ปัจจัย ในแต่ละช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

#### 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

สามารถแบ่งการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกออกเป็น 3 ด้าน (เอมอัชมา วัฒนบูรานนท์: 2539, 66-68)

2.4.1 การป้องกันด้านบุคคล พิจารณาในเรื่องสุขภาพ การศึกษา และความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งมีวิธีการป้องกัน ดังนี้

2.4.1.1 สุขภาพ ผู้ขับขี่ควรควบคุมอารมณ์และจิตใจ มีสติสัมปชัญญะ ขณะขับขี่ หากมีอาการอ่อนเพลีย ง่วงนอน มีความกังวลใจ หรือมีความเครียด ไม่ควรขับขี่ เพราะจะขาดสมาธิ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2.4.1.2 การศึกษา การป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญประการหนึ่งคือ การศึกษา หาความรู้และการถ่ายทอด หรือให้ความรู้แก่ทุกคนในเรื่องความปลอดภัยในการจราจร การจัดการเรียนการสอนสวัสดิศึกษา การอบรมมารยาทในการขับขี่ การแนะนำผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความระมัดระวัง โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจะต้องเรียนรู้เรื่องเกี่ยวกับตัวรถ สภาพการใช้งาน เรียนรู้วิธีการขับขี่ เส้นทาง การเดินทาง รวมถึงมารยาทและกฎจราจรด้วย

หลักสูตรและการเรียนการสอนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกในโรงเรียนเป็นการปลูกฝังระเบียบวินัยที่ดีให้แก่เยาวชนในระยะยาว เช่น โครงการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนในจังหวัดขอนแก่น โดยการสอดแทรกเนื้อหาการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในหลักสูตรระดับชั้นประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา มีการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งพบว่าในภาพรวมพฤติกรรมการขับขี่ของเยาวชนในจังหวัดขอนแก่นมีระเบียบวินัยมากขึ้น (บัญชา แก้วส่อง และคณะ, 2541: 35-36)

2.4.1.3 ความปลอดภัยในการขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย ดังนี้

- 1) ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถก่อนการขับรถ โดยผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์
- 2) มีการตรวจสภาพรถก่อนการใช้งาน เช่น เชื้อเพลิง น้ำมัน รวมไปถึงสภาพของล้อ และเบรก
- 3) มีการวางแผนการขับขี่และการใช้เส้นทาง
- 4) ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

จากรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2547) พบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มาจากการขับขี่ ได้แก่ การขับรถเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การตัดหน้าระยะกะชั้นชิด การแซงรถอย่างผิดกฎหมาย การขับรถตามกระชั้นชิด และการไม่ให้สัญญาณจอด/ ชะลอ/ เลี้ยว สาเหตุที่การขับรถเร็วทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ในขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วทำให้ระยะเวลาที่มองเห็นสั้นลง ความระมัดระวังก็จะน้อยลง ทำให้เกิดความผิดพลาดได้ง่าย ยิ่งความเร็วสูงมากขึ้นเท่าไร ภาพที่สายตามองเห็นก็ชัดเจนน้อยลงเท่านั้น นอกจากนี้การหยุดรถก็ไม่สามารถทำได้ทันที ต้องใช้ระยะทางสำหรับหยุดรถเพิ่มขึ้น ดังนั้นการขับขี่ที่ปลอดภัยจึงต้องเริ่ม

จากการมีเวลาเพียงพอ คือ การรักษาระยะห่างจากคนหรือรถ อย่างไรก็ตาม หากเพิ่มความเร็วมากขึ้นเท่าไร ระยะเวลาที่รถจะพุ่งชนก็ยิ่งเร็วขึ้นเท่านั้น เวลาที่คิดจะหลบเลี่ยงอันตรายก็ลดสั้นลงตามลำดับ

รจนา พรหมมีด (2542) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร พบว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการกระทำเพื่อป้องกันการบาดเจ็บต่อตนเองและผู้โดยสาร แม้ว่าจะให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ แต่บางครั้งก็ยังมี การกระทำที่ไม่ปลอดภัย ละเลยการกระทำเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากต้องการไปถึงที่หมายได้เร็วที่สุด โดยไม่ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น

#### 2.4.1.4 สวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย ได้แก่ เข็มขัดนิรภัย และหมวก

นิรภัย

##### 1) เข็มขัดนิรภัย

เข็มขัดนิรภัยเป็นเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก มีประโยชน์ในการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก (คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ, 2528:2) ในประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีการออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมาก (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2532: 56-58)

เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคณะ (2537) ศึกษา เรื่อง เข็มขัดนิรภัย: ความเชื่อ ทศนคติ และการใช้ พบว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ โดยสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดมาก ได้แก่ ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง ขับรถเมื่อฝนตกถนนลื่น ขับรถด้วยความเร่งรีบ ขับรถนอกเมือง ขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย และขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย ซึ่งในสถานการณ์เหล่านี้จะคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือเกือบประจำ ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ดังต่อไปนี้ ขับรถไปสถานที่ใกล้ๆ ขับรถในเมือง ขับรถโดยไม่เร่งรีบ ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย ขับรถในเขตที่การจราจรหนาแน่น และขับรถไปทำงาน โดยเหตุผลสำคัญของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คือ ไม่เคยชิน ขี้เกียจ ขับรถระยะทางใกล้ การจราจรไม่คับคั่ง สำหรับเหตุผลสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัย คือ ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น จะช่วยลดการบาดเจ็บซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุจราจร โดยป้องกันไม่ให้ศีรษะกระแทกกับกระจก และช่วยทำให้ร่างกายไม่กระเด็นออกนอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ดวงพร สิงห์ศรี (2542) ศึกษา เรื่อง การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของผู้ขับขี่ยานพาหนะอายุ 18-59 ปี ในประเทศไทย พบว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก หากผู้ขับขี่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยบางครั้ง หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

## 2) หมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคลเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการบาดเจ็บทางสมองเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญและการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานสามารถลดการบาดเจ็บขั้นรุนแรงได้ (Daniel C Narvell and Peter Cummings, 2002: 483-487)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท นอกจากนี้ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุว่า หมวกนิรภัยที่ใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เลขที่ 369-2539 ที่กำหนดโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยใช้หลักเกณฑ์พิจารณาถึงระดับความสามารถของเทคโนโลยีการผลิต บนตัวหมวกนิรภัยจะต้องมีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เลขที่ มอก. 369-2539 และชื่อผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ทำหรือนำเข้า กำกับไว้

หมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ใช้ตามกฎหมายมี 3 แบบ ตามมาตรฐานมอก. คือ

ก) หมวกนิรภัยแบบเปิดเต็มหน้า ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านหน้า ด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีที่บังลม ที่บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี

ข) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและคาง ด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดจนถึงปลายคาง ในกรณีที่มีที่บังลม ที่บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี

ค) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีที่บังลม ที่บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี



นอกจากการให้ความสำคัญกับมาตรฐานของหมวกนิรภัยแล้ว วิธีการใช้หมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ควรจะทำให้ความสำคัญและสวมใส่อย่างถูกวิธี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้ง จึงจะสามารถลดอันตรายที่จะเกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย และถ้าขนาดใหญ่เกินไปจะหลุดออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าจะคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม (คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัย: 2538)

Honda Safety Thailand (2543) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และมาตรการแก้ไข: ศึกษาในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ผลการศึกษาพบว่า ในกรุงเทพมหานคร สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่บ่อยที่สุดมาจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่ชัดเจน 2 สาเหตุ ได้แก่ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น ขับชิดคันหน้ามากเกินไป ใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัย มีประมาณ 2 ใน 3 ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เกิดเหตุ ผู้โดยสารจะสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยจะลดลงในเวลากลางคืน และมีผู้ขับขี่จำนวนน้อยมากที่สวมหมวกนิรภัยสม่ำเสมอ และส่วนใหญ่จะสวมเมื่อคิดว่าจะเจอตำรวจ ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะบ่อยกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

ดังนั้นเข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์สำคัญที่ผู้ขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์จะต้องใช้ทุกครั้งที่ขับขี่ เพื่อเป็นการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บหากประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก

2.4.1.5 งคการดื่มสุรา หรือของมีเมา ก่อนการขับขี่ กล่าวได้ว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งที่เสียชีวิตและบาดเจ็บมากกว่าครึ่ง มีสาเหตุมาจากการเมาสุรา ผลการพิสูจน์ทางห้องปฏิบัติการพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกดังกล่าวมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 150-200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ระดับนี้ทำให้สมองตอบสนองต่อการกระตุ้นช้าลง อันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2546: 58)

จากรายงานวิจัยของวราพรธม ด้านอุตรา และคณะ เรื่อง ปัจจัยทางสังคมและพฤติกรรมของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจากรถทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร (2541) พบว่า ผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถที่เข้ารับการรักษาที่ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลตำรวจ ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดนั้น มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ยังพบว่า สิ่งที่ทำให้เกิดอันตรายเพิ่มขึ้น คือ ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วมาขับขี่ยานพาหนะ โดยไม่รอให้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จางลงเสียก่อน

แอลกอฮอล์มีฤทธิ์ต่อการทำงานของสมอง เมื่อระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายสูงขึ้นหลังจากดื่มสุรา จะสูญเสียความสามารถในการควบคุมสติ และการทรงตัว ทักษะในการควบคุมรถและ ความสามารถในการขับชี้ลดลง อาการมึนเมาในระดับที่ลดความสามารถในการขับชี้อาจไม่มี สัญญาณชัดเจน เช่น เดินโซเซ อาเจียน แต่ต้องใช้การวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากกระแสเลือดและ ลมหายใจ นอกจากนี้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์อีกลักษณะหนึ่งที่เกิดควบคู่ไปกับความมึนเมา คือ การ เกิดความตึกะนอง ซึ่งเป็นสาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับชี้ที่มีพฤติกรรมไม่ป้องกัน ส่วนใหญ่เป็นผู้ดื่มสุรา เช่น ผู้ขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรดด้วยความเร็วสูง การฝ่าฝืนกฎจราจร (ศูนย์ข้อมูล หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย, 2548)

จากการศึกษาของ Tulloh BR. and Collopy BT. (1994 อ้างใน นุชบา เพ็ญสุวรรณ, 2539: 17) เรื่อง ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ พบว่า ถ้าระดับแอลกอฮอล์เพิ่มสูงขึ้น โอกาสเสี่ยงก็จะเพิ่มขึ้น ดังนี้

ระดับแอลกอฮอล์เท่ากับ 20 mg% มีผลเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ ใกล้เคียงกับคนที่ไม่ดื่มสุรา

ระดับแอลกอฮอล์เท่ากับ 50 mg% สมรรถภาพในการขับชี้ลดลง 8% โอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา

ระดับแอลกอฮอล์เท่ากับ 80 mg% สมรรถภาพในการขับชี้ลดลง 12% ซึ่งระดับนี้ใช้เป็น กฎหมายควบคุมในหลายประเทศ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่ม สุรา

ระดับแอลกอฮอล์เท่ากับ 100 mg% สมรรถภาพในการขับชี้ลดลง 15% โอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 6 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา

ระดับแอลกอฮอล์เท่ากับ 150 mg% สมรรถภาพในการขับชี้ลดลง 33% โอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 40 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา

ดังนั้นผู้ที่ขับชี้ขณะเมาสุรา หรือแอลกอฮอล์จะสูญเสียความสามารถในการควบคุมสติ การ ทรงตัว และทำลายความสามารถในการขับชี้ ทำให้ผู้ขับชี้ขาดความระมัดระวัง อารมณ์เปลี่ยนแปลง เกิดความคะนอง ตัดสินใจช้า เนื่องจากสุราและมีแอลกอฮอล์ฤทธิ์ต่อการทำงานของสมอง การไม่ ขับชี้ขณะมึนเมาจึงเป็นพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ

2.4.2 การป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การป้องกันเกี่ยวกับสภาพยานพาหนะ และสภาพถนน โดยความบกพร่อง หรือความผิดปกติของยานพาหนะเป็นสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุ ได้ ผู้ขับชี้จึงควรเลือกยานพาหนะที่มีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีอุปกรณ์ที่ช่วยลดอันตรายหากเกิด

อุบัติเหตุ เช่น เข็มขัดนิรภัย รวมถึงมีการตรวจสอบสภาพของยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ หากมีสภาพผิดปกติจะต้องนำไปตรวจสอบซ่อมแซมก่อนการใช้งาน นอกจากนี้สภาพถนนที่ปลอดภัยย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น การออกแบบถนน การออกแบบทางแยก ลักษณะพื้นผิวถนน เครื่องหมายจราจร ปริมาณการจราจร เป็นต้น

2.4.3 การป้องกันด้านกฎหมาย ได้แก่ การเข้มงวดกวดขันอย่างจริงจัง และต่อเนื่องในการรักษาระดับตามกฎหมายจราจร จักรุกและลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด

## 2.5 ทฤษฎีการจัดเวลาทางสังคม

### 2.5.1 ความหมายของการจัดเวลาทางสังคม

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2523: 65-80) ได้กล่าวว่า การจัดเวลาทางสังคมนั้น คือ การเรียนรู้ระเบียบสังคมที่เป็นกระบวนการรวม (Total Process) กระบวนการหนึ่ง ซึ่งเป็นแหล่งที่ปัจเจกบุคคลได้อาศัยพัฒนาบุคลิกภาพของตน และเป็นแหล่งที่เรียนรู้หรือฝึกฝนการเป็นสมาชิกของสังคม โดยกระบวนการเรียนรู้ระเบียบสังคมเป็นเรื่องที่ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องตราบที่มีการติดต่อกับผู้อื่น โดยเฉพาะเด็ก คนที่สำคัญที่สุดคือ พ่อแม่ พี่น้อง หรือบุคคลอื่นที่พักอาศัยร่วมอยู่ในครอบครัว เนื่องจากบุคคลเหล่านี้เป็นบุคคลที่เด็กได้พบปะอยู่เสมอ มีอารมณ์สัมพันธ์ด้วยมาก และเป็นบุคคลที่มีความสำคัญต่อทัศนคติและบทบาทของเด็ก

การจัดเวลาทางสังคม (Socialization) หมายถึง กระบวนการทางสังคมกับจิตวิทยา ซึ่งมีผลทำให้บุคคลมีบุคลิกภาพตามแนวทางที่สังคมต้องการ เด็กที่เกิดมาจะต้องได้รับการอบรมสั่งสอนให้มีความเป็นคน โดยแท้จริง สามารถอยู่ร่วมและมีความสัมพันธ์กับคนอื่น ได้อย่างราบรื่น (ราชบัณฑิตยสถาน 2524: 370)

ณรงค์ เส็งประชา (2538: 163) กล่าวว่า การจัดเวลาทางสังคมนั้นเป็นกระบวนการปลูกฝังบรรทัดฐานของกลุ่มให้เกิดขึ้นในตัวบุคคล ซึ่งเป็นสมาชิกของสังคม ทั้งนี้เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกัน การจัดเวลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่จะช่วยให้สังคมมีความถาวร มีความสงบสุขในการอยู่ร่วมกัน

สุพัตรา สุภาพ (2541: 48) กล่าวว่า การจัดเวลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ยอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่างๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติตามบทบาทต่างๆ ที่สังคมต้องการ การจัดเวลาทางสังคมเป็นสิ่งสำคัญที่ขาดไม่ได้ มนุษย์ทุกคนต้องประสบพบเจอตั้งแต่เกิดจนกระทั่งตาย เพราะเป็นหลักที่ใช้ในการปฏิบัติที่มนุษย์จะต้องเรียนรู้

กฎเกณฑ์ ระเบียบแบบแผนของกลุ่มต่างๆ ที่กำหนดไว้เพื่อให้มีความสัมพันธ์กันได้ การขัดเกลาทางสังคมจึงเป็นวิธีการถ่ายทอดทางวัฒนธรรม ทำให้แต่ละบุคคลสามารถปรับตัวให้เข้ากับวิถีการดำเนินชีวิตของกลุ่ม สามารถควบคุมความรู้สึกนึกคิด ประพฤติปฏิบัติตนตามระเบียบหรือความเหมาะสมได้

Bloom และ Selznick (1977) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นสิ่งที่มีมนุษย์ต้องประสบตั้งแต่เด็กจนเป็นผู้ใหญ่ โดยการเรียนรู้ถึงค่านิยม กฎเกณฑ์ แบบแผนที่มีมนุษย์ในสังคมนั้นวางไว้ เพื่อให้ความสัมพันธ์และการอยู่ร่วมกันสามารถดำเนินต่อไปด้วยดี ทำให้บุคคลสามารถปรับตัวเข้ากับระเบียบบรรทัดฐานที่ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตของสังคม

### 2.5.2 องค์ประกอบของการขัดเกลาทางสังคม

การขัดเกลาทางสังคม เป็นกระบวนการที่บุคคลเรียนรู้และฝึกฝนสมาชิกของสังคมที่มีองค์ประกอบ ดังนี้ (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2532: 205)

2.5.2.1 ความรู้และประสบการณ์สังคม เช่น ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับสังคม ค่านิยม อุดมการณ์ ความเชื่อ บรรทัดฐานทางสังคม เป็นต้น เพื่อนำสิ่งที่ได้รับ ไปถ่ายทอดและฝึกฝนให้กับผู้รับการขัดเกลา

2.5.2.2 การกระทำระหว่างกันทางสังคม หมายถึง บุคคลผู้ให้การขัดเกลากับผู้รับการขัดเกลาจะต้องมีการติดต่อสัมพันธ์กันก่อน เพื่อเป็นการถ่ายทอดความรู้ และการสั่งสอน

2.5.2.3 ภาษา เป็นเครื่องมือสำหรับถ่ายทอดความรู้ทางสังคมที่สำคัญ หมายถึง ภาษาทางสังคม และภาษาเฉพาะหรือศัพท์เทคนิคต่างๆ การถ่ายทอดจะได้ผลดีเมื่อรู้ภาษากัน

2.5.2.4 ความรัก ความชอบพอ หมายถึง ความรู้สึกหรืออารมณ์ของผู้ให้การขัดเกลาโดยเฉพาะ ผู้ให้การขัดเกลาจะต้องรักและชอบผู้รับการขัดเกลาอย่างแท้จริง

2.5.2.5 สภาพแวดล้อม การขัดเกลาทางสังคมมีสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน สภาพแวดล้อมจะประกอบด้วยสิ่งมีชีวิต เช่น บุคคลแวดล้อม พ่อแม่ ญาติ เพื่อน เป็นต้น

โดยสรุปการขัดเกลาทางสังคม หมายถึงกระบวนการที่มีมนุษย์ในสังคมได้เรียนรู้ค่านิยม กฎเกณฑ์ ระเบียบแบบแผนของกลุ่มต่างๆ กำหนด หรือวางไว้ เพื่อเป็นแบบแผนของการปฏิบัติต่อกัน และสามารถดำรงชีวิตอยู่ร่วมกับผู้อื่นได้ภายใต้สังคม

### 2.5.3 ตัวนำของการขัดเกลาทางสังคม

ตัวนำ (Agents) ในการขัดเกลาทางสังคมที่สำคัญ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2532: 207) คือ กลุ่มปฐมภูมิ โรงเรียน และสื่อมวลชน

2.5.3.1 กลุ่มปฐมภูมิ ได้แก่ ครอบครัว กลุ่มเพื่อน เพื่อนร่วมงาน ซึ่งกลุ่มบุคคลเหล่านี้จะให้การขัดเกลาทางสังคมแบบไม่เป็นทางการ แต่มีอิทธิพลอย่างมาก

โสภิตสุดา มงคลเกษม (2539) ศึกษา “พฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร” ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีพฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสารจากเพื่อนและป้ายประชาสัมพันธ์ต่างกัน จะมีความรู้เรื่องเข็มขัดนิรภัยต่างกัน นอกจากนี้พฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสารจากโทรทัศน์ แผ่นพับ และสติ๊กเกอร์ของผู้ขับขี่รถยนต์มีผลต่อทัศนคติต่อการคาดเข็มขัดนิรภัย

2.5.3.2 โรงเรียน ถือเป็นหน่วยที่ให้การขัดเกลาอย่างเป็นทางการ และให้ความรู้ด้านต่างๆ อย่างเป็นระบบ

Gleave (1979) ศึกษาวิจัยเรื่อง “การทดลองใช้สื่อบุคคลสอนเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กนักเรียนวัยอนุบาล จนถึงระดับที่ 7 ที่แวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา” โดยใช้คนแต่งตัวเป็นการ์ตูนสวมชุดตำรวจจราจรมาอบรมเด็กให้รู้จักถึงวิธีการขับขี่รถจักรยานอย่างปลอดภัย ข้อปฏิบัติในการขับขี่ที่ถูกต้อง เช่น การหยุด การเลี้ยว การให้สัญญาณ โดยได้เห็นเด็กทดลองทำจริงๆ ผลการทดลองปรากฏว่า การเกิดอุบัติเหตุของเด็กในวัยนี้ลดลงจาก 34% เหลือเพียง 10% ภายใน 1 ปี

ดังนั้นการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน จึงเป็นการสร้างความรู้ความเข้าใจ และปลูกฝังพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่เยาวชน

2.5.3.3 สื่อมวลชน เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือ การรณรงค์ต่างๆ จะมีบทบาทและอิทธิพลในการให้การขัดเกลาทางสังคมอย่างมาก โดยเฉพาะในสังคมสมัยใหม่ เพราะเป็นสิ่งที่มียู่อย่างแพร่หลาย นำเสนอได้รวดเร็ว และแพร่หลาย หากแต่การขัดเกลาทางสังคมที่ผ่านตัวนำนี้ มักจะไม่มีผลกระทบระหว่างกัน ระหว่างผู้ให้กับผู้รับการขัดเกลา การที่มีการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการให้ความรู้ทางสื่อทุกแขนงจะเป็นการปลูกให้ประชาชนตื่นตัว (Public Awareness) มีความระมัดระวังภัย จะเป็นการลดอุบัติเหตุได้อย่างถาวร (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2537: 158)

หริสุดา ปัทมานันท์ (2544) ศึกษา เรื่อง การสื่อสารและเครือข่ายการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” พบว่า สื่อมวลชนเป็นช่องทางที่จะช่วยให้โครงการเป็นที่รู้จัก และมีอิทธิพลต่อทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับประเด็นเมาไม่ขับในสังคม โดยอาศัยสื่อมวลชนเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข่าวสาร เพราะนอกจากสื่อมวลชนจะช่วยเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ความรู้ สถิติอุบัติเหตุ และสร้างความตระหนักให้แก่

ประชาชนได้ในระดับหนึ่งแล้ว สื่อมวลชนยังเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของประชาชนต่อเรื่อง  
 เมาไม่ขับอีกด้วย

การประชาสัมพันธ์โดยการให้ข้อมูล ข่าวสาร หรือการฝึกอบรมเพื่อให้เกิดความรู้ ความ  
 เข้าใจเพียงอย่างเดียว ดังเช่นที่ นายแพทย์ไบรอัน โอนีล (อ้างในวิทยา ชาติบัญญัติชาชัย, 2547) ศึกษา  
 มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์หลักสูตรการฝึกอบรมแก่ผู้ขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้  
 ถนนของสหรัฐอเมริกาว่า 50 ปีที่ผ่านมา พบว่าไม่ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และ  
 ไม่ทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรลงได้ แต่การใช้ประโยชน์จากมาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์  
 ให้เกิดประสิทธิผลในการช่วยลดอุบัติเหตุจราจรได้ คือ การใช้การประชาสัมพันธ์แจ้งข่าวสารใน  
 เรื่องสถานการณ์ การบาดเจ็บ และความสูญเสีย ซึ่งจะผลักดันไปสู่การออกระเบียบ และกฎหมายที่  
 สำคัญของประเทศ รวมทั้งการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบเกี่ยวกับการบังคับใช้  
 กฎหมาย ตามด้วยการตรวจจับอย่างจริงจัง ทัวถึง และต่อเนื่อง

การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน จึงเป็นการสร้างความรู้ ความ  
 เข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่ล้วนแต่เป็นสาเหตุที่สามารถป้องกันได้  
 หากมีความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในเรื่องดังกล่าว โดยมีการประชาสัมพันธ์เป็น  
 เครื่องช่วยกระตุ้น หรือปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้  
 เกิดพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เกิดความตระหนัก และปฏิบัติตามกฎหมาย  
 และข้อบังคับอย่างเคร่งครัด

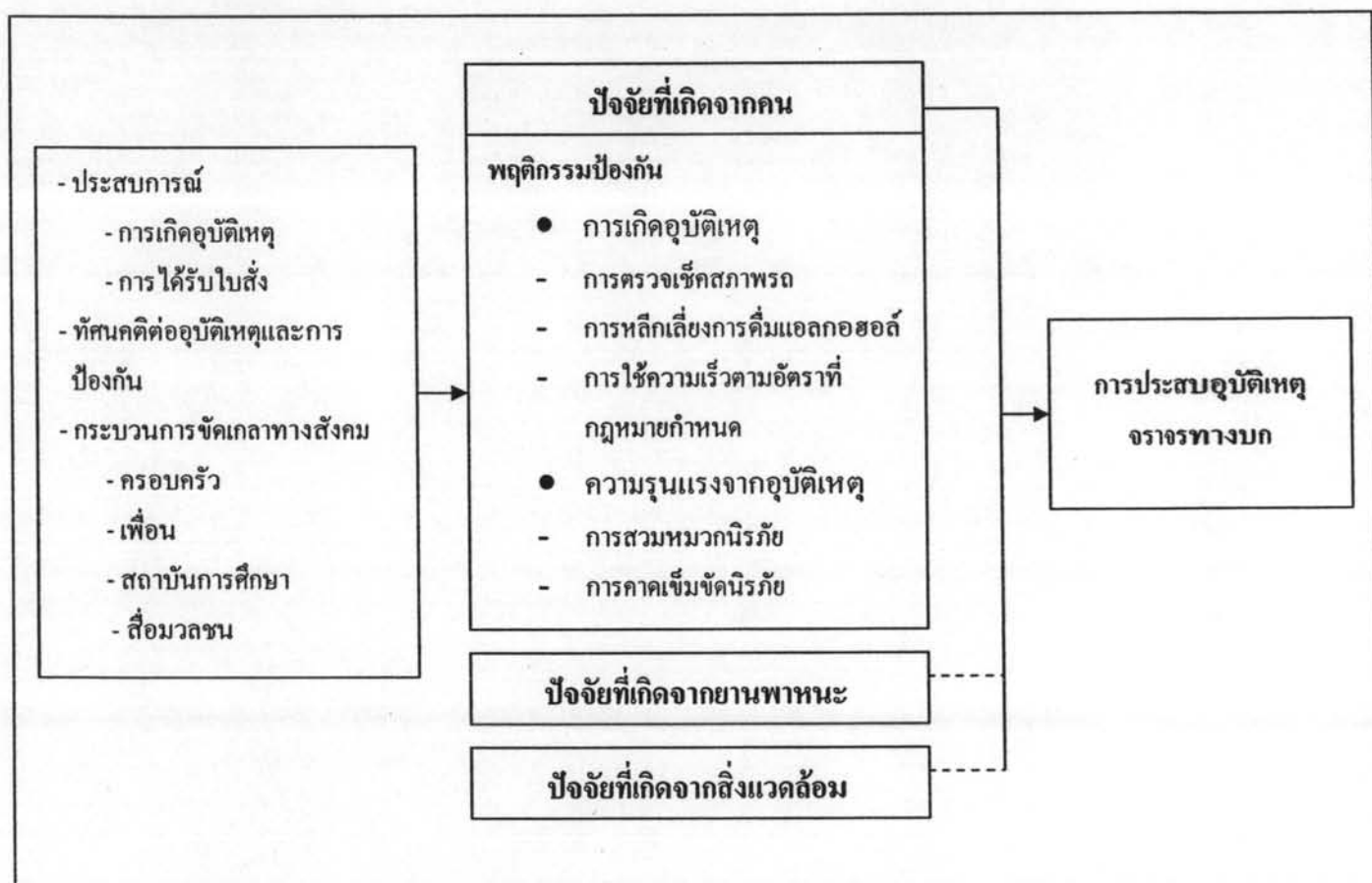
ดังนั้น โดยสรุปแล้วการขัดเกลาทางสังคม หมายถึงการที่มนุษย์ในสังคมได้เรียนรู้ค่านิยม  
 กฎเกณฑ์ ระเบียบแบบแผนของกลุ่มหนึ่งๆ กำหนด หรือวางไว้ เพื่อเป็นแบบแผนของการปฏิบัติต่อ  
 กัน และสามารถดำรงชีวิตอยู่ร่วมกับผู้อื่นได้ภายใต้สังคม

การขัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร จึงเป็นการ  
 ให้การศึกษา เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้ ความเข้าใจ อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใน  
 การขับขี่ รวมทั้งสร้างสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย ทำได้ทั้งทางตรง และทางอ้อม หรือโดยในระบบ  
 การศึกษา และนอกระบบการศึกษา โดยในระบบการศึกษา ซึ่งประกอบด้วยสถาบันการศึกษา  
 ตั้งแต่ระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา มหาวิทยาลัย จะต้องดำเนินการสร้างจิตสำนึกและ  
 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร มีการจัดหลักสูตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ  
 จราจรทางบก นอกจากนี้ยังมีการขัดเกลา นอกระบบการศึกษา โดยการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจ  
 และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยผ่านสื่อมวลชนต่างๆ โดยการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่าง

สม่าเสมอในเรื่องการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความร้ายแรง และผลเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุเพื่อให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ประสบอุบัติเหตุ จึงสะท้อนให้เห็นถึงการขัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวเนื่องกับอุบัติเหตุ เนื่องจากการมีพฤติกรรมป้องกันของผู้ประสบอุบัติเหตุ นั้น เป็นการได้รับรูปแบบของบุคลิกภาพ การเรียนรู้ และการดำเนินชีวิตในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากตัวแทนการขัดเกลาทางสังคมไม่ว่าจะเป็นจากครอบครัว กลุ่มเพื่อน โรงเรียน และสื่อมวลชน

**กรอบแนวคิดในการวิจัย**



ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้กรอบแนวคิดที่นำเสนอข้างต้นเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของปัจจัยที่เกี่ยวกับคน จะเน้นในเรื่องพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ประกอบด้วย การตรวจเช็คสภาพรถก่อนขับขี่ การหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ การขับขี่โดยใช้ความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด และศึกษาพฤติกรรมป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ อันได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยที่คาดว่าปัจจัยเกี่ยวกับคนที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับอิทธิพลจากกระบวนการจัดেলাทางสังคม เนื่องจากพฤติกรรมป้องกันนั้น เป็นการได้รับรูปแบบของบุคลิกภาพ การเรียนรู้ และการดำเนินชีวิตในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ผ่านตัวนำที่สำคัญ ซึ่งประกอบด้วย ครอบครัว เพื่อน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน กฎหมาย นอกจากนี้พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกยังอาจขึ้นอยู่กับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์การได้รับใบสั่ง รวมถึงทัศนคติต่ออุบัติเหตุและการป้องกัน