

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงผลของการจัดประสบการณ์ต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ซึ่งแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีดังนี้ คือ

แนวคิด เกี่ยวกับการจัดประสบการณ์

แนวคิด เกี่ยวกับจิตสำนึก

แนวคิด เกี่ยวกับผลของการจัดประสบการณ์ต่อจิตสำนึก

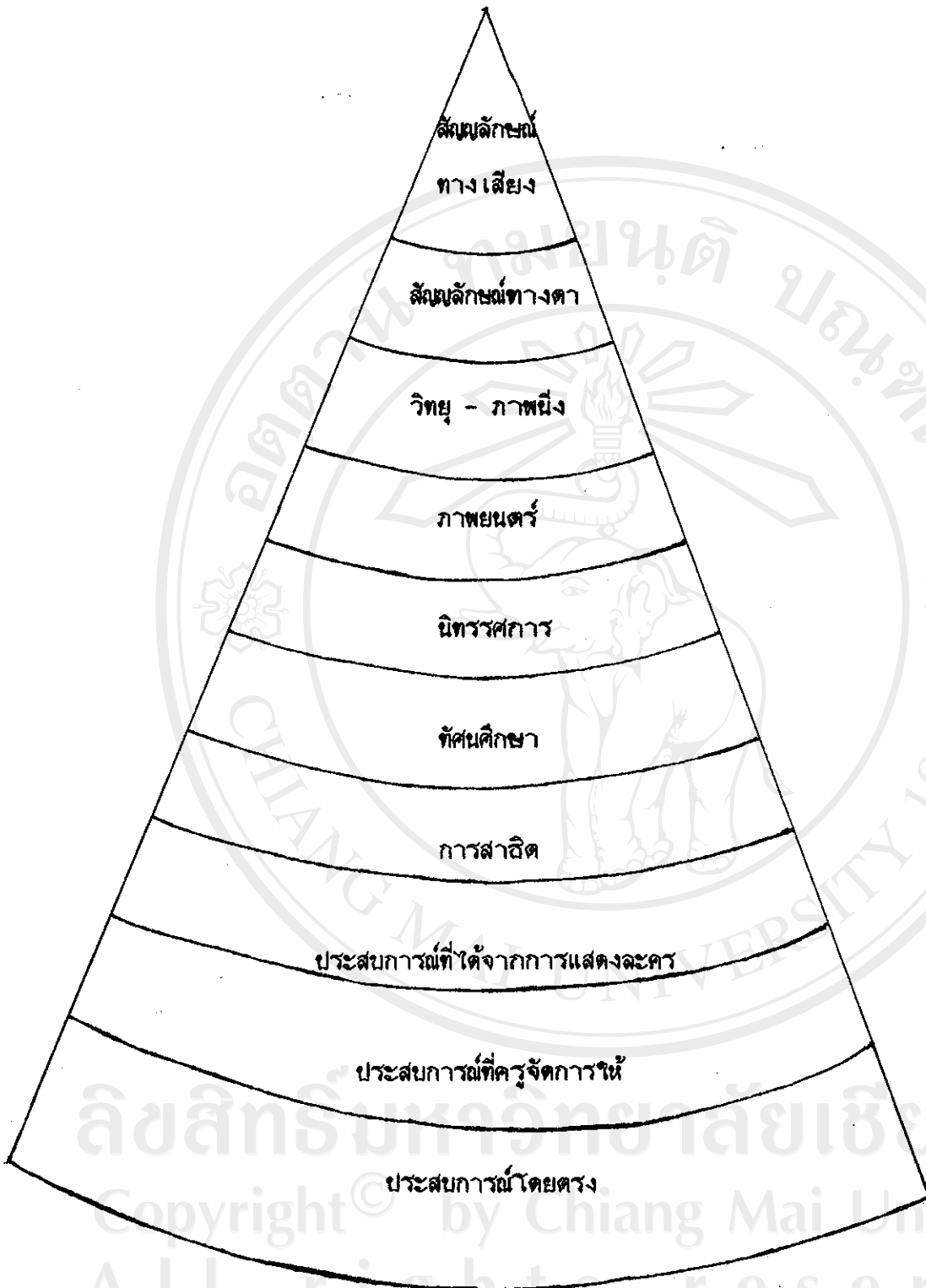
แนวคิด เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวคิด เกี่ยวกับการจัดประสบการณ์

จากการคิดกรวยประสบการณ์ขึ้น เพื่อประกอบการสอนในวิชาโสตทัศนศึกษาของนายแพทย์เอดการ์ เดล (Dr. Edgar Dale) ยึดหลัก เกณฑ์ที่สำคัญ 2 ประการในการเรียนการสอน คือการเรียนที่จะบังเกิดผลดีที่สุดนั้นย่อมเกิดจากผู้เรียนจะต้องเรียนรู้ด้วยตนเอง และการสอนที่จะบรรลุผลสำเร็จนั้น ครูจะต้องเสนอจากสิ่งที่มีตัวตนมีรูปร่าง มีข้อเท็จจริง สามารถทดลองไปหาสิ่งที่เป็นนามธรรม (abstract) ซึ่งกรวยประสบการณ์แบ่งการสอนแบบต่าง ๆ เป็น 11 ชั้น เรียงตามลำดับดังนี้ ได้แก่ ประสบการณ์โดยตรง ประสบการณ์ที่ครูจัดการให้ ประสบการณ์ที่ได้จากการแสดงแบบละคร การสาธิต การทัศนศึกษา การจัดนิทรรศการ โทรทัศน์ ภาพยนตร์ วิทยุ ภาพนิ่ง สัญลักษณ์ทางตา สัญลักษณ์ทางเสียง ตั้งแผนภูมิที่ 1



แผนภูมิที่ 1 กรวยประสบการณ์ (Cone of experience)

สำหรับการสอนโดยประสบการณ์ที่ครูจัดการให้ เป็นประสบการณ์ที่แสดงให้เห็นชัด เป็นประโยชน์ต่อประสาทสัมผัสต่าง ๆ ซึ่งนักเรียนสามารถสร้างสรรค์ให้แก่ตนเองได้และประสบการณ์ที่ครูจัดการให้ คือ การสอนแบบให้นักเรียนมีประสบการณ์ต่าง ๆ ตามที่ครูจัดหาให้ หมายถึง การสอนที่ใช้อุปกรณ์ วัสดุมาช่วยประกอบ ได้แก่ หุ่นจำลอง แบบจำลอง หรือของจริง ถึงแม้ว่าการสอนแบบที่ครูสร้างประสบการณ์ให้นักเรียน จะเป็นการลดหรือไม่เปิดโอกาสให้นักเรียนศึกษาด้วยตนเองอย่างเต็มที่ก็ตาม แต่โดยวิธีการครูสามารถที่จะช่วยให้นักเรียนได้มีส่วนร่วมในการเรียนการสอนนั้น และการมีส่วนร่วมในการเรียนการสอน จะเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งที่เด็กมีโอกาสได้เรียนรู้ด้วยตนเองและเด็กย่อมใช้ประสาทต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา สำหรับการประสบการณ์การสอนทั่วไปแบบปกติ ได้แก่ โทรทัศน์ ภาพยนตร์ รายการวิทยุ ภาพนิ่ง การใช้สัญลักษณ์ทางจักษุ และทางเสียง เป็นประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์แก่จักษุสัมผัส และโสตสัมผัส เท่านั้น จัดว่าเป็นสัญลักษณ์ของสิ่งที่ไม่เป็นของจริง ประสบการณ์เหล่านี้ถูกสร้างหรือจัดขึ้นโดยบุคคลอื่น ๆ มากกว่าที่เด็กจะจัดทำตัวเอง ทำให้เด็กเกิดการเรียนรู้ด้วยตนเองได้น้อยกว่าประสบการณ์โดยตรง และประสบการณ์ที่กำหนดให้มาก (มังกร ทองสุคติ, 2533, หน้า 26 - 33) และจากแนวคิดพื้นฐานทางทฤษฎีพัฒนาทางสังคมของอัลเบิร์ต แบนดูรา (Albert Bandura) มีแนวความคิดว่าเด็กวัยรุ่นเรียนรู้จากการสังเกตตัวแบบ (model) โดยสังเกตว่าตัวแบบทำอะไรแล้วได้ผลกรรมอะไร เมื่อสังเกตแล้วผู้สังเกตจะเกิดความคิดว่าตนสามารถทำพฤติกรรมใหม่ได้อย่างไร และในวันข้างหน้าผู้สังเกตก็จะระลึกแบบแผนพฤติกรรมออกมากระทำได้ อัลเบิร์ต แบนดูรา ได้ทดลองตามแนวความคิดนี้ โดยทดลองให้เด็กอนุบาลดูภาพยนตร์ที่ผู้แสดงเป็นผู้ใหญ่เพศหญิง ในภาพยนตร์นั้นผู้แสดงได้ชกต่อยกับหุ่นรูปคน เมื่อภาพยนตร์จบแล้วจึงปล่อยให้เด็กเข้าไปในห้องที่มีหุ่นรูปคน เช่นเดียวกับในภาพยนตร์พบว่า เด็กเข้าไปชกต่อยหุ่น เช่นเดียวกับที่เห็นผู้ใหญ่ทำในภาพยนตร์ ดังนั้นการสังเกตพฤติกรรมของตัวแบบและผลกรรมที่เกิดกับตัวแบบแล้ว ทำให้เกิดการเรียนรู้ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกับผลกรรม ผลการเรียนรู้ความสัมพันธ์นี้กลายเป็นความเชื่อที่ควบคุมพฤติกรรมมนุษย์ทุกวัย โดยมนุษย์จะคาดหวังได้ว่า เมื่อเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้นแล้วจะได้รับผลกรรมอะไร เช่น เกิดความวิตกกังวลและกลัวล่วงหน้า เมื่อคาดหวังว่าจะได้รับผลกรรมที่ไม่ต้องการเหล่านี้ เป็นต้น และในการเรียนรู้จากการกระทำ มนุษย์ใช้ประโยชน์จากผลกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งผลกรรมที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลทำหน้าที่ 3 ด้าน คือ ด้านการให้ข้อมูล ทำให้รู้ข้อมูลของผลกรรมที่เป็นบวก

และลบ ด้านการจูงใจทำให้เกิดการพึงพอใจและไม่พึงพอใจ ในผลกรรมจะทำให้เกิดการกระทำ หรือหลีกเลี่ยงพฤติกรรมนั้นๆ ส่วนด้านการเสริมแรงในมนุษย์ทำหน้าที่ในการให้ข้อมูลและการจูงใจ ซึ่งจะ เป็นการไปยืนยันหรือลบล้างความเชื่อที่เกิดจากประสบการณ์ครั้งแรก (ปรีชา วิกนโศ และ คณะ, 2532. หน้า 27, 314, 321)

จากแนวคิดในการสอนโดยประสบการณ์ที่จัดการให้ ทำให้นักเรียนได้มีโอกาสใช้ประสาทสัมผัสต่างๆ และเปิดโอกาสให้นักเรียนได้ศึกษาด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ประกอบกับการสังเกต จากตัวแบบและการเรียนรู้จากการกระทำของตัวแบบของอัลเบิร์ต แบนดูรา นั้นก่อให้เกิดการรับรู้ เกี่ยวกับข้อเท็จจริงเรื่องราวต่างๆ และเกิดความคิด รู้สึกต่อการกระทำจากผลกรรมของตัวแบบ ด้วยตนเองในขณะนั้น ทำให้เกิดการกระทำหรือหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เป็นผลกรรมของตัวแบบต่อ เหตุการณ์ที่เหมือนกันขณะนั้นด้วย

X แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก

จิตสำนึกเป็นจิตที่มีทั้งความตระหนัก (awareness) และความรับผิดชอบ (responsibility) ซึ่งการตระหนักในปัญหาเรื่องใดเรื่องหนึ่งจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความรู้เกี่ยวกับความเป็นไปของเรื่องนั้นและบนพื้นฐานที่เกี่ยวกับจิตจำกัถ นั่นก็คือการเรียนการสอนจะต้องมุ่งให้ผู้เรียนเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องนั้นตามความเป็นจริงและความรับผิดชอบต่อการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือการปฏิบัติ โดยความรับผิดชอบจะต้องอยู่บนพื้นฐานของการรับรู้ถึงความสำคัญของตนเองต่อสังคมและมีความเชื่อมั่นในอำนาจของตนเอง การเกิดจิตสำนึกจำเป็นต้องจัดการเรียนการสอน มุ่งให้ผู้เรียนรู้จักตนเองตามความเป็นจริง เข้าใจสังคมและเข้าใจบทบาทของตนเองต่อสังคม ซึ่งองค์ประกอบของจิตสำนึกจะต้องเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องนี้ๆ รวมทั้งเข้าใจเกี่ยวกับตนเองและสังคม (วราพร ศรีสุพรรณ, 2534, หน้า 76,77) แต่การเกิดจิตสำนึกเป็นขั้นตอนแรกของการเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติในขั้นของการรับรู้ที่จะนำไปสู่สภาพจิตใจในขั้นตอนต่อไป ซึ่งเป็นขั้นพื้นฐานที่ทำให้เกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติในขั้นที่ 2 คือการตอบสนอง และขั้นที่ 3 ของพฤติกรรมด้านทัศนคติคือ เกิดค่านิยม และขั้นตอนของการเกิดค่านิยมก็คือความเชื่อ หรือทัศนคติที่บุคคลจะมีพฤติกรรมที่ยอมรับ หรือรับรู้ว่ามีคุณค่า และเป็นตัวทำให้เกิดการปฏิบัติต่าง ๆ (ประภา เทียม สุวรรณ, 2520, หน้า 10 - 21) ดังนั้น จิตสำนึกจึงเป็น

ส่วนที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่เป็นพื้นฐานก่อให้เกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ และยังผลให้เกิดการปฏิบัติตนเอง นอกจากนี้ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการปฏิบัติ มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน จากความรู้ ความเข้าใจของบุคคลที่มีความรู้ในเรื่องใดลักษณะใดก็มักจะก่อให้เกิดทัศนคติต่อเรื่องนั้นในลักษณะนั้น และจะส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคล และขณะเดียวกันการแสดงออกหรือการปฏิบัติของบุคคลก็มีผลต่อทัศนคติของบุคคลนั้นด้วย ถึงแม้ว่าทัศนคติจะมีการเปลี่ยนแปลงได้ แต่ยังคงมีความคงที่แน่นอนพอที่จะกำหนดท่าทีและพฤติกรรมของบุคคลได้ จากการศึกษาเรื่องความคงที่ของทัศนคตินั้นพบว่า สามารถที่จะเปลี่ยนแปลงได้ แต่ในบางกรณีมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากหรือเปลี่ยนแปลงได้ยากมาก (Remmer 1954, p. 6 - 7) และเกี่ยวกับการเรียนการสอนแก่นักเรียนมีเจตคติที่ไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เพราะได้เรียนรู้เกี่ยวกับเรื่องนั้นมาครึ่งๆกลางๆ แต่ถ้าให้นักเรียนได้มีโอกาสทราบข้อเท็จจริงทั้งหมดนักเรียนอาจเปลี่ยนแปลงทัศนคติได้ (ไพบุลย์ อินทรวีชา, 2515, หน้า 12) และถ้าองค์ประกอบส่วนใดส่วนหนึ่งของทัศนคติเปลี่ยนแปลง องค์ประกอบอื่นๆ ก็จะมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย เช่น ถ้าองค์ประกอบด้านความรู้เปลี่ยนแปลงก็จะมีแนวโน้มทำให้องค์ประกอบด้านอารมณ์และการปฏิบัติเปลี่ยนแปลงด้วย (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520, หน้า 84)

การเกิดจิตสำนึกจึงจำเป็นจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อเท็จจริงและเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องนั้น ๆ รวมทั้งเข้าใจเกี่ยวกับตนเองและสังคมเป็นพื้นฐาน และจิตสำนึกเป็นความสัมพันธ์พื้นฐานของพฤติกรรมด้านทัศนคติที่จะแสดงออกทางการปฏิบัติ ดังนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงความรู้ ก็มีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดจิตสำนึก ทัศนคติ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติที่มีความสัมพันธ์กัน เปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน

แนวความคิด เกี่ยวกับผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึก

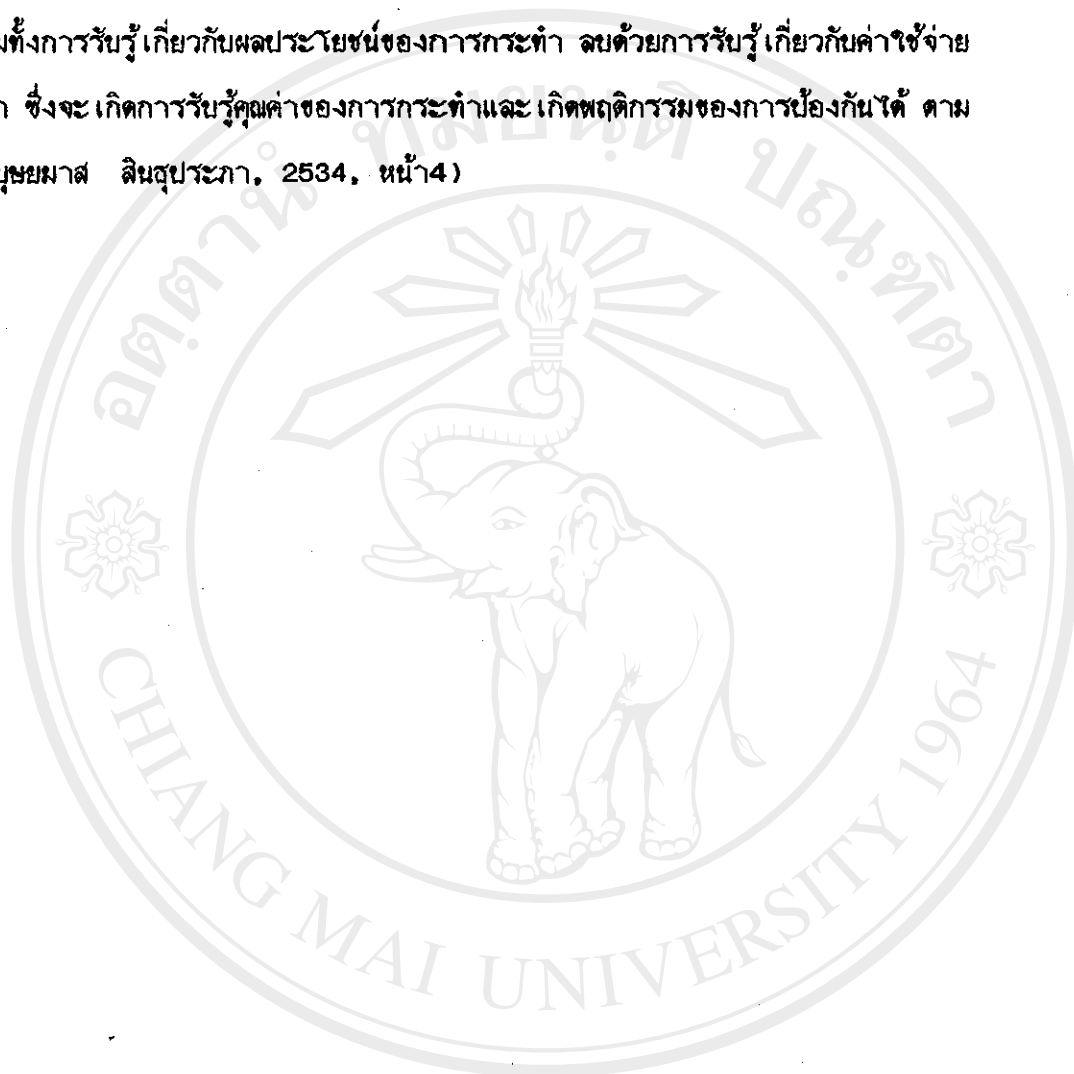
จากกฎแห่งความสมบูรณ์ หรือกฎแห่งความสิ้นสุด (the law of closure) เป็นแนวคิดของเกสตาลท์ (Gestalt) ที่ว่ามนุษย์สามารถรับรู้เป็นส่วนรวมมากกว่าที่จะรับรู้เป็นส่วนย่อยๆ ส่วนรวมมีความสำคัญมากกว่าสิ่งย่อยที่มารวมกันและภาพที่ใกล้จะสมบูรณ์ที่ขาดความสมบูรณ์ไปเพียงเล็กน้อยแต่มนุษย์มีแนวโน้มที่จะต่อเติมส่วนที่ขาดหายไปของภาพให้เกิดภาพที่สมบูรณ์ได้โดยพยายามมองให้ภาพที่ไม่สมบูรณ์เกิดความสมบูรณ์ขึ้นมา เนื่องจากการรับรู้ซึ่งมีแนวโน้มเกี่ยวกับการประสานกันสนิท (closure) ดังแผนภูมิที่ 2



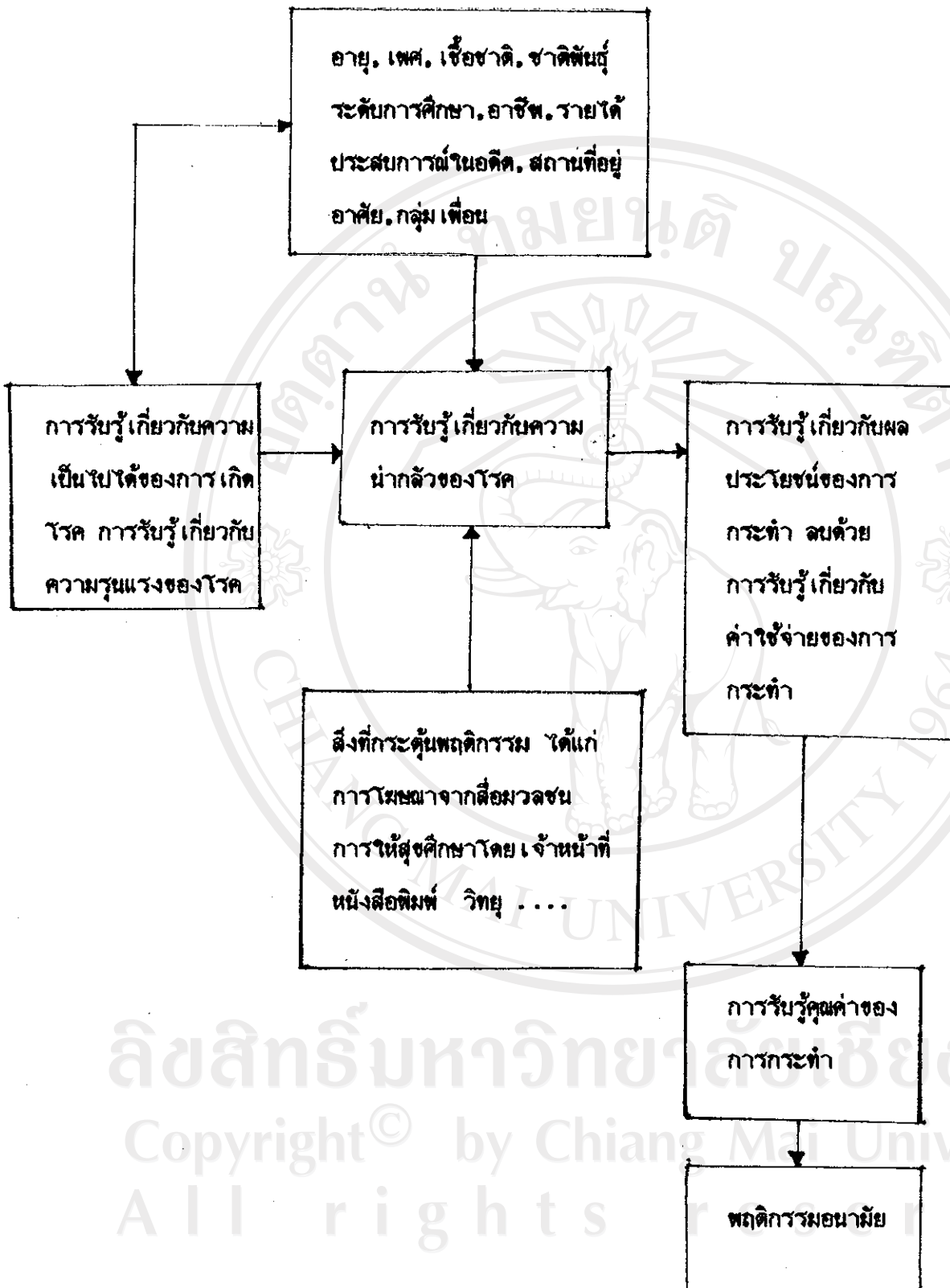
แผนภูมิที่ 2 รูปสามเหลี่ยมและรูปสี่เหลี่ยม

แม้เส้นของรูปจะไม่ต่อกันสนิท ก็สามารถมองเห็นเป็นรูปสามเหลี่ยม และสี่เหลี่ยมได้ (กฤษณา ศักดิ์ศรี, 2530, หน้า 103) ดังนั้นการที่นักเรียนได้เรียนประสบการณ์ที่จัดให้ จากการปฐมนิเทศ และจากการศึกษาจากประสบการณ์ตรงจากผู้ช่วยที่ประสบการณ์ดีก็จรรยาจร และจากญาติผู้ช่วย แม้นักเรียนจะไม่ได้ประสบการณ์ดีจรรยาจรด้วยตนเองก็ตามแต่นักเรียนสามารถที่จะรับรู้ และเข้าใจข้อเท็จจริงจากสภาพเหตุการณ์และสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจนจากประสบการณ์ตรงที่ได้รับจากผู้ช่วยที่ประสบการณ์ดีจรรยาจรและจากญาติผู้ช่วยได้ และการใช้หลักการสอนและวิธีการสอนโดยใช้ทฤษฎีการเรียนรู้โดยการสังเกตหรือการเลียนแบบจากตัวแบบ สามารถใช้ได้สำหรับทุกพิสัยของการศึกษา คือ พุทธิพิสัย (ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปประยุกต์ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์และการประเมินผล), เจตพิสัย (การรับหรือการใส่ใจ การตอบสนอง การเห็นคุณค่า การรวบรวมคุณค่านิยม และการยอมรับคุณค่านิยม) และทักษะพิสัย (ทักษะทางการเคลื่อนไหวรวมทั้งการประสานงานของสมองและกล้ามเนื้อ) การเรียนรู้เจตพิสัย ส่วนมากจะเป็นผลจากการสังเกตพฤติกรรมจากตัวแบบ (สุรางค์ ไคว้ตระกูล, 2533, หน้า 184-186, 199-200) และอิทธิพลของตัวแบบ (modeling influence) นั้น ตัวแบบมีอิทธิพลต่อผู้สังเกต คือสามารถสอนพฤติกรรมใหม่ และยับยั้งการกระทำได้ เมื่อผู้สังเกตเห็นตัวแบบแสดงพฤติกรรมบางอย่างและมีผลกรรมทางลบเกิดขึ้นจะส่งผลให้ผู้สังเกต ยับยั้งการกระทำตามตัวแบบได้ (Bandura, 1989, p. 49) นอกจากนี้จากกรอบแนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมอนามัย (health belief

model) สามารถที่จะแสดงพฤติกรรมป้องกันได้จากการรับรู้เกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการเกิดโรค การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของโรค การรับรู้เกี่ยวกับความน่ากลัวของโรค และสิ่งกระตุ้นพฤติกรรม รวมทั้งการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของการกระทำ ลดด้วยการรับรู้เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของการกระทำ ซึ่งจะเกิดการรับรู้คุณค่าของการกระทำและเกิดพฤติกรรมของการป้องกันได้ ตามแผนภูมิที่ 3 (บุษยมาส สินสุประภา, 2534, หน้า4)



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



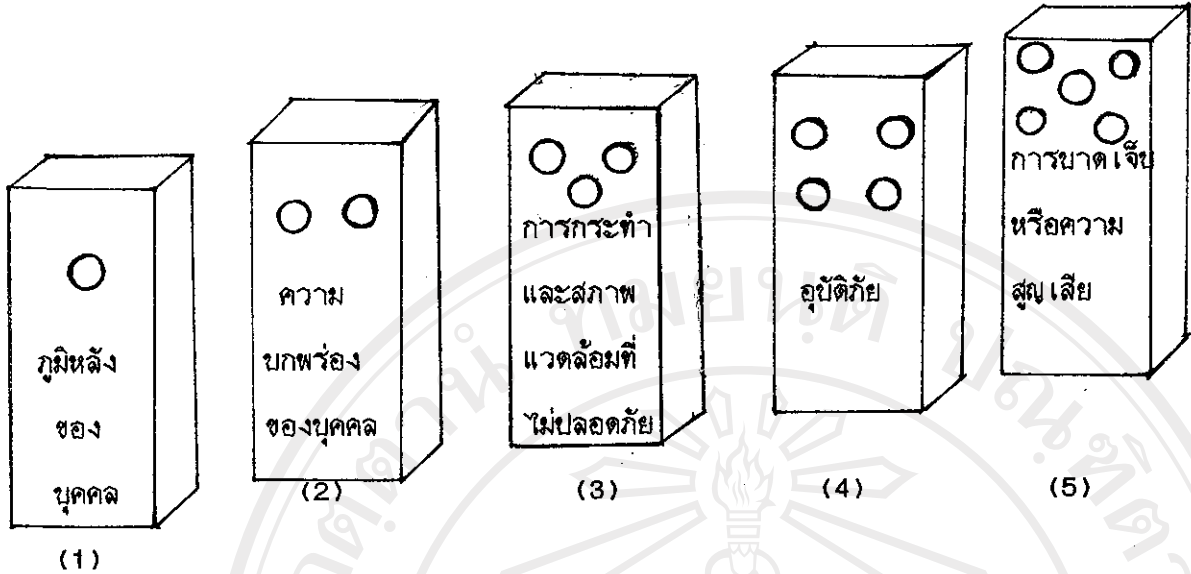
แผนภูมิที่ 3 กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมอนาถม์

ดังนั้นการจัดประสบการณ์ที่จัดให้จากการปฐมวัย และจากการศึกษาประสบการณ์ตรง จากผู้ปวยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรและจากญาติผู้ปวย ย่อมทำให้เกิดการรับรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้เกี่ยวกับความน่ากลัวอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งได้รับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของการกระทำและค่าใช้จ่ายของการกระทำทั้งสิ้น ทำให้มีผลต่อการรับรู้คุณค่าของการกระทำ ซึ่งการรับรู้คุณค่าของการกระทำเป็นการ เกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ ที่ก่อให้เกิดความตระหนัก หรือจิตสำนึกนั่นเอง และ เกิดพฤติกรรมป้องกันที่แสดงออกในที่สุด

X แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

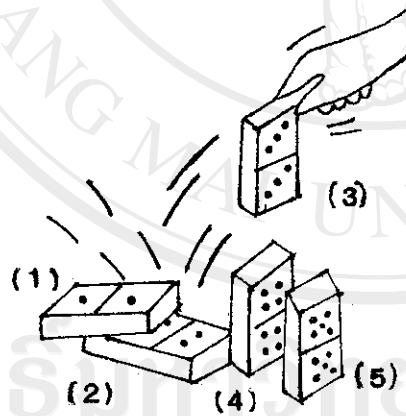
ใน คศ. 1959 เฮนริช (Heinrich H.W.,) ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและ เป็นผล เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่ง เปรียบได้เหมือนโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้เคียง เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ดังแผนภูมิที่ 4 ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (social environment of background) เช่น อายุ เพศ อาชีพบิดามารดา ระดับการศึกษา อารมณ์ จิตใจ การไม่มีใบขับขี่ และ ประสบการณ์ขับขี่รถยนต์น้อย
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (defects of person) เช่น สายตาคิดปกติ ตาบอดสี การบาดเจ็บ พิการแขนขา โรคประจำตัว (ชัก แพ้ฝุ่น ฯลฯ)
3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (unsafe acts or unsafe conditions) เช่น อัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถ และสภาพของรถที่ไม่ถูกต้อง การไม่รู้จักกฎระเบียบจราจร เครื่องยนต์ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย ทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้องและชอบเสี่ยง มักร่างาย
4. อุบัติเหตุ (accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (injury or damages)



แผนภูมิที่ 4 แสดงโดมิโนทั้งห้า

ทฤษฎีโดมิโนนี้มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น "ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ" (accident chain) ตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้เกิดโดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการทำงานหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น ดังแผนภูมิที่ 5



แผนภูมิที่ 5 การป้องกันอุบัติเหตุ โดยดึงโดมิโนตัวที่สามออก

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดยกำจัดการทำงานหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่จะ เป็นสาเหตุของความไม่ปลอดภัย อุบัติภัยก็ไม่ เกิดขึ้นการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขยากกว่า เพราะ เป็นสิ่งที่

เกิดขึ้นและปลุกฝัง เป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้วโดยเฉพาะผู้ใหญ่ (วิจิตร บุญยะไพเราะ, 2530 ช. หน้า 143 - 144) ดังนั้นการแก้ไขและการปลุกฝังการป้องกันอุบัติเหตุจราจร หรือจิตสำนึกความปลอดภัยจึงควรกระทำตั้งแต่วัยเด็ก

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาของอัล เบิร์ต แบนดูรา ในปี ค.ศ. 1977 เกี่ยวกับตัวแบบมีอิทธิพลทำให้เกิดการเรียนรู้ และการเรียนรู้ยังสามารถเกิดขึ้นได้โดยไม่ต้องมีการเสริมแรง โดยให้เด็ก 3 กลุ่มดูภาพยนตร์ ที่มีตัวแบบแสดงพฤติกรรมก้าวร้าว ต่อยัติตุ๊กตาล้มลุกชุดเดียวกัน ทั้ง 3 กลุ่ม แต่ตอนจบของภาพยนตร์ต่างกัน คือกลุ่มที่หนึ่งตอนจบมีชายคนหนึ่งกล่าวชม เชยตัวแบบ เป็นชม เยี่ยม ผู้แข็งแรงและให้ขนมแก่ตัวแบบ กลุ่มที่สองตอนจบชายคน เดิม เดิน เข้าหาตัวแบบและกล่าวตำหนิตัวแบบพร้อมทั้งแสดงอาการไม่ยอมรับ กลุ่มที่ 3 ไม่มีตอนจบหลังจากนั้นนำเด็กทั้ง 3 กลุ่มเข้าไปในห้องที่มีตุ๊กตาล้มลุกและพ่อน เหมือนกับที่ได้เห็นในภาพยนตร์ ในช่วง 10 นาทีพฤติกรรมถูกบันทึกไว้ผลปรากฏว่า กลุ่มที่หนึ่งและกลุ่มที่ 3 แสดงพฤติกรรมก้าวร้าว เลียนแบบจากภาพยนตร์มากกว่ากลุ่มที่ 2 (ตัวแบบที่ถูกลงโทษ) ซึ่งการได้เห็นตัวแบบกระทำสิ่งใดก็เป็นการเพียงพอแล้วที่จะทำให้เกิดการเรียนรู้ (สิทธิโชค วรานุสันติกุล, 2531, หน้า 45 - 46) และตัวแบบที่แบนดูรา กล่าวถึงนี้รวมถึงตัวแบบที่เป็นมนุษย์ด้วยกัน ภาพหรือที่เรียกว่า ทัศนลักษณะต่างๆ เช่นรายการโทรทัศน์ ภาพยนตร์ และคำบอกเล่า (ปรีชา วิหกโต และคณะ, 2532, หน้า 28) และนักจิตวิทยาได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับการสอนวิชาการต่างๆ โดยใช้หลักการ เรียนรู้โดยการสังเกต นำมาใช้ประยุกต์ทางการเรียนการสอนได้ และจากการทดลองสอนนักเรียน 3 กลุ่มของ ซิมเมอร์แมน และ คลีเฟลด์ (Zimmerman and Kleefeld) ในปี ค.ศ. 1977 พบว่า เด็กในกลุ่มที่มีตัวแบบที่ได้รับการสอนโดยใช้หลักการ เรียนรู้โดยการสังเกตในการสอน เป็นกลุ่มที่ทำคะแนนได้สูงที่สุด คือค่าเฉลี่ยคะแนนก่อนได้รับการสอน เท่ากับ 0.50 แต่หลังจากได้รับการสอนได้คะแนนเฉลี่ย 5.08 ส่วนกลุ่มที่ตัวแบบไม่ได้รับการสอนโดยใช้หลักการ เรียนรู้โดยการสังเกต คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มก่อนดูตัวแบบคือ 0.42 และหลังจากการสังเกตตัวแบบได้คะแนนเฉลี่ย 2.23 ส่วนกลุ่มควบคุมที่ไม่มีตัวแบบแสดงเป็นตัวอย่าง มีความแตกต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดลองน้อยที่สุดคือคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองเท่ากับ 0.16 หลังการทดลองเท่ากับ 0.66 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอัล เบิร์ต แบนดูรา

และสามารถนำมาประยุกต์ในการเรียนการสอนได้สำหรับทุกพิสัยของการศึกษา คือทุกพิสัย
 เจตพิสัยและทักษะพิสัย และการเรียนรู้เจตพิสัยส่วนมากจะเป็นผลจากการสังเกต (สุวรงค์
 โค้วตระกูล, 2533, หน้า 175) รวมทั้งการเกิดจิตสำนึก เป็นพื้นฐานขั้นแรกของการเกิดพฤติกรรม
 ด้านทัศนคติคือเจตพิสัยนั่นเอง (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520, หน้า 14- 16) สำหรับ มีด
 (Mead) และโคออปเปอร์ (Cooper) รวมทั้งโจโฮดา (Johoda) ได้ทำการศึกษาและยืนยันว่า
 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคลที่มีความเชื่อมีความคิดเห็นที่มั่นคงแล้ว ต้องอาศัยข้อเท็จจริง
 (fact) ที่มีพลังอำนาจอย่างมาก จึงจะมีผลต่ออารมณ์ ความรู้สึก และความเชื่อของบุคคล แต่ถ้า
 บุคคลยังไม่มีความรู้สึก ความคิดเห็นอย่างไรต่อสิ่งใดแล้ว ข้อเท็จจริงจะมีอิทธิพลอย่างยิ่งในการ
 เสริมสร้างพฤติกรรมด้านทัศนคติของบุคคล (กฤษณา ศักดิ์ศรี, 2530, หน้า 195) และจากการ
 ศึกษาวิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ปรากฏว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ
 ภัยเนื่องมาจากเด็กไทยขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย การสอนด้านสวัสดิศึกษา (safety
 education) ในโรงเรียนหนักไปทางทฤษฎี ซึ่งเด็กไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ ดังนั้นการสอนทาง
 ปฏิบัติ เช่นการฝึกให้รู้จักวิธีใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และให้เด็กรู้จักกฎจราจรใน "สวนจราจร"
 ทำให้เกิดประโยชน์มาก (นิภา มณฑุณีจุและคณะ, 2527, หน้า 305, 311)

นอกจากนี้ การศึกษาของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ จากกองทะเบียน
 ยานพาหนะ กรมตำรวจ ในปี พ.ศ. 2526 พบอัตราเพิ่มของรถจักรยานยนต์สูงมากร้อยละ 29 ต่อปี
 ในขณะที่อัตราเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลมีเพียงร้อยละ 13 ต่อปีเท่านั้น และอีกประการหนึ่งรัฐไม่
 สามารถจัดหาขนส่งมวลชนให้ได้เพียงพอ ส่วนใหญ่ของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยถูกนำมาใช้
 เป็นรถประจำครอบครัว (family vehicles) ซึ่งต่างกับอารยประเทศที่ใช้รถจักรยานยนต์
 ส่วนใหญ่เพื่อแข่งขัน (sport vehicles) และพบสาเหตุเบื้องต้นของอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน
 ในประเทศไทยเกิดเนื่องจากปัจจัยของคนร้อยละ 99.5 ในเขตเมือง และร้อยละ 93.6 ในเขต
 ชนบท (วิจิตร บุณยะโหดระ, 2530 ช, หน้า 99) และพบการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มอาชีพ
 รับจ้าง นักเรียน และนักศึกษาคือประมาณร้อยละ 45 ถึง 60 และรองลงมาคืออาชีพเกษตรกร
 ร้อยละ 18 ถึง 20 (ยงยุทธ สัจจวาณิชย์ และสุนทร ชมบัณฑิต, 2516, หน้า 313, อนันต์
 ตันมุงขกุล, 2516, หน้า 22 - 26 และอารี มูลพันธ์, 2526, หน้า 82 - 112) และอนันต์
 ตันมุงขกุล (2520) ได้ศึกษาโดยการรวบรวมสถิติผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ใน

โรงพยาบาลศิริราช พบว่าอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มักเกิดกับผู้ขับขี่และเดินทาง เดือนที่พบมากที่สุดคือเดือนธันวาคม และช่วงเวลาที่เกิดมากที่สุดคือ 7.00 - 24.00 น. สัมพันธ์กับการทำงานและการเที่ยวเตร่ของคนกรุงเทพฯ รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรคือ รถชนกันและเหตุเกิดบนถนนใหญ่มากกว่าในตรอกซอย ทั้งนี้เนื่องมาจากการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร และผู้ขับขี่เกือบทั้งหมดเป็นเพศชายอายุ 15 - 29 ปี ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเกือบทั้งหมดไม่ได้สวมหมวกป้องกันศีรษะ (หน้า 181 - 191) นอกจากนี้จากรูขุมรัง ตั้งกะเกตุ (2522) ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ปี พศ. 2519 พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นรถที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีการบาดเจ็บสูงกว่ารถทุกประเภท (หน้า 89) ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของศิริพร งามวิเชียร และคณะ (2534) ที่โรงพยาบาลตำรวจพบว่าบุคคลได้รับอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 62 ส่วนมากเป็นบุคคลที่มีอายุระหว่าง 20 - 30 ปีร้อยละ 42 ซึ่งเป็นวัยที่กำลังศึกษาคณะของ ใจร้อน วู่วาม ขาดประสบการณ์ และมีความรู้ระดับประถมศึกษามากที่สุดร้อยละ 49.3 ส่วนใหญ่อยู่ในฐานะบุตรของครอบครัวร้อยละ 36.7 ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในบ้านบางส่วน รองลงมาเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะหัวหน้าครอบครัวร้อยละ 14.0 ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในบ้านทั้งหมด และการประสบอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ร้อยละ 61.51 (หน้า 57-63)

สำหรับการศึกษาในต่างประเทศเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการศึกษาของริชชี่และฮาเลย์ (Riss and Haley, 1969) พบว่าอัตราตายจากอุบัติเหตุจราจรของรถจักรยานยนต์มีมากกว่ารถโดยสารประมาณ 5 เท่า และพบว่าการบาดเจ็บบริเวณศีรษะมีมากที่สุด (p. 111) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกัสติโล (Gustillo, 1965) พบว่ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็กและเบาเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่ใช้ความเร็วสูง (p. 48, 489) และจากรายงานของประเทศอังกฤษเกี่ยวกับบาดแผลตามร่างกายก่อนที่จะมีกฎหมายบังคับการใช้หมวกป้องกันศีรษะ พบว่าผู้ป่วยเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่สมองร้อยละ 42 นอกจากนี้เคมส์ (Calms, 1942) และโบทเวลล์ (Bothwell, 1962) ศึกษาพบว่าร้อยละ 34 ที่เกิดจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรร่วมกันหลายแห่ง หลังจากที่มีกฎหมายใช้หมวกป้องกันศีรษะ สามารถลดอัตราตายเนื่องจากการบาดเจ็บที่สมองลดลงเหลือร้อยละ 50 และร้อยละ 24 รวมทั้งได้ชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถใหม่ ภายใน 6 เดือน มีมากกว่าผู้ที่ขับขี่รถ

อยู่จนถึง 2 เท่า (p.2, 465 & p. 188, 474) และจากแผนกรถจักรยานยนต์ของรัฐนิวยอร์ก (State of New York Department of Motor Vehicles, 1966) รวมทั้ง กัสติโล และคณะ (Gustilo et.all, 1965) และคลาร์ก และมอร์ติน (Clark and Morton, 1971) ได้ทำการศึกษา และพบเหมือนกันว่า การขาดความคุ้นเคยในการใช้รถ เช่น การขี่มรดของทางราชการ รถของบริษัท หรือรถของคนอื่นมาใช้ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่ายมากถึงร้อยละ 70 และยังพบว่าอายุของรถที่ใหม่น้อยกว่า 6 เดือน ปานกลางระหว่าง 6 เดือน ถึง 12 ปี และมากกว่า 12 ปี ถือว่าเก่าไม่สามารถบ่งชี้ความน้อยของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ เพราะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การบำรุงรักษาของเจ้าของรถ (p. 48, 489 & p. 11, 230)

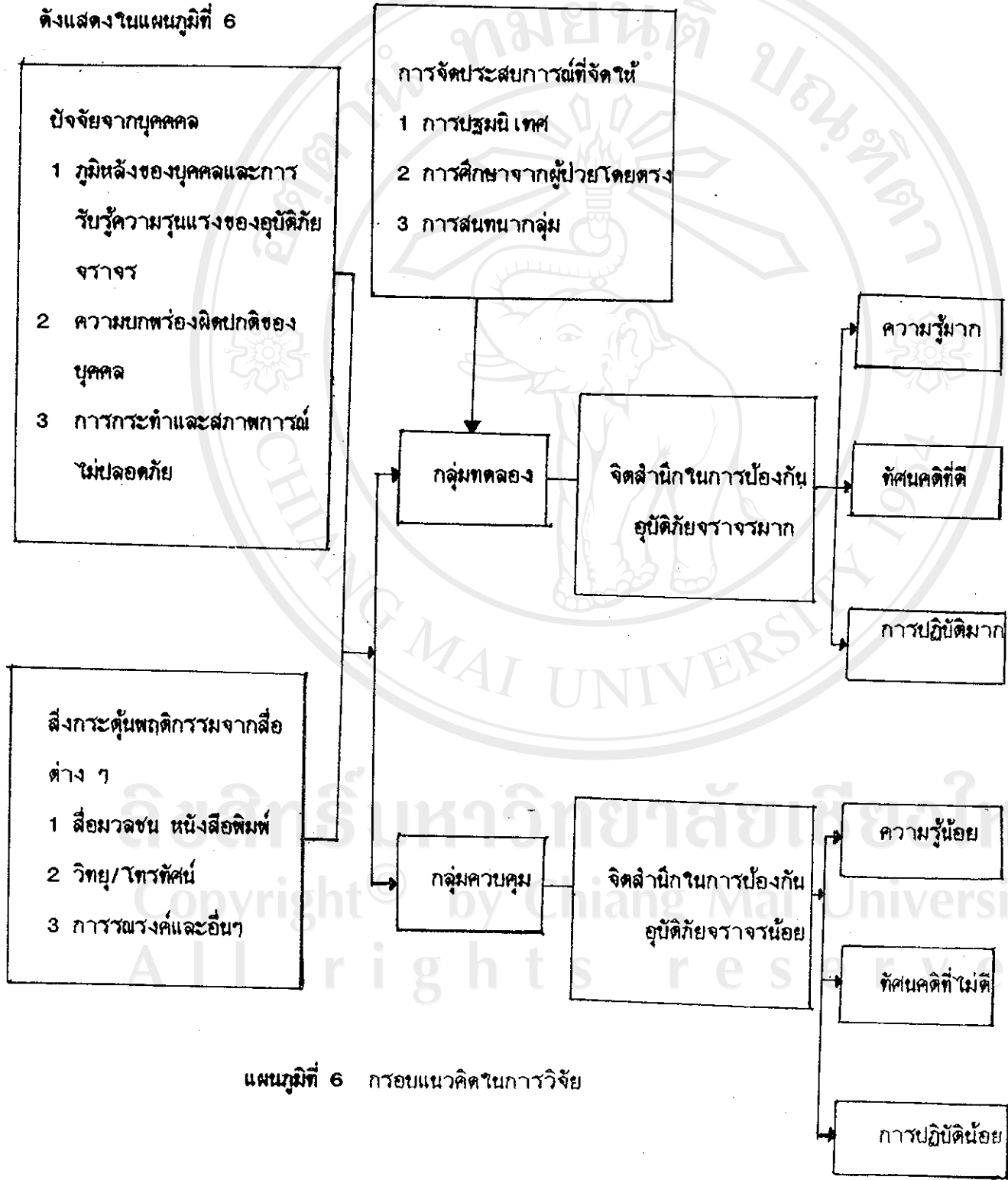
จากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้ทำการศึกษาสาเหตุ และวิธีป้องกันอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย โดยเสนอให้แก้ไขปรับปรุงมาตรการ 3 ด้าน คือด้านวิศวกรรม (engineering) ด้านการศึกษา (education) และด้านการควบคุมบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย (enforcement) (วิจิตร บุญระโนดระและคณะ, 2525, ชุดที่ 2)

จึงเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรได้สูง เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ทั้งในด้านภูมิหลังของบุคคล อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา อารมณ์ จิตใจ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งความบกพร่องผิดปกติของบุคคล ตลอดจนการกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเกี่ยวกับอัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถไม่ถูกต้อง การไม่รู้กฎระเบียบจราจร เครื่องยนต์ ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย ทักษะติดต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักง่าย และการขาดจิตสำนึก ความปลอดภัยทำให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สิน ร่างกาย และชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งปัจจัยสำคัญที่สุดคือตัวบุคคล ดังนั้น การที่จะเปลี่ยนจิตสำนึกและพฤติกรรมด้านทัศนคติของบุคคล เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจึงจำ เป็นที่จะต้องมีการเรียนการสอนที่เหมาะสมและการเรียนรู้โดยการสั่ง เกิดตัวแบบ เป็นแนวทางการจัดประสบการณ์วิธีหนึ่งที่น่ามาประยุกต์ใช้ในการมุ่งให้เกิดการเรียนรู้ทุกพิสัยของการศึกษา โดยเฉพาะในวัยเด็กและวัยเรียน ซึ่งเป็นวัยที่ควรได้รับการปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการวิจัย

ผลการจัดประสบการณ์ต่อจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยการประยุกต์รูปแบบของกรอบแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมอนามัย ทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุของ เฮนริช ทฤษฎีการเรียนรู้การสอนของนายแพทย์ เอคการ์ เกล และจากแนวคิดทฤษฎีทางสังคมของอัลเบิร์ต แบนดูรา นำเสนอ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 6



แผนภูมิที่ 6 กรอบแนวคิดในการวิจัย