

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะการวิจัย

1. สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การติดตามผลการอบรมหลักสูตรระยะสั้นผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (ก) ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา (ข) การนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ในการขับขี่ (ค) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา (ง) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ในการขับขี่ และ(จ) ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชากับการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ในการขับขี่

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรระยะสั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานทะเบียนและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก ใน 18 เขต ของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตจตุจักร ดอนเมือง ดินแดง ดุสิต บางกะปิ บางเขน บางซื่อ บางรัก ปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย พญาไท ราชเทวี ลาดพร้าว วังทองหลาง สัมพันธวงศ์ สายไหม หลักสี่ และห้วยขวาง จำนวนทั้งสิ้น 398 คน โดยผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ จึงได้นำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ และทดสอบสมมติฐานการวิจัย ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 35.82 ปี อายุระหว่าง 31-40 ปี รองลงมาอายุระหว่าง 22-30 ปี กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่สมรสแล้ว กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 5,000-10,000 บาท รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001-15,000 บาท กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ ในการขับรถเฉลี่ย 9.78 ปี มีประสบการณ์ในการขับรถ 5-10 ปี รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับรถ 11-15 ปี มีระยะเวลาที่ผ่านการอบรมเฉลี่ย 5.38 ปี มีระยะเวลาที่ผ่านการอบรม 2-4 ปี รองลงมา มีระยะเวลาที่ผ่านการอบรม 8-10 ปี

ความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาที่อบรม

วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก โดยส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถห่างจากรถคันหน้าในระยะพอสมควรที่จะหยุดรถได้โดยความปลอดภัย เมื่อรถคันหน้าหยุดรถ” และตอบถูกน้อยที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่กลับรถที่ทางร่วมทางแยกโดยเด็ดขาดไม่ว่ากรณีใดๆ”

วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “การเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น เช่น ยาบ้า แม้เพียงเล็กน้อยก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้” และตอบถูกน้อยที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “หลักการขับรถเข้าทางโค้งที่ถูกต้องตามหลักการขับรถที่ดี คือชะลอความเร็วก่อนเข้าโค้งและเร่งความเร็วเมื่อจะออกจากทางโค้ง (เข้าช้าออกเร็ว)”

วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “กรณีผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทไปชนบุคคลอื่น จนถึงแก่ความตายผู้ขับรถต้องรับโทษทางอาญา (จำคุกและปรับ) และต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนทางแพ่งด้วย” และตอบถูกน้อยที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “ผู้ขับรถด้วยความเร็วในที่มีการจราจรคับคั่งเกิดเฉี่ยวชนกับรถผู้อื่นถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย”

วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “ผู้ขับรถมีหน้าที่ในการตรวจอุปกรณ์และน้ำมันเครื่องทุกครั้งก่อนการเดินทาง” และตอบถูกน้อยที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “การใช้สัญญาณแตรเพื่อให้รถคันหน้าเร่งความเร็ว เป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องในการใช้จราจรร่วมกัน”

วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัย กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “การนอนถือว่าเป็นการพักผ่อนร่างกายที่ดีที่สุด” กลุ่มตัวอย่างตอบถูกน้อยที่สุดในเรื่องที่ถามว่า “ผู้ขับรถต้องเตรียมความพร้อมของร่างกายก่อนการเดินทางโดยการดื่มเครื่องดื่มประเภทชาชูกำลัง”

การนำความรู้จากเนื้อหาวิชาไปใช้

ในภาพรวม กลุ่มตัวอย่างมีการนำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมไปใช้ปฏิบัติในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการนำความรู้จากอบรมไปใช้ปฏิบัติ

มากที่สุดในเรื่อง “การเดินรอบรถเพื่อตรวจสอบลมยางล้อรถก่อนออกเดินทาง” และ “การตรวจสอบระดับน้ำระบายความร้อนในหม้อน้ำรถก่อนการเดินทาง” รองลงมาได้แก่ “การหยุดรถหลังเส้นขาวทุกครั้งเมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีแดง” “ใช้ผ้าคลุมสินค้าที่บรรทุกเพื่อไม่ให้เกิดการรั่วไหล ปลิวห่ล่นหรือสร้างความเดือดร้อน และเป็นอันตรายแก่ผู้อื่น” และ “ลดความเร็วของรถเมื่อมาถึงบริเวณ โรงเรียน โรงพยาบาลหรือเขตชุมชน” ทั้ง 3 เรื่องมีการตอบถูกในระดับใกล้เคียงกัน ในด้านการนำความรู้จากการอบรมไปปฏิบัติน้อยที่สุดในเรื่อง “การให้สัญญาณไฟฉุกเฉินเมื่อมาถึงทางร่วมทางแยกแทนการชะลอรถหรือหยุดรถ”

การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

อายุของกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาต่อไปนี้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 คือวิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ วิชา การส่งเสริมสุขภาพและพละนาามัย และเมื่อพิจารณาทุกรายวิชาพบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้านและการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05

สถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจใน เนื้อหาวิชาต่อไปนี้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 คือ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพละนาามัย และการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ เมื่อพิจารณาทุกรายวิชาพบว่าสถานภาพสมรสมีความ สัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรและ ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจใน เนื้อหาวิชาต่อไปนี้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 คือ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร วิชากฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และ มนุษยสัมพันธ์ วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพละนาามัยที่ได้รับการอบรม และการนำความรู้ใน

เนื้อหาวิชาไปใช้ เมื่อพิจารณาทุกรายวิชาพบว่ารายได้ต่อเนื่องมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ประสบการณ์ในการขับรถของกลุ่มตัวอย่างไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาต่อไปนี้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ เมื่อพิจารณาพบว่าประสบการณ์ในการขับรถของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัย และมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้าน ที่ได้รับการอบรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ระยะเวลาที่ผ่านการอบรมของกลุ่มตัวอย่างไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาต่อไปนี้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา และการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ เมื่อพิจารณาพบว่าระยะเวลาที่ผ่านการอบรมของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัย และมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้าน ที่ได้รับการอบรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ วิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัย และมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบถูกมากที่สุดในทุกด้านเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาที่ได้รับการอบรม และพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการนำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมไปใช้ปฏิบัติในระดับมาก ผลการศึกษาในส่วนนี้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ อติศักดิ์ สักคิฤทธิ์ (2542 : 55-56) ที่ศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถของคนขับ : ศึกษาเฉพาะกรณีรถโดยสารและรถบรรทุกที่มีจุดต้นทางหรือผ่านอำเภอปราสาท จังหวัดสุรินทร์ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจกฎจราจรโดยภาพรวมอยู่ในระดับ ดีปานกลาง และกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับรถโดยภาพรวมอยู่ในระดับดีปานกลาง

ผลการศึกษาพบว่า อายุของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรระยะสั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาในทุกด้านละ ไม่มีความสัมพันธ์กับการนำความรู้จากการอบรมไปปฏิบัติ นอกจากนี้ พบว่า ระยะเวลาที่ผ่านการอบรมของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรระยะสั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาทั้งหมดว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ได้รับการอบรมและไม่มีความสัมพันธ์กับการนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษาและมนุษย์สัมพันธ์ ที่ได้รับการอบรม มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัยที่ได้รับการอบรม และมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเนื้อหาวิชาทุกด้าน ที่ได้รับการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการศึกษของผู้วิจัยในส่วนนี้มีทั้งที่ขัดแย้ง และสนับสนุนผลการศึกษาของ พินิจ ช่วยกุล, ร.ต.อ. (2543 : 101-103) ที่ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 ผลการวิจัยพบว่า อายุและระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่แตกต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน ส่วนระดับการศึกษาประสบการณ์การขับรถ และสถานที่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกัน ไม่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า การนำความรู้เนื้อหาวิชาไปใช้ของผู้เข้ารับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรระยะสั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ได้รับการอบรม มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรที่ได้รับการอบรมมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา ที่ได้รับการอบรม มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษา และมนุษยสัมพันธ์ ที่ได้รับการอบรม มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาการส่งเสริมสุขภาพและพลานามัย ที่ได้รับการอบรม และมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชาทุกด้านที่ได้รับการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการศึกษาในส่วนนี้ขัดแย้งกับงานของพินิจ ช่วยกุล, ร.ต.อ. (2543 : 101-103) ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ รับจ้าง : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 ผลการวิจัยพบว่า อายุ และระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่แตกต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน ส่วนระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับรถ และสถานที่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกัน ไม่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน และอายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับรถ ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่ และสถานที่ของการได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกัน ไม่มีระดับการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน รวมทั้งพบว่าระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ขัดแย้งกับงานของปรัชญา วัฒนาปราโมทย์ (2530 : 69-71) ที่ได้ศึกษาการประเมินผล หลักสูตรการฝึกอบรมปลัดอำเภอของวิทยาลัยการปกครอง กรมการปกครอง ผลการวิจัยพบว่า ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรปลัดอำเภอของวิทยาลัยการปกครองสามารถนำความรู้จากวิชาการต่าง ๆ ในหลักสูตรปลัดอำเภอไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ปานกลาง ผู้สำเร็จการอบรมฝ่ายปกครองและพัฒนา กับผู้ปฏิบัติงานในฝ่ายทะเบียนและบัตร สามารถนำความรู้จากวิชาต่างๆ ในหลักสูตรปลัดอำเภอไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน ขัดแย้งกับงานของเฉลิม วงศ์ณาศรี (2542 : 88-89) ที่ศึกษาความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พบว่า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ไม่มีความสัมพันธ์กับปัญหาอุปสรรคในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บทบาทการปฏิบัติ

หน้าที่ที่ปฏิบัติจริงในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไม่มีความสัมพันธ์กับปัญหาอุปสรรคในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นต่อบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไม่มีความสัมพันธ์กับปัญหาอุปสรรคในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและขัดแย้งกับงานของประภาส ศิลปรัศมี (2530 : 68-69) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน พบว่า ความรู้ความเข้าใจในงานพัฒนาชุมชนไม่ได้มีส่วนทำให้การปฏิบัติงานตามบทบาทของผู้นำอาสาพัฒนาชุมชนดีขึ้น

แต่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ วิสุทธิ์ อริยภิญโญ (2539 : 75-77) ที่ศึกษาตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการจับจีบที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการจับจีบอย่างปลอดภัยของผู้จับจีบรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการจับจีบปลอดภัย บุคลิกภาพ อายุ ประสบการณ์ในการจับจีบ ความรู้เกี่ยวกับการจับจีบปลอดภัย และสภาพของถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจีบอย่างปลอดภัย โดยทักษะคิดต่อพฤติกรรมการจับจีบปลอดภัย เป็นตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการจับจีบอย่างปลอดภัยได้ดีที่สุดและพบว่าผู้มีทักษะที่ดีมากต่อพฤติกรรมการจับจีบปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการจับจีบด้านมารยาท และนิสัยที่ดีกว่าผู้มีทักษะที่ด้อย ผลการศึกษาในส่วนนี้ผู้วิจัยเห็นว่าการที่บุคคลมีทักษะคิดในการจับจีบที่ดีย่อมได้รับอิทธิพลจากความรู้เกี่ยวกับการจับจีบที่ปลอดภัย จึงส่งผลให้มีพฤติกรรมการจับจีบที่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานของ พัทธรินทร์ สังข์น้อย (2540 : 56-57) ที่ศึกษาการติดตามผลการฝึกอบรมหลักสูตรระยะสั้นวิชาช่างตัดผม-เสริมสวย จัดโดยกลุ่มการศึกษานอกโรงเรียน จังหวัดปทุมธานี พบว่า ผู้เข้ารับการฝึกอบรมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 22-28 ปี สถานภาพเป็นโสดเกินกว่าครึ่งและจบประถมศึกษาปีที่ 6 ผู้ผ่านการฝึกอบรมวิชาชีพหลักสูตรระยะสั้นสามารถนำความรู้ไปใช้ได้ในทุกรายวิชาที่เข้าฝึกอบรม สอดคล้องกับผลการศึกษานันทิยา ปวีณกุล (2529 : 64 อ้างใน ระวีวรรณ สอนจันทร์, 2538) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่กรรมการพัฒนาเด็กในศูนย์เด็กเล็ก พบว่า รายได้ ภาวะหนี้สิน สัมพันธภาพกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ และความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์การดำเนินงานศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติหน้าที่กรรมการพัฒนาเด็กในศูนย์เด็กเล็ก นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของวรรณ ลิมพาณิชย์ (อ้างใน เฉลิม วงษ์ฉาศรี, 2542) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำจัดขยะมูลฝอย ศึกษาเฉพาะกรณีเมืองพัทยา พบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระยะเวลาที่ได้มาตั้งถิ่นฐานอยู่ในเมืองพัทยา และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมไม่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำจัดขยะมูลฝอย ส่วนระดับการศึกษา การได้รับ

ข่าวสาร เกี่ยวกับการรักษาความสะอาด และความรู้ความเข้าใจ ความเห็นต่อปัญหาขยะมูลฝอย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำจัดขยะมูลฝอย

ผลการศึกษาในส่วนนี้ที่พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมนั้น สามารถอธิบายได้โดยทฤษฎีการเรียนรู้ของ Harris และ Schwahn (อ้างถึงในประยูร อาษานาม, 2526 : 38) โดยกล่าวว่า “ การเรียนรู้เป็นการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการมีประสบการณ์” ซึ่งนำเสนอประเด็นสำคัญ 3 ประการที่เกี่ยวข้องกับการเรียนรู้ ได้แก่ สิ่งที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ (Learning as Function) เป็นการศึกษาค้นคว้าหาสาเหตุที่สำคัญ ๆ ในการก่อให้เกิดการเรียนรู้ การเรียนรู้ในลักษณะที่เป็นกระบวนการ (Learning as Process) โดยให้ความสำคัญกับเหตุการณ์และกระบวนการที่ทำให้บุคคลเกิดการเรียนรู้ และการเรียนรู้ในฐานะเป็นผลผลิต (Learning as Process) โดยเน้นให้เห็นความสำคัญของผลลัพธ์ขั้นสุดท้ายคือผลการเรียนรู้ (Outcome of Learning) ซึ่งได้รับจากประสบการณ์ ส่วนสมบูรณ์ ศาลยาชีวิน (2526 อ้างถึงใน ประยูร อาษานาม, 2526 : 45) ได้กล่าวถึงการเรียนรู้ว่า เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอันเกิดจากการฝึกหัด หรือประสบการณ์ของแต่ละบุคคลหรือเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการที่ผู้เรียนปรับตัวเองเพื่อตอบสนองสิ่งเร้า (Stimulus) เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย และในกระบวนการของการเปลี่ยนแปลงนี้ครอบคลุมถึงระบบการทำงานต่างๆ ของร่างกาย รวมทั้งด้านอารมณ์ ทักษะ การปรับตัวด้านสังคม ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การเรียนรู้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน พฤติกรรม ทำให้คนมีความรู้ ความสามารถ และยังส่งผลถึงการเข้าใจตนเอง ความมุ่งมั่นหรือความปรารถนาของตนเอง และความสามารถของตนเอง ตลอดจนถึงการเปลี่ยนแปลงของบุคลิกภาพหรือทัศนคติด้วย จะเห็นได้ว่าการเรียนรู้ทำให้บุคคลมีการปรับตัวเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านส่วนตัวและด้านสังคม ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับการเรียนรู้โดยตรงจึงอาจกล่าวได้ว่าการเรียนรู้จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรม (Behavior Change) นอกจากนั้น เชียรศรี วิวิธสิริ (อ้างถึงใน ประยูร อาษานาม, 2526 : 45) การเรียนรู้ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมนั้น สามารถจำแนกได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ พฤติกรรมทางความรู้ คือเปลี่ยนจากไม่รู้ให้เป็นรู้ พฤติกรรมทางทักษะ คือจากทำไม่เป็นให้ทำเป็น พฤติกรรมทางทัศนคติ คือเปลี่ยนจากความรู้สึกไม่ชอบให้ชอบหรือจากชอบเป็นไม่ชอบ นอกจากนั้นยังสามารถอธิบายได้โดยทฤษฎีความเข้าใจ (Cognitive theory) อันเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการข้อมูล การแก้ปัญหาให้เหตุผลเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ ทฤษฎีความเข้าใจมุ่งที่กระบวนการภายใน (หรือความคิด) กระบวนการความเข้าใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลภายในของบุคคลมาเป็นความหมายหรือ

รูปแบบของความคิด และความหมายเหล่านี้จะนำมารวมกันเพื่อกำหนดพฤติกรรม (Belch and Belch 1990 : 104) ทฤษฎีนี้เชื่อว่าความเข้าใจของบุคคลเป็นสิ่งสำคัญในการเรียนรู้ เชื่อว่าการเรียนรู้ได้รับอิทธิพลจากปัจจัยภายในอันประกอบด้วยทัศนคติ ความเชื่อถือ และความเข้าใจของตนเองที่จะบรรลุเป้าหมาย ดังเช่น งานของวิสุทธิ์ อริยภิญโญ (2539 : 75-77) ที่พบว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย บุคลิกภาพ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ ปลอดภัย และสภาพของถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เป็นตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ได้ดีที่สุด และพบว่า ผู้มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาท และนิสัยที่ดีกว่าผู้มีทัศนคติที่ด้อย

3. ข้อเสนอแนะการวิจัย

3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

3.1.1 ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาในบางเรื่องน้อยจึงควรให้กรมการขนส่งทางบก ควรเน้นการอบรมในวิชากฎหมายจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เรื่องการกักรถในทางร่วมทางแยก วิชากฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาเรื่องลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเรื่องของความประมาทและเหตุสุดวิสัย วิชาส่งเสริมสุขภาพและพลามัยเรื่องผลเสียของการใช้เครื่องดื่มประเภทชาบูกำลัง วิชาหน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษาและมนุษยสัมพันธ์เรื่องการใช้สัญญาณแตรในการขับรถ วิชาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรเรื่องเทคนิคการขับรถในทางอันตรายอย่างถูกหลักในการขับรถ และการนำความรู้จากเนื้อหาวิชาไปใช้เรื่องการใช้สัญญาณไฟเลี้ยวและไฟฉุกเฉิน (ไฟผ่าหมาก) รวมถึงการปฏิบัติในการขับรถเมื่อถึงทางร่วมทางแยกอย่างถูกต้อง

3.1.2 ผลการวิจัยการอบรมผู้ขับรถควรมีการอบรมภาคปฏิบัติและเนื้อหาวิชาควบคู่กัน การอบรมหลักสูตรระยะสั้น เพื่อการขับรถอย่างถูกวิธี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุและการกระทำผิดกฎหมาย และการพัฒนาการขับรถด้านมารยาทในการขับรถและการใช้การจราจรร่วมกัน

3.1.3 การอบรมผู้ขับรถควรมีการอบรมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการขับขี่ นอกจากการอบรมของกรมการขนส่งทางบก เช่น สถานีขนส่งต่าง ๆ หน่วยงานด้านการขนส่งมวลชน เพื่อเป็นการพัฒนาผู้ขับรถอย่างต่อเนื่อง

3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

3.2.1 ควรมีการศึกษาในเรื่องนี้ในส่วนภูมิภาค ในจังหวัดที่มีจำนวนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถและมีผู้ประกอบการด้านการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นจำนวนมาก เช่น จังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา เป็นต้น

3.2.2 ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรระยะสั้นกับหลักสูตรระยะยาว ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

3.2.3 ควรมีการศึกษาผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในประเภทอื่น ๆ

3.2.4 ควรศึกษาผู้อบรมในวิชาต่างๆ ในด้านความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิชา และเทคนิคในการอบรมเพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจในแต่ละเนื้อหาวิชา

3.2.5 ควรมีการศึกษาสาเหตุและพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ผ่านการอบรมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่ฝ่าฝืนกฎหมายและที่ประสออุบัติเหตุในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ เช่น การดื่มสุรา การใช้โทรศัพท์มือถือ ฯลฯ

3.2.6 ควรศึกษาอุปสรรคและปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการจราจรทางบก กฎหมายขนส่งทางบก โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่ง