

## การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง

Knowledge management for the safety of motorcyclists in Satree Ranong school's student

ดวงจันทร์ แซ่ลิว<sup>1</sup>, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรวิทย์ จินดาพล<sup>2</sup><sup>1</sup>นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาวิชาการจัดการภาครัฐและเอกชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา<sup>2</sup>อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

## บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับ และ 2) เพื่อเปรียบเทียบ การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง และ 3) เพื่อนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาโรงเรียนสตรีระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ซึ่งได้มาจากการสุ่มตัวอย่าง แบบแบ่งชั้นภูมิเป็นชั้นปี (Stratified Random Sampling) โดยวิธีเลือกสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายจำนวน 330 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม เรื่อง การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง

ผลการวิจัยพบว่า

1. การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับเป็นรายด้านตามลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ การจัดการความรู้ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ อยู่ในระดับมาก ส่วนการจัดการความรู้ด้านการถ่ายโอนความรู้และการใช้ประโยชน์ การจัดการความรู้ด้านการสร้างความรู้ และการจัดการความรู้ด้านการแสวงหาความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

2. ผลการเปรียบเทียบการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล โดยใช้สถิติทดสอบค่าเฉลี่ย และใช้สถิติทดสอบค่าความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) โดยใช้ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% พบว่า เพศ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกันของนักเรียน ส่งผลต่อการจัดการความรู้ไม่แตกต่างกัน สำหรับจำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมการฝึกอบรมโครงการณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่ที่แตกต่างกันของนักเรียน มีระดับการจัดการความรู้ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

คำสำคัญ การจัดการความรู้, ความปลอดภัยในการขับขี่, การจัดการความรู้ตามแนวคิดของมาร์ควอร์ด

**Abstract**

The purposes of the study were 1) to study the level and 2) compare of Knowledge management for the safety of motorcyclists in Satree Ranong school's student. And 3) In future this results were used to guide the development of Knowledge management for the safety of motorcyclists.

The sample were high school students of Satree Ranong school, Muang districts, Ranong province. Which is derived from Stratified Random sampling selected by simple random sampling. The data were collected through questionnaire survey of 330 students from Satree Ranong school.

The findings of this study revealed that:

1. Knowledge management for the safety of motorcyclists in Satree Ranong school's student. Overall are moderate. The sort of knowledge management in each aspect in order from the most to least is Knowledge management for storage and search of knowledge at a high level. Knowledge management for transfer of knowledge and utilization, Knowledge management for knowledge creation and Knowledge management for the pursuit of knowledge are moderate, respectively.

2. Comparison Results of Knowledge management for the safety of motorcyclists in Satree Ranong school's student in Knowledge management for knowledge creation, classified by Personal status. Using the t test and test ANOVA (One way ANOVA) in 95% confidence level. The results showed that : gender, age, level of education, motorcyclists experienced and accidents from motorcyclists of students affect knowledge management is no different, but the number of used to attend training different student knowledge management has a different knowledge management level of statistical significance .05.

**Keywords** Knowledge management, motorcyclists, Marquardt

**บทนำ**

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ และมีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มอายุระหว่าง 15 – 29 ปี และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองในกลุ่มเด็กอายุระหว่าง 5 – 14 ปี นอกเหนือจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับหกของประชาชน องค์การสหประชาชาติจึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโก ซึ่งกำหนดให้ พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งการ

ปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกถึงร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2563

จากข้อมูลของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข (ปี พ.ศ. 2553) พบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 13,766 ราย หรือคิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิต 21.6 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากสถานการณ์ดังกล่าว รัฐบาลได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ประกาศให้ประเทศไทยให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามปฏิญญามอสโก โดยกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ

เมื่อนำข้อมูลสรุปสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดระนองของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระนองมาพิจารณาแล้ว พบว่า จังหวัดระนองมีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บ 3,813 คน เสียชีวิต 39 คน ซึ่งอำเภอเมืองระนองเป็นอำเภอที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงที่สุด อัตราการบาดเจ็บสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุ ระหว่าง 10 – 19 ปี เกิดจากยานพาหนะรถจักรยานยนต์สูงสุด ร้อยละ 59.8 โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 71.5 ประกอบกับเมาสุรา ร้อยละ 9.8 อัตราการเสียชีวิตสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุ 10 – 19 ปี จากพาหนะรถจักรยานยนต์สูงสุด ร้อยละ 77.7 โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 40 ประกอบกับเมาสุรา ร้อยละ 11.1 ประกอบกับข้อมูลประเมินตนเอง ของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) พ.ศ. 2554 เปรียบเทียบ 14 จังหวัดภาคใต้ ทำให้ทราบว่า อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร (เทียบกับจำนวนแสนประชากร) ของจังหวัดระนองอยู่ในลำดับที่ 5 (2,138.17 ต่อแสนประชากร) และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดระนองอยู่ในลำดับที่ 2 (31.55 ต่อแสนประชากร)

จากข้อมูลดังกล่าวเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า กลุ่มอายุที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่ในระหว่าง 10-19 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยศึกษาของนักเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาและเทียบเท่าซึ่งถือว่าเป็นกำลังสำคัญต่อการพัฒนาของจังหวัดในอนาคต ประกอบกับการดำเนินงานที่ผ่านมา จังหวัดระนองมีโครงการที่มุ่งเน้นให้ความรู้ความเข้าใจด้านการขับขี่ปลอดภัยหลายโครงการ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ ปกป้องจิตใจสำนึกด้านการขับขี่ปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ให้กับนักเรียน นักศึกษา ดังนั้น จึงมีแนวคิดที่จะศึกษานักเรียนตามกลุ่มช่วงอายุที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด ในการศึกษาระดับความรู้ด้านความปลอดภัยตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามหลักแห่งความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการจัดการความรู้ที่มี

สู่พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างความปลอดภัย เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับกลุ่มช่วงอายุดังกล่าว โดยใช้โรงเรียนสตรีระนองเป็นกรณีศึกษา

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง
2. เพื่อเปรียบเทียบการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง
3. เพื่อนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

### ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นศึกษาการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง โดยใช้องค์ประกอบของการจัดการความรู้ของ Marquardt (1996, pp. 27 – 30) 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการแสวงหาความรู้ ด้านการสร้างความรู้ ด้านการจัดเก็บสืบค้นความรู้ และด้านการใช้ประโยชน์ความรู้โดยกำหนดขอบเขตการวิจัย ดังนี้

#### 1. ขอบเขตประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษา โรงเรียนสตรีระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง จำนวน 2,006 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาโรงเรียนสตรีระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง จำนวน 330 คน ซึ่งได้มาจากการสุ่มตัวอย่าง แบบแบ่งชั้นภูมิเป็นชั้นปี (Stratified Random Sampling) ใช้วิธีเลือกสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย

#### 2. ขอบเขตตัวแปร

**ตัวแปรอิสระ (Independent Variables)** คือ สถานภาพส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ และจำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมฝึกอบรม

**ตัวแปรตาม (Dependent Variables)** คือ การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง โดยใช้องค์ประกอบของการจัดการความรู้ของ Marquardt (1996, pp. 27 – 30) จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการแสวงหาความรู้ ด้านการสร้างความรู้ ด้านการจัดเก็บและค้นคืนความรู้ และด้านการใช้ประโยชน์ความรู้

### 3. ขอบเขตเวลา

การศึกษาวิจัยนี้ ผู้ศึกษาดำเนินการวิจัยในช่วงเดือน ตุลาคม 2558 – มกราคม 2559

#### การทบทวนวรรณกรรม

##### 1. แนวคิดหลักการทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ใช้แนวคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง ได้แก่ ทฤษฎีการจัดการความรู้และองค์กรแห่งการเรียนรู้ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 แนวคิดด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย แนวคิดด้านอุบัติเหตุและการจราจร และบริบทของโรงเรียนสตรีระนอง

##### 2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ภาวิณี ศิสุข (2557) ศึกษาการจัดการความรู้กับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดสระบุรี ผลการวิจัยพบว่า 1) ระดับการจัดการความรู้ของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในภาพรวมมีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก 2) ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ในภาพรวมมีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก และ 3) การจัดการความรู้กับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตรีอมร วิสุทศิริ (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

นุกูล ศรีนวล (2553) ศึกษาการจัดการความรู้ใน โรงเรียนพระยามนชาติราชศรีพิจิตร สำนักงานเขตบางบอน กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า การจัดการความรู้ของครูผู้สอนมีการจัดการความรู้โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายได้พบว่า ด้านการแสวงหาความรู้ในระดับมาก ด้านการสร้างความรู้ด้านการจัดเก็บความรู้และด้านการใช้ประโยชน์ความรู้ในระดับปานกลาง

จากการศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำมาเป็นแนวทางในการวิจัยเรื่องการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง โดยกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables)	ตัวแปรตาม (Dependent Variables)
สถานภาพส่วนบุคคล	การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
1. เพศ 2. อายุ 3. ระดับชั้นการศึกษา 4. ประสบการณ์ในการขับขี่ 5. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่ 6. จำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมการฝึกอบรม	1. ด้านการแสวงหาความรู้ 2. ด้านการสร้างความรู้ 3. ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ 4. ด้านการถ่ายโอนความรู้ และการใช้ประโยชน์

### วิธีดำเนินการวิจัย

#### 1. ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ มีรูปแบบการวิจัยโดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (Closed-end Questionnaire) ประกอบด้วย ข้อมูลพื้นฐาน และข้อมูลด้านการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการแสวงหาความรู้ ด้านการสร้างความรู้ ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ และด้านการถ่ายโอนความรู้และการใช้ประโยชน์ ของนักเรียน โรงเรียนสตรีระนอง เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

#### 2. ขั้นตอนการวิจัย

1) ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความรู้ การขับขี่ปลอดภัย กฎหมายจราจร และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำแนวคิดและทฤษฎีมาเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2) สร้างร่างแบบสอบถาม โดยให้สอดคล้อง ครอบคลุมกับวัตถุประสงค์และขอบเขตเนื้อหาที่จะทำการศึกษาและนำร่างแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อพิจารณา ตรวจสอบ และขอคำแนะนำเพิ่มเติม เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์ จนกระทั่งได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ตามที่อาจารย์ที่ปรึกษาได้เสนอแนะ

3) ทำการทดสอบความตรงของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยการนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาแล้ว ไปเสนอผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากนั้น ทำการปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

แล้วนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาอีกครั้ง เพื่อทำการตรวจสอบอีกครั้งและนำมาแก้ไขให้สมบูรณ์ก่อนนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

4) นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขตามที่ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนะแล้วทดลองใช้ (try out) กับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษา จำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient)

5) ทำการตรวจสอบอีกครั้งแล้วนำมาแก้ไขให้สมบูรณ์ก่อนนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

### 3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 330 ชุด โดยผู้วิจัยได้มีขั้นตอนดำเนินการ ดังนี้

- ติดต่อขอหนังสือรับรองจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา เพื่อใช้ในการขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย โดยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และประโยชน์ของการวิจัยว่ามีอะไรบ้าง พร้อมรับรองว่าจะเก็บคำตอบไว้เป็นความลับ และจะส่งผลการวิจัยในภายหลังด้วย

- เมื่อกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลกับโปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์สำหรับคอมพิวเตอร์ (SPSS for PC) ต่อไป

### 4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทุกฉบับและนำมาวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้คอมพิวเตอร์ในการคำนวณค่าสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา (Description Statistics) อธิบายลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นการศึกษา จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่ จำนวนปีที่ขับขี่ โดยใช้ค่าจำนวน (Frequency) และร้อยละ (Percentage) โดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. วิเคราะห์ข้อมูลสถิติเชิงอนุมาน ใช้ทดสอบสมมุติฐาน ดังนี้

2.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มด้วย t-test (Independent t-test) เป็นการทดสอบประชากร 2 กลุ่ม โดยที่สุ่มตัวอย่างจากแต่ละกลุ่มอย่างเป็นอิสระต่อกัน

2.2 วิเคราะห์เปรียบเทียบการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป ด้วย One Way ANOVA (One Way Analysis of Variance) และทดสอบรายคู่โดยวิธี LSD

## ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ประสบการณ์การขับจี้รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับจี้ และจำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมการฝึกอบรมโครงการณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการขับจี้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 13-15 ปี อยู่ในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 2 มีประสบการณ์การขับจี้ระหว่าง 1-3 ปี ส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และไม่เคยเข้าร่วมการฝึกอบรมโครงการด้านการณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการขับจี้

2. ผลการวิเคราะห์การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง พบว่า ในภาพรวม นักเรียนโรงเรียนสตรีระนองมีการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.34$ ) และเมื่อพิจารณาจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ( $\bar{X} = 3.55$ ) รองลงมาได้แก่ ด้านการถ่ายโอนความรู้และการใช้ประโยชน์ ( $\bar{X} = 3.30$ ) ด้านการสร้างความรู้ ( $\bar{X} = 3.27$ ) และด้านการแสวงหาความรู้ ( $\bar{X} = 3.24$ ) ตามลำดับ

3. ผลการเปรียบเทียบการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนองในองค์ประกอบ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการแสวงหาความรู้ ด้านการสร้างความรู้ ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ และด้านการถ่ายโอนความรู้และการใช้ประโยชน์ โดยจำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล พบว่า

3.1 การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง จำแนกตาม เพศ โดยใช้สถิติทดสอบค่า t โดยใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% พบว่า เพศของนักเรียนส่งผลต่อการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ในองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน

3.2 การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง โดยใช้สถิติทดสอบค่าความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) โดยใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% พบว่า

- การจัดการความรู้ฯ โดยจำแนกตามอายุ ระดับชั้นการศึกษา และประสบการณ์การขับจี้รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนโรงเรียนสตรีระนองมีการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ในองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน

- การจัดการความรู้ฯ โดยจำแนกตามจำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมการฝึกอบรมโครงการณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการขับจี้ พบว่า จำนวนครั้งของการเข้าร่วมการฝึกอบรมโครงการณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนอง ต่อการจัดการความรู้ด้านการสร้างความรู้ และการจัดการ

ความรู้ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ มีการจัดการความรู้ไม่แตกต่างกัน ส่วนการจัดการความรู้ด้านการแสวงหาความรู้ และการถ่ายโอนความรู้และการใช้ประโยชน์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### อภิปรายผล

**ด้านการแสวงหาความรู้** โดยภาพรวมพบว่า การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนสตรีระนองอยู่ในระดับ ปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้ว่านักเรียนได้รับความรู้ด้านการขับขี่จากการอ่านและการฟังจากสื่อต่างๆ เช่น ทางโทรทัศน์ วิทยุ สื่อการเรียนการสอน วิทยุทัศน์ หนังสือพิมพ์ แผ่นพับ โปสเตอร์ หนังสือคู่มือฉบับการ์ตูน และจากสื่อ Social Network ต่างๆ เช่น Facebook Internet สอดคล้องกับ นุกูล ศรีนวล (2553) ที่ชี้ให้เห็นว่า ข่าวสาร ข้อมูลต่างๆ และระบบสารสนเทศในปัจจุบันมีส่วนทำให้บุคคลสามารถแสวงหาความรู้ใหม่ๆ จากภายนอกได้รวดเร็วขึ้น สอดคล้องกับ ภาวิณี ดีสุข (2557) ที่ว่า ความสามารถในการเรียนรู้ของบุคคลส่วนใหญ่ในองค์กร กลายเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งสำหรับการเพิ่มคุณค่าให้แก่องค์กร จึงจำเป็นต้องมีการแสวงหาความรู้ทั้งจากแหล่งภายในองค์กร และแหล่งภายนอกองค์กร

**ด้านการสร้างความรู้** โดยภาพรวมพบว่า การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนสตรีระนองอยู่ในระดับ ปานกลาง จากผลการศึกษาด้านการสร้างความรู้เห็นว่า นักเรียนมีความรู้เดิมด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวัน เช่น นักเรียนเห็นด้วยกับการให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การสวมหมวกนิรภัยและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และไม่เห็นด้วยกับการขับรูดย่นสร การขับขี่รถจักรยานยนต์ผาดโผน ซึ่งเป็นผลมาจากความรู้และประสบการณ์ที่ตนเองมีอยู่ สอดคล้องกับ ตรีอมร วิสุทธิศิริ (2556) ที่ว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากในปัจจุบันสื่อประชาสัมพันธ์ การรณรงค์จากหน่วยงานต่างๆ เกี่ยวกับภัยและความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนมาก ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับรู้โอกาสเสี่ยงมากขึ้น สอดคล้องกับภาวิณี ดีสุข (2557) ที่ว่า การสร้างความรู้เป็นวิธีการในการผนวกให้การกระทำ ความคิด ความเข้าใจ ตลอดจนประสบการณ์ของบุคคล กลายเป็นความรู้ใหม่ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน ทุกคนสามารถเป็นผู้สร้างความรู้ได้ และสอดคล้องกับ นุกูล ศรีนวล (2553) ที่ว่า การสร้างความรู้เป็นการสังเคราะห์ข้อมูล โดยรวบรวมเอาข้อมูลและสารสนเทศมาผสมผสานกัน นอกจากนี้ยังประสมประสานกับข้อมูลสารสนเทศเดิม ความรู้เดิมของบุคคลนั้นๆ อีกด้วย และขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ตลอดจนอารมณ์ของบุคคลนั้นด้วย

**ด้านการจัดเก็บและสืบค้นความรู้** โดยภาพรวมพบว่า การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนสตรีระนองอยู่ในระดับ มาก ซึ่งในการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ของนักเรียนโรงเรียนสตรีระนองนั้น เห็นได้ว่า โรงเรียนมีการสนับสนุนในการจัดหาหนังสือ สิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เพื่อเป็นฐานข้อมูลด้านความรู้ให้แก่นักเรียนในการสืบค้นที่เป็นประโยชน์ต่อนักเรียนในโรงเรียน สอดคล้องกับมาร์ควาร์ด (Marquardt, 1996, pp. 129-139) ที่กล่าวว่า ประโยชน์ของการจัดเก็บและสืบค้นความรู้ นั้น จะทำให้สามารถนำกลับมาใช้ให้เกิดประโยชน์ตามความต้องการได้ แต่ทั้งนี้ การจัดเก็บและการสืบค้นความรู้จะต้องคำนึงถึงวิธีการ รูปแบบของการจัดเก็บ และเมื่อมีการสืบค้นหรือนำกลับมาปฏิบัติสามารถนำมาใช้ได้จริงและมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับ นุญช ศรินวล (2553) ที่ว่า เทคโนโลยีสารสนเทศที่จำเป็นที่จะต้องใช้ในยุคสมัยนี้ ควรเป็นการใช้เพื่อการจัดเก็บและเผยแพร่ โดยใช้ระบบอินเทอร์เน็ตและอินทราเน็ตภายในสถาบันฯ หรือจัดศูนย์การศึกษา โดยใช้สื่อ อุปกรณ์ ที่เป็นนวัตกรรมและเทคโนโลยี

**ด้านการถ่ายทอดความรู้และการใช้ประโยชน์** โดยภาพรวมพบว่า การจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนสตรีระนองอยู่ในระดับ ปานกลาง จากผลการศึกษาจะเห็นว่า นักเรียนใช้วิธีการถ่ายทอดความรู้และการใช้ประโยชน์ด้านการขับขี่ปลอดภัย โดยการพูดคุยกับเพื่อน มีการชักชวนให้เพื่อนปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงการสวมหมวกนิรภัย และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่เสมอ ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ที่นักเรียนมีอยู่กับตนเอง สอดคล้องกับ ภาวินิ ดิสุข (2557) ที่ว่า ในระหว่างการปฏิบัติงานแต่ละวันมีการพูดคุยกับเพื่อนร่วมงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ทั้งนี้ เป็นเพราะองค์กรจะเรียนรู้ได้ดีขึ้นเมื่อความรู้มีการกระจายและถ่ายทอดไปอย่างรวดเร็วและเหมาะสมทั่วทั้งองค์กร และนุญช ศรินวล (2553) ที่กล่าวว่า ความรู้ที่ได้รับย่อมไม่เกิดประโยชน์ขึ้นมาหากรู้แล้วไม่นำมาใช้ปฏิบัติ ความรู้จะทำให้มีความพร้อมและกล้าพอที่จะเผชิญกับปัญหาต่างๆ ได้เป็นอย่างดี ความรู้จะทำให้คนมีความคิดสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ความรู้ทำให้มีหลักการหรือเหตุผลที่น่าเชื่อถือได้ในการตอบข้อซักถาม หรือประเด็นข้อสงสัยจากบุคคลต่างๆ วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดในการจัดการความรู้ คือ การเรียนรู้ของบุคลากร และนำความรู้นั้นไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจแก้ปัญหาและปรับปรุงองค์กร

#### ข้อเสนอแนะ

การศึกษาการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในครั้งนี้ ใช้โรงเรียนสตรีระนองเป็นกรณีศึกษาเท่านั้น เห็นควรขยายผลการศึกษาไปยังโรงเรียนอื่นๆ ในจังหวัดต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2552). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555.

กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนน. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน.

กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559.

กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

ตรีอมร วิสุทธีศิริ. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นุกูล ศรีนวล. (2553). การจัดการความรู้ในโรงเรียนพระยามนชาตราชศรีพิจิตร สำนักงานเขตบางบอน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา โครงการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.). (2554). ข้อมูลแบบประเมินตนเอง พ.ศ. 2554. ใน รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี 2554. (หน้า 152).  
 ขอนแก่น: โครงการความร่วมมือกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน สำนักงาน สอจร. โรงพยาบาลขอนแก่น.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522. (2522, มกราคม 29). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 1-46.

ภาวิณี ดีสุข (2557). ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความรู้กับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดสระบุรี. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระนอง. (2554). สรุปสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดระนอง. จังหวัดระนอง : ผู้แต่ง.

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2553). สถิติสาธารณสุข 2553.

สืบค้นเมื่อ มีนาคม 13, 2558, จาก <http://bps2.moph.go.th/content/สถิติสาธารณสุข> ปี พ.ศ. 2553

สำนักนายกรัฐมนตรี. (2554, มกราคม 8). ระเบียบ

Marquardt, M. J. and Reynolds, A. (1996). The Global Learning Organization. New York, NY: Irwin.