

พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ปริญญานิพนธ์
ของ
วรรณ อังสิทธิพูนพร

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา
พฤษภาคม 2543
ลิขสิทธิ์ เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

177 012

คณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการสอบ ได้พิจารณาปริญญานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว
เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต
วิชาเอกสุศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

คณะกรรมการควบคุม

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ สัตวแพทย์หญิง นภาพร มัชฌมางกูร)

..... กรรมการ
(อาจารย์ทรงพล ต่อนี่)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ สัตวแพทย์หญิง นภาพร มัชฌมางกูร)

..... กรรมการ
(อาจารย์ทรงพล ต่อนี่)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(รองศาสตราจารย์สุจินต์ ปรีชาमारณ)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์วันัส ปัทมภาสพงษ์)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ ดร.เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)
วันที่ 12 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2543

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์สัตวแพทย์หญิงนภาพร มัชฌิมากร อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ ประธานและ กรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ รองศาสตราจารย์สุจินต์ ปรีชามารถ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ วินัส ปัทมาสพงษ์ กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำช่วยเหลือ และแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ จนทำให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์สุจินต์ ปรีชามารถ ผู้ช่วยศาสตราจารย์วินัส ปัทมาสพงษ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์จุฑามาศ เทพชัยศรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิริยา สุขวงศ์ และอาจารย์พิมพ์พร ติธรรมเจริญ ที่กรุณาตรวจและให้คำแนะนำต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไข แบบสอบถามให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

เทอดพระคุณบิดามารดาที่ให้การสนับสนุน มีส่วนร่วมและเป็นขวัญกำลังใจอย่างดี ตลอดจนครู อาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้อันเป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้ผู้วิจัย ประสบความสำเร็จทางการศึกษา ขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

วรรณ อังสิทธิพูนพร

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
คำนำ.....	1
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....	6
ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า.....	6
ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย.....	9
เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า.....	9
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า.....	33
งานวิจัยในต่างประเทศ.....	33
งานวิจัยในประเทศไทย.....	34
สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า.....	38
3 วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า.....	40
แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง.....	40
ประชากร.....	40
กลุ่มตัวอย่าง.....	40
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	41
ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ.....	41
เกณฑ์การให้คะแนน.....	42
การหาคุณภาพเครื่องมือ.....	44
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	45
วิธีการจัดกระทำกับข้อมูล.....	45
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	53
ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล.....	53
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	53
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	55

บทที่	หน้า
5 บทย่อ สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ.....	82
บทย่อ.....	82
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....	82
วิธีดำเนินการวิจัย.....	82
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	83
สรุปผลการศึกษาค้นคว้า.....	84
อภิปรายผล.....	86
ข้อเสนอแนะ.....	95
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป.....	95
บรรณานุกรม.....	96
ภาคผนวก.....	107
ภาคผนวก ก.....	108
ภาคผนวก ข.....	110
ภาคผนวก ค.....	114
ภาคผนวก ง.....	124
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	125

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	จำนวนผู้ป่วย – ตาย จากอุบัติเหตุจราจร จำแนกเป็นรายอำเภอของ จังหวัดนครปฐม ปีงบประมาณ 2540 – 2541.....	3
2	อุบัติเหตุจราจรโรงพยาบาลนครปฐม แยกตามอายุ / เพศ การขับที่ ยานพาหนะ ปีงบประมาณ 2537 – 2541.....	4
3	อุบัติเหตุจราจรโรงพยาบาลนครปฐม แยกตามประเภทยานพาหนะ ปีงบประมาณ 2537 – 2541.....	4
4	สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก จากการใช้อยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ปี พ.ศ. 2538 – 2541.....	5
5	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ ลักษณะการขับซึ่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับ การศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับซึ่รถ จักรยานยนต์.....	56
6	จำนวนและร้อยละของผู้ขับซึ่จักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามระดับคะแนน ของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	59
7	ค่าคะแนนเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนของ พฤติกรรมด้านความรู้เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	61
8	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถ จักรยานยนต์ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปร ลักษณะ การขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	62
9	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถ จักรยานยนต์ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปร ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ.....	63
10	คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ รับจ้างจำแนกตามตัวแปรอายุ.....	64

11	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรอายุ.....	65
12	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้านความรู้ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ รับจ้าง จำแนกตามอายุ.....	66
13	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านเจตคติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกอายุ.....	67
14	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง จำแนกตามอายุ.....	68
15	คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง จำแนกตามตัวแปรรายได้ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	69
16	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนของพฤติกรรมความรู้ เจตคติ และ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง.....	70
17	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง.....	71
18	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง.....	72
19	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง.....	73

20	คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา.....	74
21	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา	75
22	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านความรู้เกี่ยวกับป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา.....	76
23	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา.....	77
24	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรม ด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา.....	78
25	คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างตามตัวแปรระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	79
26	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระยะเวลา ในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	80
27	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง.....	81

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ.....	12
2 โดมิโนทั้งห้า.....	14
3 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	37

บทที่ 1

บทนำ

คำนำ

ประเทศไทยปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ มากมาย เช่น ด้านสังคม ปัญหาทางเศรษฐกิจ การเมือง การศึกษา ความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะปัญหาเศรษฐกิจที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน ทำให้คนไทยต้องดิ้นรนต่อสู้เพื่อการดำรงชีวิต และการที่ประเทศไทยพยายามนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาความเป็นอยู่ให้ดีขึ้นนั้น เป็นผลทำให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตด้านอุตสาหกรรม การขยายตัวของเมือง และจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องอาศัยระบบคมนาคมและการขนส่งเป็นสำคัญ การขนส่งและการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วเป็นที่นิยมกันทั่วไป ได้แก่ การคมนาคมทางบก (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 2) ประกอบกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีช่วยให้สามารถปรับปรุงยานพาหนะให้มีความเร็วสูงขึ้น จึงทำให้การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งทวีความรุนแรงมากขึ้น

ปัจจุบันอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายที่สูงสุดของประเทศ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากจราจร ทำให้คนไทยต้องเสียชีวิตปีละประมาณ 10,000 คน (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2538 : 11) ตั้งแต่พุทธศักราช 2521 เป็นต้นมาอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปีจนกลายเป็นปัญหาสำคัญของสาธารณสุข และเศรษฐกิจสังคมของประเทศ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2536 : 13 - 14) สถิติผู้ตายโดยอุบัติเหตุจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 เป็นต้นมา พบว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายสำคัญที่สุดในบรรดาอุบัติเหตุทั้งหมด

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาประเทศหนึ่ง ซึ่งประสบปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุมาตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2504 ในขณะนั้นเรายังไม่ได้วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาใช้พัฒนาประเทศ ประชากรส่วนใหญ่เสียชีวิตจากโรคติดต่อต่าง ๆ เช่น ไข้มาลาเรีย วัณโรค โรคเรื้อน โรคทางเดินอาหาร และอื่น ๆ นับตั้งแต่รัฐบาลได้ทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาใช้ การระบาดของโรคติดต่อต่าง ๆ ก็ลดลงตามลำดับ ในขณะเดียวกันพบว่าอัตราการตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 20.3 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2515 มาเป็น 53.7 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2525 ซึ่งนับเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประเทศมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนท้องถนน มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2531 : 1-2)

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ มีการเสียชีวิต พิการ เป็นการเพิ่มภาระแก่ครอบครัวในด้านสังคม และเศรษฐกิจอย่างมาก และพบว่าความเจ็บป่วยหรือพิการ ภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ นั้น นอกจากมีผลกระทบต่อร่างกาย จิตใจของผู้ประสบอุบัติเหตุโดยตรงแล้ว ยังมีผลกระทบต่อญาติที่ต้องดูแลรักษาอีกด้วย และบางครั้งพบว่าการเปลี่ยนแปลงบุคลิกภาพของ

ผู้ป่วยไปจากเดิม ทำให้เป็นปัญหาที่เพิ่มความเครียดให้แก่ญาติมากที่สุด (สาวตรี จีรังกูร และ สงวนสิน รัตนเลิศ. 2529 : 117)

เมื่อพิจารณาความรุนแรง พบว่า อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นับว่ามีรุนแรงเป็นอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด ถึงร้อยละ 90 (โหมยง เหลาโชติ. 2538 : 35) และจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2530 ของแผนกสถิติและวิจัยกรมตำรวจ พบว่า อุบัติเหตุจากรถนั่งส่วนบุคคลจำนวน 8,379 ราย มีผู้เสียชีวิต 89 ราย (การเกิดอุบัติเหตุ 1 ราย ทำให้มีผู้เสียชีวิต 0.01 ราย) ซึ่งต่ำกว่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ในปีเดียวกันซึ่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 2,679 ราย มีผู้เสียชีวิต 200 ราย (การเกิดอุบัติเหตุ 1 ราย ทำให้มีผู้เสียชีวิต 0.08 ราย) (กรมตำรวจ. 2530 : ไม่มีเลขหน้า) ทั้งนี้เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่เหมือนยานพาหนะอื่น โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และเสียชีวิตเมื่อเกิด อุบัติเหตุจึงมีสูงกว่า และพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสได้รับการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับขี่หรือผู้นั่งในรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 50 เท่า และเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง 4 เท่า (จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ. 2536 : 46)

ดังนั้น อุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์นับเป็นปัญหาที่สำคัญ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่คนไทยนิยมมากและมีประมาณการจำหน่ายสูงเป็นอันดับสามของโลกรองจากญี่ปุ่น และไต้หวัน ทั้งนี้เพราะรถจักรยานยนต์ มีราคาถูกและมีราคาถูกตัวในการใช้งานสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่มีจราจรคับคั่ง (กรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดภูเก็ต. 2534 : ไม่มีเลขหน้า)

จังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการจราจรคับคั่ง เป็นย่านการค้ามีการใช้ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ มากมาย โดยเฉพาะอำเภอเมืองนครปฐมเป็นเขตที่มีการจราจรคับคั่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าอำเภออื่น ๆ ดังปรากฏตามตาราง 1

ตาราง 1 จำนวนผู้ป่วย - ตาย จากอุบัติเหตุจราจร จำแนกเป็นรายอำเภอของจังหวัดนครปฐม
ปีงบประมาณ 2540 - 2541

ลำดับ	อำเภอ	ปีงบประมาณ 2540			ปีงบประมาณ 2541		
		ป่วย (ราย)	ตาย (คน)	อัตราตายต่อ แสนประชากร	ป่วย (ราย)	ตาย (คน)	อัตราตายต่อ แสนประชากร
1	เมือง	9,509	373	152.9	10,364	291	117.5
2	สามพราน	3,930	52	42.7	2,857	57	44.8
3	กำแพงแสน	3,121	58	51.2	1,375	16	14.0
4	นครชัยศรี	4,463	22	23.4	2,341	29	30.3
5	บางเลน	1,457	3	3.4	1,082	-	-
6	ดอนตูม	1,697	20	48.2	839	8	19.1
7	พุทธมณฑล	1,089	15	85.4	807	15	82.6
	รวมทั้งสิ้น	25,446	543	75.4	19,665	416	56.7

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. 2541: 2

จากตาราง 1 แสดงว่าจำนวนประชากรที่ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อำเภอเมือง ถึงแม้ว่าอัตราตายต่อประชากรแสนคน จะมีแนวโน้มลดลง คือ ในปี พ.ศ. 2540 เท่ากับ 152.9 ในปี พ.ศ. 2541 ลดลงเหลือ 117.5 ก็ยังถือว่าเป็นปัญหาสำคัญเนื่องจาก อัตราตายในอำเภอเมืองมากกว่าอำเภออื่นหลายเท่า

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุมีหลายปัจจัย เช่น ปัจจัยทางด้านอายุ เพศ การขับขี่ และประเภทรถ เป็นต้น ดังปรากฏตามตาราง 2 และตาราง 3

ตาราง 2 อุบัติเหตุจราจรโรงพยาบาลนครปฐม แยกตามอายุ / เพศ การขับขี่ยานพาหนะ
ปีงบประมาณ 2537 - 2541

ปีงบประมาณ	จำนวนทั้งหมด	แยกตามอายุ / เพศ						แยกตามการขับขี่			
		1 - 14 ปี		15 - 59 ปี		60 ปี ขึ้นไป		คนขับ	คน	คนเดิน	อื่น ๆ
	(ราย)	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง		โดยสาร	ถนน	
2537	8,155	622	327	5,142	1,879	120	65	4,893	2,644	445	83
2538	8,541	653	317	5,308	2,009	116	78	5,368	2,585	519	69
2539	7,709	622	350	4,702	1,844	116	75	4,914	2,246	481	65
2540	7,387	619	359	4,522	1,765	78	45	4,834	2,065	332	156
2541	6,090	497	330	3,561	1,555	103	74	3,948	1,788	284	70

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. 2541 : 10

ตาราง 3 อุบัติเหตุจราจรโรงพยาบาลนครปฐม แยกตามประเภทยานพาหนะ ปีงบประมาณ
2537 - 2541

ปีงบประมาณ	จำนวนทั้งหมด	แยกตามประเภทของรถ									
		จักรยาน	จักรยานยนต์	เก๋ง	กระบะ	6 ล้อ	รถเมล์	10 ล้อ	รถไฟ	3 ล้อ	อื่น ๆ
	(ราย)										
2537	8,155	271	6,151	229	789	93	233	245	8	29	107
2538	8,541	235	6,358	222	765	119	137	164	13	50	78
2539	7,709	276	5,874	248	730	114	173	177	8	43	93
2540	7,387	169	5,728	279	722	72	121	121	2	20	146
2541	6,090	201	4,725	236	553	77	116	71	11	32	67

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. 2541 : 10

จากตาราง 2 และตาราง 3 แสดงว่า แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจร จะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็ยังมีจำนวนสูงและยังเป็นปัญหาที่สำคัญ พบว่า เพศชายอายุ 15 - 59 ปี เกิดอุบัติเหตุมาก อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าจะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็มีปริมาณการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ายานพาหนะ ประเภทอื่น หลายสิบเท่า

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งที่ประชาชนส่วนใหญ่ภายในเมืองนิยมโดยสาร เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ย่อมเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85 - 90 (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 51) ในปีหนึ่ง ๆ มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องได้รับอุบัติเหตุเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ศูนย์นครปฐมสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหลายเท่า ดังปรากฏตามตาราง 4

ตาราง 4 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก จากการใช้อยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ปี พ.ศ. 2538 - 2541

ประเภทยานพาหนะ	ปี พ.ศ.			
	2538	2539	2540	2541
รถจักรยานยนต์	6,658	5,847	5,728	4,725
รถยนต์ส่วนบุคคล	222	248	279	236
อื่น ๆ	1,661	1,614	1,380	1,129
รวม	8,541	7,709	7,387	6,090

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. 2541 : 6

การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ เสียชีวิต และการสูญเสียทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์ กำลังเป็นปัญหาสำคัญที่นับวันจะเพิ่มจำนวน และมีความรุนแรงมากขึ้น ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากผู้ขับขี่จะเกิดการบาดเจ็บแล้วยังส่งผลให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บด้วย ก่อให้เกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจ และสาธารณสุข ดังนั้น หน่วยงานของรัฐ และเอกชน ได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องแสวงหาวิธีการในการดำเนินการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุ ทุกวิถีทาง เพื่อที่จะลดอัตราการสูญเสียให้เหลือน้อยที่สุด วิธีช่วยลดปัญหาคือแก้ไขที่พฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยให้ความรู้ ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างเจตคติที่ดี และการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง ย่อมก่อให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันที่ดี ดังนั้น เพื่อลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม เพื่อนำผลที่ได้จากการวิจัยมาเป็นข้อมูลในการวางแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้ประเทศชาติได้ประหยัดงบประมาณในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุและเป็นการป้องกันการสูญเสียประชากรไปในวัยอันไม่ควร

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
2. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐมตามตัวแปร อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติและเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการแก้ไขพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. นำผลที่ได้จากการค้นคว้าใช้เป็นแนวทางในการวางแผนป้องกัน และลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 3,000 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 360 คน ซึ่งได้มาโดยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยการคำนวณด้วยสูตรของยามานะ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2537:27)

ตัวแปรที่จะศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่
 - 1.1 อายุ
 - 1.2 ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

- 1.3 รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 1.4 ระดับการศึกษา
- 1.5 ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ
- 1.6 ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ ความนึกคิด และการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการป้องกัน เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถสังเกตหรือวัดได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่

1.1 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความสามารถ ความเข้าใจในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ กฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการใช้หมวกนิรภัย

1.2 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้สึก ความคิดเห็น ความเชื่อ ที่มีต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.3 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีพฤติกรรมการแสดงหรือการกระทำในสิ่งที่เป็นความปลอดภัยทั้งตนเอง และผู้โดยสาร ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร

2. อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนาไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตายทรัพย์สินเสียหาย

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง ผู้มีอาชีพรับจ้างรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ซึ่งอาจเป็นเจ้าของรถเองหรือเช่าเพื่อการประกอบอาชีพ

4. อายุ หมายถึง อายุปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถามโดยนับจาก ปีที่เกิด นับตามปฏิทินจนถึงวันเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม คือ

- 4.1 ต่ำกว่า 20 ปี
- 4.2 20 - 30 ปี
- 4.3 31 - 40 ปี
- 4.4 41 - 50 ปี
- 4.5 50 ปีขึ้นไป

5. ลักษณะการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง การขับซื้อรถจักรยานยนต์ที่ทำให้มีรายได้เพื่อเลี้ยงตนเองและครอบครัว ซึ่งประกอบด้วย

5.1 การขับซื้อรถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ

5.2 การขับซื้อรถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ

6. รายได้จากการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อวัน หมายถึง รายได้ต่อวันผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง แบ่งออกเป็น 4 ระดับ

6.1 รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน

6.2 รายได้ 100 – 200 บาทต่อวัน

6.3 รายได้ 201 – 300 บาทต่อวัน

6.4 รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวันขึ้นไป

7. ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาระดับสูงสุดของผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ. 2529 : 25 – 26)

7.1 ต่ำกว่าประถมศึกษา

7.2 ประถมศึกษา

7.3 มัธยมศึกษา

7.4 อุดมศึกษา

8. ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ หมายถึง ผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างเคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุในขณะประกอบอาชีพ แบ่งออกได้ดังนี้

8.1 เคยได้รับอุบัติเหตุ

8.2 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ

9. ระยะเวลาในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาที่ขับซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งแต่เริ่มขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างจนถึงปัจจุบัน ซึ่งแบ่งเป็น 5 กลุ่มคือ

9.1 น้อยกว่า 1 ปี

9.2 1 – 2 ปี

9.3 3 – 4 ปี

9.4 5 – 6 ปี

9.5 มากกว่า 6 ปี

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับความหมาย และแนวคิดของ พฤติกรรม ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ข้อควรปฏิบัติและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ หมวกนิรภัย กฎหมายและระเบียบ จราจรในการขับใช้รถจักรยานยนต์ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย ซึ่งมีรายละเอียดตามลำดับดังต่อไปนี้

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายพฤติกรรม ดังนี้

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (2538 : 97) ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง ปฏิกริยาหรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต จะสังเกตได้หรือไม่ก็ตาม เป็นพฤติกรรมที่มีอยู่ภายใน หรือแสดงออกภายนอก

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2538 : 155) ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ แต่สามารถวัดได้โดยใช้เครื่องมือพิเศษ และสามารถบอกได้ว่า “มี” หรือ “ไม่มี” เช่น ความคิด ความเชื่อ ความรู้สึก ความสนใจ

โกลเดนสัน (Goldenson. 1984 : 90) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมไว้ว่า เป็นการกระทำหรือตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ หรือ เป็นกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือ เป็นไปอย่างไม่รู้ตัว

จากความหมายของพฤติกรรมที่กล่าวมาทั้งหมด พอกล่าวสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ที่สามารถสังเกตได้ หรือใช้เครื่องมือวัดได้โดยการกระทำ หรือการตอบสนองนั้นเป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมาย ผ่านการใคร่ครวญมาแล้วหรือเป็นไปอย่างไม่รู้ตัว

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกัน

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2532 : 155 - 165) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมสุขภาพว่ามีความหมายเดียวกับพฤติกรรมทั่ว ๆ ไป แต่มุ่งเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับสุขภาพ สำหรับพฤติกรรมการป้องกันโรคเป็นพฤติกรรมประเภทหนึ่ง หมายถึง การปฏิบัติทุกอย่างที่จะช่วยไม่ให้โรคร้ายเกิดกับบุคคลซึ่งรวมถึงการส่งเสริมสุขภาพด้วย

ธนวรรณ อิ่มสมบูรณ์ (2538 : 60) กล่าวว่า พฤติกรรมการป้องกันโรคเป็นการกระทำหรือการปฏิบัติของบุคคลที่นำไปสู่การป้องกันโรคจากแนวคิดดังกล่าว สามารถนำมาใช้กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยให้ความหมายของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกกว่า เป็นการกระทำ การแสดงออกทุกอย่างที่จะช่วยส่งเสริม สนับสนุน ในการนำไปสู่การป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2532 : 156 - 162) ได้กล่าวไว้ว่า การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติทางสุขภาพอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับพฤติกรรม 3 ด้าน คือ

1. พฤติกรรมพุทธิวิสัย (Cognitive domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะ สติปัญญา การใช้ความคิด วิจยารณญาณ เพื่อประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งบลูม (Bloom) จำแนกออกได้ดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge) หมายถึง ความสามารถที่จะจดจำและระลึกได้ถึงเรื่องราวที่ได้รับแล้ว

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นทักษะและความสามารถทางสติปัญญา ระดับแรก รู้ว่าผู้อื่นสื่อสารมาอย่างไร และสามารถที่จะนำเอาข้อมูลหรือปัจจัยที่ได้รับมาใช้เป็นประโยชน์

1.3 การนำไปประยุกต์ (Application) คือ ความสามารถที่จะนำเอาความรู้ ความเข้าใจจากหลักสูตร กฎเกณฑ์และวิธีการต่าง ๆ ไปใช้ในสถานการณ์ใหม่ที่เหมือนเดิมได้

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis) หมายถึง ความสามารถแยกแยะเรื่องราวที่สมบูรณ์ใด ๆ ให้กระจายออกเป็นส่วนย่อย และมองเห็นการผสมผสานระหว่างส่วนที่ประกอบกันขึ้นเป็นปัญหาหรือสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

1.5 การสังเคราะห์ (Synthesis) หมายถึง ความสามารถและทักษะที่จะนำองค์ประกอบหรือส่วนต่าง ๆ เข้ามารวมกัน เพื่อให้ภาพพจน์ที่สมบูรณ์เป็นขบวนการที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาส่วนย่อยแต่ละส่วน แล้วจัดรวมเป็นหมวดหมู่เพื่อให้เกิดความกระจ่างในสิ่งเหล่านั้น

1.6 การประเมินค่า (Evaluation) หมายถึง ความสามารถที่จะพิจารณาและตัดสินใจด้วยมาตรฐานที่ผู้อื่นกำหนดไว้ หรือกำหนดขึ้นด้วยตนเองก็ตาม

2. พฤติกรรมจิตพิสัย (Affective domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับความเข้าใจ ความรู้สึกทำที่ ความชอบไม่ชอบ การให้คุณค่า การปรับการเปลี่ยนหรือ ปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมจิตพิสัยแบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

2.1 การรับ หรือ การให้ความสนใจ (Receiving) ขั้นนี้เป็นขั้นที่แสดงว่าบุคคลนั้นได้ถูกกระตุ้นให้ทราบว่า มีเหตุการณ์ หรือสิ่งเร้าบางอย่างเกิดขึ้น และบุคคลนั้นจะมีความยินดีหรือมีภาวะจิตพร้อมที่จะรับหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น ในการยอมรับนี้ประกอบด้วยความตระหนัก ความยินดีที่ควรรับและการเลือกรับ

2.2 การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นที่บุคคลถูกจูงใจให้เกิดความรู้สึก แต่ยังไม่ยืนยันไม่ได้แน่นอนว่า บุคคลนั้นมีเจตคติ หรือค่านิยมต่อสถานการณ์ หรือสิ่งเร้านั้น

2.3 การให้ค่านิยม (Valuing) เป็นขั้นที่อาจจะอธิบายให้ชัดเจนโดยใช้คำว่าเกิด “ความรู้” หรือเกิด “เจตคติ” ในขั้นนี้บุคคลจะกระทำปฏิกิริยา หรือมีพฤติกรรมที่แสดงว่าเขา ยอมรับ หรือรับรู้ว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีความสำคัญสำหรับตัวเขา หรือแสดงว่ามีค่านิยมอย่างใดอย่างหนึ่ง

2.4 การจัดกลุ่มค่านิยม (Organization) เป็นขั้นที่บุคคลจัดระบบค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมเหล่านี้ ในการจัดกลุ่มนี้ ประกอบด้วยการสร้างแนวความคิดเกี่ยวกับค่านิยมและจัดระบบค่านิยม

2.5 การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่นับถือ พฤติกรรมขั้นนี้อาจแสดงให้เห็นได้ โดยบุคคลสร้างปรัชญาชีวิตสำหรับตนเอง หรือคตินิยมต่าง ๆ ในการปฏิบัติตน

3. พฤติกรรมทักษะพิสัย (Psychomotor domain) เป็นพฤติกรรมด้านการปฏิบัติเป็น การใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติ หรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล้าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจปฏิบัติ ในโอกาสต่อไป พฤติกรรมเหล่านี้เป็นพฤติกรรมด้านสุดท้าย ซึ่งต้องอาศัยพฤติกรรมพุทธิพิสัย และ พฤติกรรมจิตพิสัยเป็นส่วนประกอบ เป็นพฤติกรรมที่สามารถประเมินผลได้ง่าย

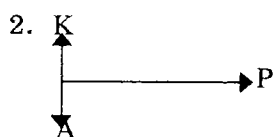
อย่างไรก็ตามพฤติกรรมของบุคคลจะเกิดขึ้นได้นั้น สุชาติ โสมประยูร (2525 : 48) กล่าวว่าจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ ประการแรก การมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับข้อปฏิบัติในการป้องกัน ประการที่สอง การมีความสามารถและทักษะ ในสิ่งที่ตนเอง ต้องการจะกระทำ และประการสุดท้ายคือ การมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับการป้องกัน ซึ่งพฤติกรรมทั้ง 3 ด้านนี้ จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดและมักจะมีปฏิสัมพันธ์กันอยู่ตลอดเวลา แต่อย่างไร จะไม่เกิดโดยอิสระ แต่จะเกิดรวม ๆ กันและพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน อันจะนำไปสู่การเกิด พฤติกรรมการปฏิบัติหรือการกระทำเกี่ยวกับการป้องกัน

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ

สามารถสรุปรูปแบบของความสัมพันธ์ได้เป็น 4 ลักษณะ (นิภา มนูญปิฎ, 2528 : 68) คือ



เจตคติเป็นตัวกลางที่ทำให้เกิดความรู้ และการปฏิบัติ ดังนั้นความรู้มีความสัมพันธ์กับเจตคติ และเจตคติมีผลต่อการปฏิบัติ



ความรู้และเจตคติมีความสัมพันธ์ ซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ความรู้และเจตคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้ โดยมีความรู้ และเจตคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมนั้นมีเจตคติเป็นตัวกลาง การปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นไปตามเจตคตินั้น

ภาพประกอบ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ

ที่มา : นิภา มนูญปัจจุ. 2528 : 68.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 14) ได้สรุปความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติไว้ดังนี้ ความรู้หรือประสบการณ์เดิมของบุคคลช่วยในการเกิดเจตคติและเป็นตัวกำหนดเจตคติของบุคคล นอกจากองค์ประกอบทางด้านความรู้แล้ว เจตคดียังประกอบไปด้วยองค์ประกอบด้านความรู้สึก และด้านการปฏิบัติ เจตคติจะมีบทบาทในการช่วยให้บุคคลแสดงออกถึงค่านิยมต่าง ๆ เจตคติไม่ได้เป็นองค์ประกอบอย่างเดียวยังทำให้เกิดการปฏิบัติ แต่เป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดหรือเป็นที่มาของการปฏิบัติและการปฏิบัติของบุคคล จะทำให้เจตคติเปลี่ยนแปลงและเกิดเจตคติขึ้นใหม่ได้ นอกจากนั้นการปฏิบัติของบุคคลนั้นไม่ได้ มีสาเหตุจากเจตคติอย่างเดียว แต่เป็นผลที่เกิดจากการครองชีพ (Norms) นิสัย (Habits) และสิ่งคาดหวังจากผลการกระทำด้วย

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุได้มีผู้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

วิชัย โชควิวัฒน์ (2535 : 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมาย อาจจะเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อุบัติเหตุเกิดได้กับคนทุกเพศ ทุกวัย ทุกเวลา และสถานที่ ถ้าหากไม่มีการศึกษาและป้องกันที่ดีพอ ย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

วิจิตร บุญยะโทตระ (2527 : 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เกิดอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ อาจทำให้สูญเสียชีวิตได้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2525 : 913) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

พัชรา กาญจนารักษ์ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2527 : 7 ; อ้างอิงมาจากพัชรา กาญจนารักษ์. ม.ป.ป.) ได้ให้ความหมายไว้ว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจ และเหตุการณ์อาจทำให้บุคคลถึงแก่ความตาย บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย

ฟอง เกิดแก้ว (2525 : 3) ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้น หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายของเรา หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (2529 : 7) ได้ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ คือ การขาดความสำนึกความปลอดภัยและเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัวญาติมิตรเพื่อนร่วมงาน หรือประชาชนทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำแต่อาจทำโดยเลินเล่อประมาทขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม

ไฮนริช (Hyirck.1950 : 14) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากความละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้า และขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่าง ๆ ของคนหรือสิ่งอื่น ผลที่ปรากฏก็คือ การได้รับบาดเจ็บ และเกิดความเสียหาย

ไทเกอร์สัน (Tygerson. 1976 : 112) ให้ความหมายอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดการณ์ไว้ก่อน บ่อยครั้งที่มักทำให้เกิดผลในทางไม่พึงประสงค์

สเตรสเซอร์ และคนอื่น ๆ (Strasser and others.1976 : 4) ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือตายต่อบุคคล ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวังไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนามีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหายเราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ

ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2536 : 6)

1. อุบัติเหตุในบ้าน เช่นการพลัดตก หกล้ม ถูกมีดบาด ไฟฟ้าดูด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

2. อุบัติเหตุจากการทำงาน ทั้งในโรงงาน และนอกโรงงาน และการประกอบเกษตรกรรม

3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬา นันทนาการ และอศศักดิ์ เป็นต้น

4. อุบัติเหตุจากการจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

ในจำนวนนี้ อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุดทั้งด้านปริมาณและความรุนแรง คือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (โหมยง เหลาโชติ. 2538 : 35)

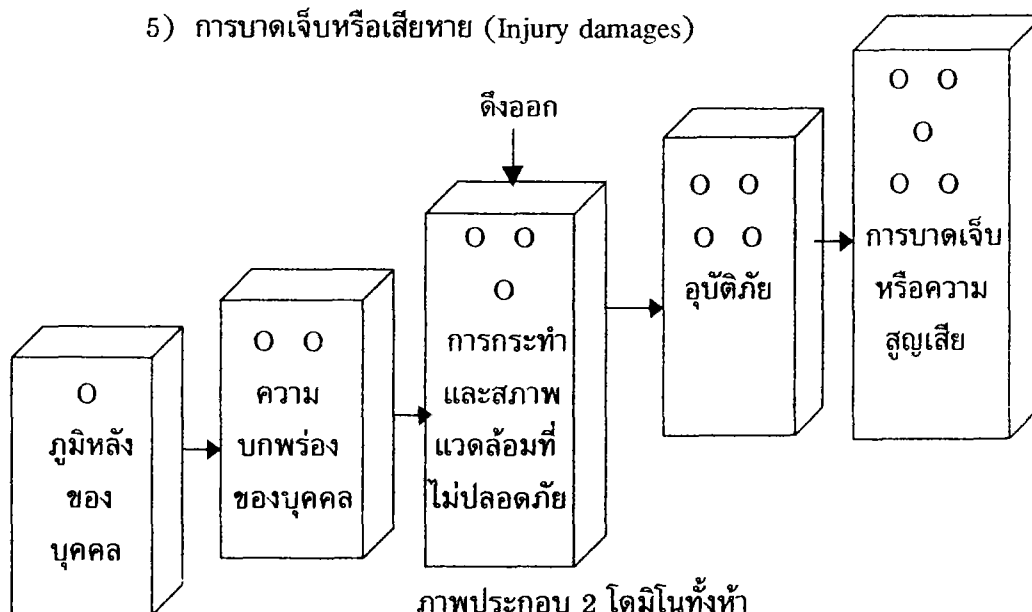
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

มีทฤษฎีต่าง ๆ ที่เป็นสมมติฐานการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุมากมายที่นำมากล่าวต่อไปนี้เป็นทฤษฎีที่น่าสนใจ และเป็นที่น่าเชื่อถือ คือ ทฤษฎีโดมิโน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

เฮนริช (Henrich. 1950 : 50 - 65) ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ดังปรากฏตามภาพประกอบ 2 ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background)
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person)
- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/unsafe conditions)
- 4) อุบัติภัย (Accident)
- 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury damages)



ภาพประกอบ 2 โดมิโนทั้งห้า
ที่มา : วิจิตร บุญยะโหดระ. 2530 : 28

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัวฐานะ ความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น (เจตคติต่อความปลอดภัย ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักร่าง) ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

ตามทฤษฎีโดมิโนนี้ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดตามอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็ไม่เกิดขึ้น (ภาพประกอบ 2)

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน ก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือ ตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนตัวแล้ว

จากที่กล่าวมาทฤษฎีโดมิโนนี้ จะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ การกระทำของตัวบุคคล วิธีแก้ต้องแก้ที่ตัวบุคคลถึงจะหยุดอุบัติเหตุไม่ให้เกิดได้

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจรรยาบรรณของผู้ขับขี่

จากการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า มีหลายปัจจัยร่วมได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะและสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85 - 90 (พรสุข หุ่นรินทร์.2534 : 51) อุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะการขับขี่ด้วยความเร็วสูงโดยขาดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย ในประเทศอังกฤษได้ทำการสอบถามรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับคนเป็นสาเหตุมีถึงร้อยละ 93 (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 3 ; อ้างอิงมาจาก Economic Commission for Europe.1988 : 7 - 11) และการศึกษาของ The National Safety Council ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าในปีจจุบันที่เป็นสาเหตุจากการจราจรร้อยละ 89 เป็นปัจจัยที่เกิดจากคน (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการสัมมนาของ Economic and Social Commission for Asia and Pacific ที่ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากคน ซึ่งผลการศึกษาในประเทศต่าง ๆ ในประเทศสิงคโปร์ อุบัติเหตุที่เกิด

จากสาเหตุพฤติกรรมของคนร้อยละ 95 ในฮ่องกงร้อยละ 92 ในประเทศมาเลเซียร้อยละ 87 (วิจิตร บุญยะโทระ และ อำนวย นาคแก้ว. 2536 : 3 ; อ้างอิงมาจาก Economic and Social Commission for Asia and Pacific. 1985 : 31 - 50) สำหรับประเทศไทย มณฑล สังกัดนานท์ (2525 : 23) ได้สรุปว่า สาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นต้นเหตุที่สำคัญที่สุด วิจิตร บุญยะโทระ (2527 : 14) ได้กล่าวว่า ปัจจัยอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 90 โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ มีความประมาท ขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง ขับรถตัดหน้ารถคันอื่น การไม่ยอมให้ทางผู้อื่น และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งสอดคล้องกับ พัชรา กาญจนารักษ์ (2526 : 2 - 5) ที่ว่าคนเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เช่นเดียวกับ ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 4) ที่กล่าวว่า ความบกพร่องของคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนประกอบหากจะป้องกันอุบัติเหตุ และให้ความปลอดภัยเกิดขึ้นอย่างถาวรและจริงจังนั้นต้องแก้ไขที่ตัวคนนี่เอง

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่า อุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นสาเหตุให้มีการบาดเจ็บเสียชีวิตพิการ และก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินเป็นอย่างมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศทั้งในแง่เศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในปัจจุบันสภาพการจราจรประเทศในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร อุบลราชธานี เชียงใหม่ สงขลา ฯลฯ มีสภาพการจราจรคับคั่ง จำนวนรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปัจจุบันมีรถจดทะเบียนถึงปี 2535 ทั่วราชอาณาจักรถึง 9,592,683 คัน (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. 2536 : 86) ซึ่งจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ อย่างมาก และอุบัติเหตุการจราจรนี้นับเป็นปัญหาที่สร้างความยุ่งยากแก่ผู้สัญจรไปมาอย่างมากเช่นกัน ซึ่งปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรประกอบด้วย 3 ปัจจัย

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor) พบว่าเป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุดประมาณร้อยละ 90 เกิดจากการขับขี่ ประเภทของผู้ใช้ถนนแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1.1 ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับและควบคุมตนเองและยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กัน อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้โดยตรง เฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1.1 อายุ สถิติที่ได้จากทั่วประเทศกำลังพัฒนา และพัฒนาแล้วพบว่า อุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นกับวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15 - 24 ปีถึงเกือบร้อยละ 50 เป็นกลุ่มอัตราเสี่ยงสูง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จารูวรรณ ดังเคเกต (2529 : ไม่มีเลขหน้า) พบว่า ร้อยละ 0.5 ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ซึ่งพบว่ามีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง และจากสถิติของแผนกสถิติและวิจัยกรมตำรวจ พบว่า กลุ่มอายุ 18 - 23 ปี ได้รับบาดเจ็บและตายสูงสุด และรองลงมาคืออายุ 24 - 29 ปี (ร้อยละ 60 อยู่ในกลุ่มอายุ 12 - 35 ปี) (วิจิตร บุญยะโทตระ.2529 : 103)

1.1.2 เพศ ในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ชาย มากกว่าผู้หญิง ประมาณ 2 - 5 เท่า

1.1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรปัจจัยสำคัญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบ การเห็นแก่ตัว และความไม่มีระเบียบวินัย การระบายอารมณ์ โกรธ หงุดหงิด โดยการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ เข้าก็จะทำให้เกิดความเคยชินเป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจร และ ก่อความเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น

1.1.4 พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น การขับรถให้ตื่นเต้นหวาดเสียว เป็นการแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง

1.1.5 ความชำนาญทาง ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการขับรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่เคยใช้เส้นทางใดแล้วไปขับซ้ำเส้นทางนั้น โดยไม่มีความชำนาญทาง ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่ายกว่าผู้ที่ชำนาญทางแล้ว

1.1.6 สภาวะทางร่างกาย ได้แก่ สภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางร่างกาย เช่น ไม่สบาย ปวดศีรษะ ความผิดปกติทางสายตา เช่น ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น การที่บุคคลพยายามจะทำงานเกินขอบเขตความสามารถร่างกายของตนเอง อาจจะเนื่องจากสุขภาพ หรือความจำกัดของร่างกายของตนเอง เช่น เด็กอยากขับรถ เด็กอยากขับรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของซาเบย์ (Sabey. 1978 : 5 - 9) ได้ศึกษาสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศอังกฤษ ผลการศึกษาพบว่า สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ การดื่มสุรา และการใช้ยาบางประเภทขณะขับรถ

1.1.7 สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย หรือครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.1.8 การขับรถด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และความเสียหายและรุนแรง โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้น เมื่อใช้ความเร็วเกินกว่า 100 กม./ชั่วโมง ถึงแม้จะไว้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้วก็ตาม เพราะเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน จะไม่สามารถที่จะหยุดรถได้ทันทั่วทั้งที่

1.1.9 แอลกอฮอล์และยา ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกาย ทำให้เกิดความสามารถในการขับสีลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติดให้โทษ เนื่องจากผลข้างเคียงของยาเหล่านี้จะทำให้หัวใจ ชีพจร อายากจะหลับ ส่วนแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรที่สำคัญในประเทศไทย ยังไม่มีการตรวจจับผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา จากหนังสือคู่มือการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก ได้อธิบายถึงระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ดื่มสุราไว้ดังนี้ (ฝ่ายอบรมและสัมมนาการขนส่ง. 2536 : 34 - 35) ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีการสนุกสนานว่าเรริง ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ดื่มสุรา 6 แก้ว ๆ ละ 30 ซีซี หรือ 2 ฝาแม่โขง) จะแสดงอาการ สนุกสนานมาก เดินไม่ตรงทางซึ่งจะเป็นขนาดการดื่มสุราที่เสี่ยงภัย

1.1.10 การขาดประสบการณ์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ และการขาดประสบการณ์ในสภาวะ การขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ ได้แก่ การได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ การไม่คุ้นเคยกับพาหนะนั้น เช่น ยืมรถผู้อื่นมาขับ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ สภาพดินฟ้าอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับ ศราวุฒิ พันธสชาว (2531 : 20) กล่าวไว้ว่า การไม่ชำนาญไม่คุ้นเคยกับการขับขี่ยานยนต์ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีประสบการณ์ขับขี่ภายใน 6 เดือน จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์นานกว่าถึง 2 เท่า และรายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขี่ยานยนต์ พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่ 1- 3 ปี จะประสบภัยจากการขับขี่ยานยนต์มากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ยาวนานกว่า แต่กลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ 10 ปีขึ้นไป กลับมีแนวโน้มประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่สูงมากขึ้น (วิจิตร บุญยะโทระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 26)

1.2 คนโดยสาร (Passenger)

คนโดยสาร หมายถึง ผู้โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ และโดยธรรมชาติของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้น จะมีต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ แต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยอ้อมได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความคึกคะนอง ขับรถด้วยความรวดเร็วมาก โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางไปเป็นหมู่คณะ เช่น ไปงานนักชดถุขต่าง ๆ หรือเดินทางไปทัศนจร ทัศนศึกษา ไปงานบุญ เป็นต้น และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงขึ้นได้

สำหรับในเมืองอุบัติเหตุที่เกิดจากคนโดยสารนั้น มักปรากฏในรูปของผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นส่วนมาก เนื่องจากมีการห้อยโหนรถโดยสารประจำทาง อาจถูกรถเบียดลิ่งแหวดล้อข้างทาง เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า กิ่งไม้ เป็นต้น

1.3 คนเดินเท้า (Pedestrian)

คนเดินเท้า จัดว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย และไม่เป็นอันตรายพอที่จะจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะ ดังนั้น จึงปรากฏเสมอว่าคนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุเสียมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor)

อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ในต่างประเทศเขาเข้มงวดกวดขันในการตรวจสอบสภาพรถมาก เพราะถือว่านอกจากจะเป็นอันตรายต่อเจ้าของรถแล้ว ยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนด้วย สำหรับประเทศไทย แม้จะมีกำหนดให้นำรถไปตรวจสอบก่อนนำมาใช้ในท้องถนน แต่ยังมีรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง และอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ขับเคลื่อนอยู่เสมอ ทั้งนี้เพราะมีการหลบเลี่ยง เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจได้ทั้งหมด ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อาจแยกอธิบายได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง

จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุ อันมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะพบว่า อุปกรณ์ของรถได้แก่

2.1.1 สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกเป็นอันตรายยิ่ง แต่ยางที่มีดอกมาก ๆ ความจริงก็ไม่ได้ช่วยอะไรมากนักเพราะที่สำคัญดอกยางจะต้องลึกลงด้วย

2.1.2 ระบบห้ามล้อ เช่น เบรคแตก คันชักคันส่งหลุด

2.1.3 ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง หากเสียในเวลากลางคืนจะเป็นอันตรายมาก

2.1.4 พวงมาลัยหรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่

2.2.1 รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตร และรถอีแต่นำออกมาวิ่งในทางโดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

2.2.2 รถบรรทุก หรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

2.2.3 ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร

2.2.4 ไม่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย (Seat belt) อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่เป็นส่วนประกอบทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกอบด้วยอุปสรรคตามธรรมชาติ เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น ฝนตก น้ำท่วม

3.1 หมอกลงจัด

3.2 อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง เช่น ป้ายจราจร ป้ายเตือน เครื่องหมายบนถนนไม่ชัดเจน แสงสว่างไม่พอให้มองเห็น ไม่มีไฟกระพริบเตือน ซึ่งอุปกรณ์เหล่านี้ จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่ายอ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง ทางเดินข้ามไม่เหมาะสม อันตราย และแคบ เป็นต้น

3.3 ความคับคั่งของจราจร ทำให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าต้องแย่งพื้นที่ถนนมีการเปลี่ยนทางรถอยู่เสมอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3.4 ปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากช่วงเทศกาล เป็นต้น

3.5 อุปสรรคในเส้นทาง เนื่องจากการกระทำของคน เช่น จอดรถเกินทางบนถนน จอดรถไม่ให้สัญญาณไฟ การเผาหญ้าข้างถนน ปลอ่ยสัตว์เลี้ยง การบรรทุกดินตกหล่นที่ถนนเมื่อฝนตกทำให้ลื่น

3.6 สภาพถนนไม่เหมาะสม เช่น โค้งมาก หักมุม ความกว้างของช่องทางเดินรถน้อย ไหล่ถนนไม่มีหรือแคบเกินไป ไม่มีเครื่องกั้นทางบอกเหตุ การซ่อมถนนไม่ถูกวิธี การใช้วัสดุที่ทำให้เกิดความฝืดน้อยลง

ลักษณะของทาง (Characteristic of roadway) ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1. จำนวนช่องเดินรถ ช่องเดินรถ หมายถึง ทางเดินรถที่จัดแบ่งช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้ เมื่อประมาณ 20 ปีที่ผ่านมาถนนมี 4 ช่องทาง จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทาง ก็มีโอกาสอุบัติเหตุง่าย ในทวีปยุโรปส่วนใหญ่จะสร้างถนนที่มี 3 ช่องทาง เพราะมีประสิทธิภาพดีกว่า 2 ช่องทาง อีกทั้งค่าสร้างก็ถูกกว่าถนนที่มี 4 ช่องทาง แต่หลังจากนั้นในสหรัฐอเมริกาได้พิสูจน์ให้เห็นว่าไม่เป็นความจริงเสียแล้ว เพราะถนนที่มี 3 ช่องทาง จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะเมื่อวิ่งในช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง และมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

2. ความกว้างขวางของช่องเดินรถ อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างขวางของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

3. แนวกั้นกลาง แนวกั้นนี้ใช้สำหรับกั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่เล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรก เพราะตามทฤษฎีแล้วอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุได้ลงบ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงานจะไม่มี และการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง

4. ไหล่ทาง ไหล่ทางคือ พื้นที่ต่อจากข้างทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นรั้วที่กั้นป้องกันมิให้รถตกลงไปในคู คลอง หรือเหว ตามปกติแล้วถนนที่มี 2 ช่องทาง ไหล่ทางควรกว้างประมาณ 6 ฟุต แต่บ่อยครั้งความกว้างของไหล่ทางก็มีผลต่อแนวโน้มของอุบัติเหตุเมื่อความกว้างของไหล่ทางเพิ่มขึ้น ในเรื่องความกว้างพอเหมาะของไหล่ทางนี้ แม้จะได้มีการค้นคว้ามามากแล้วก็ตาม แต่ยังไม่ได้ผลออกมาพอที่จะใช้ได้

5. เครื่องกั้นข้างทาง เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้ ดังนั้น บริเวณสะพานหรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกั้นข้างทางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะในถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง เช่น บนทางด่วนพิเศษ

6. พื้นผิวทาง ปัญหาเรื่องพื้นผิวทางและการสั่นไหวเป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่ง การสร้างถนนสมัยใหม่จึงมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิด หรือสภาพของพื้นผิวทาง ที่จะต้านทานต่อความสั่นของถนนในทุกฤดูกาล และได้พบข้อสังเกตว่าในฤดูร้อนถนนที่แห้งอยู่เป็นเวลานาน ๆ เมื่อมีฝนตกลงมาทันทีทันใด จะทำให้ถนนสั่นยิ่งกว่าฝนตกเป็นประจำ

7. แสงสว่าง แสงสว่างในถนนมีความจำเป็นมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น

8. การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยทั่วไปแล้วมีไม่มาก สำหรับบนทางหลวงในประเทศไทย เนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้ แต่สำหรับในเขตเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานคร การออกแบบทางเรขาคณิตของทางยังไม่มีมาตรฐานการออกแบบที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางแยกมักเป็นจุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาก และมีความรุนแรง

ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่

1. มีความรู้น้อย เนื่องมาจากเทคโนโลยีต่าง ๆ เจริญก้าวหน้าไปมาก ทำให้มีผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ มากขึ้น ย่อมทำให้มนุษย์ต้องปรับตัวเข้ากับสิ่งผลิตใหม่ ๆ อีกมาก โดยเฉพาะเทคโนโลยีในสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ความรู้เกี่ยวกับกฎต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัยยังไม่แพร่หลายเท่าที่ควร ฉะนั้น จำนวนผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนมากจะมีสาเหตุมาจากการมีความรู้ไม่เพียงพอ

2. มีเจตคติและนิสัยไม่ถูกต้อง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวนมากมีสาเหตุมาจากความประมาท สะเพร่า เผอเรอ ชอบผลัดวันสำคัญและสร้างได้ยาก บางคนมีความรู้ในเรื่องสวัสดิภาพ แต่เมื่อต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในเวลาเพียงครั้งวินาทีคงจำนำความรู้ที่มีไปใช้ไม่ทัน แต่ถ้าเขามีเจตคติในเรื่องความปลอดภัยที่ถูกต้องแล้ว ก็สามารถตัดสินใจได้ถูกวิธีในทันที ดังที่ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืน

กฎจราจรอยู่เสมอ แต่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุย่อมทำให้เกิดเจตคติที่ไม่ดีต่อกฎจราจรนั้น ๆ และยังคิดว่ากฎจราจรอาจจะไม่จำเป็นก็ได้ เช่น ขับรถผ่านทางโค้งที่มีป้ายจำกัดความเร็ว แต่เมื่อไม่ปฏิบัติตามก็ไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้น จึงทำให้ผู้ขับขี่มีเจตคติผิด ๆ จึงทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอื่น ๆ อีกด้วย

3. พฤติกรรมไม่ปลอดภัย ในปัจจุบันสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แต่พฤติกรรมของคนมักจะไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนตามไม่ทันต่อเหตุการณ์ เป็นต้นว่า คนที่มักจะทำอะไรไม่ระมัดระวังอาจจะไม่ประสบอุบัติเหตุเลยในรอบ 10 ปีที่ล่วงมาแล้วก็ได้ แต่ในปัจจุบันถ้าคนยังมีนิสัยไม่ระมัดระวังเช่นเดิมอยู่แล้ว โอกาสที่จะรอดพ้นจากอุบัติเหตุก็น้อยมาก

4. มีทักษะไม่เพียงพอ ในบางครั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจจะเกิดจากบุคคลที่พยายามกระทำในสิ่งที่เกินความสามารถของตนที่มีอยู่ ส่วนมากมักจะเกิดแก่เด็กเล็ก ๆ ดังตัวอย่างเช่น เด็ก ๆ หัดขี่รถจักรยานในลานบ้านแต่ไม่สามารถบังคับรถได้ก็จะขี่ในถนนโดยไม่รู้ กฎจราจร บางคนมีความสามารถอยู่แล้ว บางโอกาสทั้ง ๆ ที่มีภาวะทางร่างกายและจิตใจผิดปกติ ทำให้ความสามารถลดลงแต่ตนเองก็คิดว่ามีความสามารถอยู่อย่างเดิม ภาวะทางร่างกายและจิตใจที่ผิดปกติอยู่เสมอ เช่น ความเหนื่อย ความอ่อนเพลียของกล้ามเนื้อ สภาพเมื่อยและอารมณ์ผิดปกติ เช่น โกรธจัด วิตกกังวล เป็นต้น ลักษณะภาวะต่าง ๆ ดังกล่าวอาจจะทำให้ความสามารถของคนที่มีอยู่จากสภาพผิดปกติลดน้อยลงได้

5. สภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย ในปัจจุบันสภาพแวดล้อมต่าง ๆ เจริญก้าวหน้ากว่าสมัยก่อนมาก ทำให้เกิดความเป็นอยู่สะดวกสบาย เช่น รถยนต์มีความเร็วมากขึ้น ถนนหนทางขยายและมีสภาพดีขึ้น จากสภาพแวดล้อมดังกล่าวทำให้สภาพความเป็นอยู่ใน สิ่งแวดล้อมของคนเราเปลี่ยนแปลงไปมาก แต่สิ่งผลิตใหม่ ๆ ดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินได้มากเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ ที่ผลิตขึ้นมาอย่างปลอดภัยแล้วก็ตาม แต่ผู้ใช้ไม่รู้วิธีใช้ก็ย่อมจะเป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ปัจจุบัน อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ องค์การอนามัยโลกถือว่า อุบัติเหตุเป็นโรคระบาดร้ายแรงชนิดหนึ่ง ซึ่งสามารถป้องกันได้เช่นเดียวกับโรคระบาดอื่น ๆ (วิจิตร บุญยะไพฑรยะ. 2527 : คำนำ) ซึ่งถ้าพิจารณาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุทั้งหมด มีสาเหตุเกิดมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ได้เกิดจากความบังเอิญ แต่เกิดจากความบกพร่องของคน และระบบต่าง ๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ อุบัติเหตุจึงหลีกเลี่ยงได้โดยใช้มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการให้การศึกษา การออกแบบทางวิศวกรรม และการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 3) ซึ่งพฤติกรรมการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเดินเลื้อย ความมึนงง การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เกิดจากอุปนิสัยหรือเจตคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจึงแตกต่างกัน (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว, 2536 : 10) จะเห็นได้ว่า เจตคติของคนจึงมีส่วนสำคัญมาก ในการป้องกันอุบัติเหตุ คนที่มีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยจะเป็นคนที่มีหลักการที่ดีในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

บุญสม มาร์ติน และสาอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้ (บุญสม มาร์ติน และสาอาง พ่วงบุตร, 2525 : 82 - 88)

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ

3 ประการ คือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่าง ๆ ชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการอย่างฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมารยาทในการใช้รถจักรยานยนต์ ดังนี้

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลดความเร็วของรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดรถหรือเลี้ยวรถทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางทางจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของผู้อื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับขี่อย่างร้ายแรงแล้วยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวัดเฉวียน การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวัดเฉวียนปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่า

เป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่วางวิ่ง การแข่งรถจะต้องขอทางแข่งก่อน หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแข่ง และเมื่อเห็นวารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถอยที่ถอยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 ขับรถเร็วกว่าอัตราและช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับช้ารถควรมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะคือ การขับที่ช้ามีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับช้ารถจักรยานยนต์ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มากนักขับช้ารถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตไปเพราะใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทในการขับช้ารถนั้นเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ไม่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตรายข้อปฏิบัติ และข้อละเว้นการปฏิบัติในการขับช้ารถจักรยานยนต์นั้น เช่น เมื่อถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับช้ารถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิดไม่ขับช้ารถจักรยานยนต์เคียงคู่หรือแซงขึ้นไปกับรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์คันอื่น ๆ หรือขับคู่ขนานกันเป็นกลุ่ม ไม่ขับช้ารถจักรยานยนต์ด้วยการจับคันบังคับมือเดียว มืออีกข้างหนึ่งถือหรือหิ้วสิ่งอื่น หรือใช้มีอนั้นเกาะพ่วงรถอื่น ๆ ที่กำลังแล่นอยู่ การเลี้ยวรถ ควรขับช้ารถจักรยานยนต์ให้อยู่ในช่องทางเดินที่เลี้ยวและชิดช่องทางที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดยการควบคุมสภาพของยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระบอกมองหลังแตก จะต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพดีก่อนจะนำไปใช้

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้นเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านความลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2. การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับช้ารถจักรยานยนต์ ความบกพร่องของผู้ขับช้ารถจักรยานยนต์ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันข้างหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชลเป็นเหตุให้รถชนกัน ชนรถอื่น ชนผู้เดินเท้า รถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้ายรถคันอื่น แซงในที่คับขัน กระยะแซงผิด เป็นต้น

2.3 ผ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้าย ไม่หรีโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับรถได้ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อ่อนนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3. การจัดการความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษา ซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลย เนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียหายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ มีดังนี้

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อแต่ละข้างไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องยนต์ไม่ขึ้น หรือเครื่องยนต์มีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่คันบังคับ คันเร่งชำรุด หรือเสื่อมสภาพ ชัดข้อง ใช้ได้ไม่ดีผิดหรือสั่นบังคับรถได้ยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถของรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรีโคมไฟเลี้ยว ไฟท้าย ห้ามล้อ ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจทำให้เป็นสาเหตุอุบัติเหตุ

3.5 เกิดมูมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนัก และมาก บังสายตา มองทางข้างหน้า

3.6 เกิดมูมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนัก และมาก บังสายตา มองกระจกส่องด้านหลัง

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนที่ชำรุด มีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นกัน

5. ความร่วมมือจากผู้ใช้ถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยาน ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือกันในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอาเปรียบ มีน้ำใจ ในการเดินทางซึ่งกันและกัน

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าหมวกกันน็อกมาจาก คำภาษาอังกฤษว่า Anti - knock helmet เป็นหมวกที่จัดทำขึ้นสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถ จักรยานยนต์ เพื่อลดอัตราบาดเจ็บและเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่และโดยสาร (สันติชัย ภัทรประภา. 2538 : 1)

ส่วนกรมวิทยาศาสตร์บริการ ได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัย หมายถึง หมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิด อุบัติเหตุ

สำหรับ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัยไว้ว่า หมวกนิรภัย เฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งครอบคลุมเฉพาะหมวกนิรภัยที่ใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และ รถจักรยานยนต์ทั่วไป มิได้ครอบคลุมถึงหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการแข่งขัน ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัย โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือ พื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกระโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติก ชนิดอะครีโลไนไตรล์ บิวตาลีน - สไตรีน เทอร์ตพอลิเมอร์ (Acrylonitrile butaline-styrene terpolymer) หมวกนิรภัยนี้จะมีสีสันต่าง ๆ กันออกไป เช่น แดง เขียว น้ำเงิน เหลือง ส้ม ขาว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง เพื่อว่าเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล

ส่วนประกอบสำคัญ ที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้กับผู้สวมใส่ เช่น รองในกระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกัน และอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น แผ่นปิดหลังคอ แถบโยง แถบรัด เบาะรอง แผ่นปิดหู สายรัดคาง สายรัดศีรษะ

หมวกนิรภัยที่มีใช้กันอยู่ในปัจจุบัน วูแกน ได้รวบรวมไว้ว่ามี 3 แบบ (Vaughan. 1977 : 125) คือ

1. แบบมาตรฐาน (Standard helmet) เป็นแบบแรกที่เริ่มใช้ป้องกันได้เฉพาะส่วนบนศีรษะ
2. แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท (Jet helmet) ซึ่งดัดแปลงมาจากแบบมาตรฐาน ตัวหมวกยื่นต่ำลงถึงท้ายทอยทางด้านหลัง และกระดุกขากรรไกรทางด้านหลัง
3. แบบเต็มหน้า (Full face helmet) เป็นแบบล่าสุด มีส่วนป้องกันปากและคางทางด้านหน้า

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ประเทศไทยได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้นิยมใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น จึงได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยภายในประเทศ ให้มีคุณภาพไม่ด้อยไปกว่าของต่างประเทศ

ปัจจัยในการใช้หมวกนิรภัยให้มีประสิทธิภาพ

ในบางครั้งได้มีการเสนอข้อคิดเห็นกันว่า อุบัติเหตุซึ่งเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหลายนั้น เป็นเพราะเขาเหล่านั้นไม่ได้ยินสัญญาณเตือนมาจากแตรของยานพาหนะคันอื่น ๆ และหมวกนิรภัยซึ่งสวมอยู่นั้น ได้ช่วยทำให้ความสามารถในการได้ยินเสียงแตรลดน้อยลงไปด้วยความสามารถที่จะได้ยินเสียงในกรณีขึ้นอยู่กับ

1. โสตประสาทของเขาเอง
2. เสียงจากรถที่เขาขับขี้อยู่เอง (เสียงเครื่องยนต์ เสียงยางบดกับพื้นถนน ฯลฯ)
3. อัตราเร็วในการวิ่งของรถที่เขากำลังขับขี้อยู่ ร่วมกันกับอิทธิพลของเสียงลมซึ่งผ่าน

เข้ามากระทบกับใบหูเขา

4. ระดับเสียงโดยทั่วไปในบริเวณรอบ ๆ ตัว ซึ่งมาจากยานพาหนะอื่น
5. การใช้สิ่งปิดใบหู เช่น แผ่นปิดหูหมวกนิรภัยหรือผ้าพันคอ
6. ทิศทางจากแหล่งที่มาของเสียงที่จะได้ยิน เช่น จากทางด้านหน้าหรือทางด้านหลัง

ของเขา

เพื่อที่จะกำหนดให้ทราบได้ว่าบางข้อของปัจจัยเหล่านี้ อาจมีอิทธิพลต่อความสามารถในการได้ยินเสียงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากน้อยเพียงใด จึงได้กำหนดการทดลองขึ้นมาโดยให้นักขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้หนึ่ง ขับรถด้วยอัตราความเร็วคงที่วิ่งเข้าไปหารถยนต์คันหนึ่ง ซึ่งได้จัดเตรียมการไว้ให้เปิดแตรสัญญาณเสียงบี๊ด ๆ ทุก ๆ ครั้งวินาที รถยนต์คันดังกล่าวนี้จอดอยู่โดยหันหน้าไปยังทิศทาง ซึ่งรถจักรยานยนต์วิ่งเคลื่อนที่เข้ามา เมื่อเขาเริ่มได้ยินเสียงแตรสัญญาณจาก

รถยนต์ ให้เขาคดสวิตช์อันหนึ่งที่เตรียมไว้บนรถจักรยานยนต์คันนั้น เพื่อให้ยังลูกปืนซึ่งทำด้วย
 ชอร์คลงไปยังพื้นทันที ระยะทางซึ่งวัดจากเครื่องหมายชอร์คดังกล่าวไปถึงตำแหน่งของรถยนต์
 จึงแสดงระยะไกลที่สุด ซึ่งเขาสามารถจะได้ยินสัญญาณเสียงแตรของรถยนต์ ในสภาพแวดล้อม
 ต่าง ๆ กันที่ทำการทดลองไว้ และรวบรวมผลได้ดังนี้

1. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแต่รถจักรยานยนต์จอดอยู่กับที่ และไม่ได้ติดเครื่องยนต์ไว้
 รวมทั้งไม่มีเสียงรบกวนอื่น ๆ ด้วย ปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถได้ยินเสียงแตรจาก
 รถยนต์ที่ระยะห่างออกไปเกินกว่า 1 ไมล์

2. เมื่อขับเข้ามาด้วยอัตราเร็วเกินกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งถึงแม้จะไม่ได้สวมหมวก
 นิรภัยอยู่ก็ตาม เขาจะเริ่มได้ยินเสียงแตรรถยนต์ที่ระยะทางซึ่งยังห่างน้อยกว่าระยะห้ามล้อของ
 รถจักรยานยนต์เองเสียอีก สำหรับอัตราเร็ว 45 ไมล์ต่อชั่วโมงระยะทางดังกล่าวนี้จะห่างไม่เกิน
 24 หลา และที่อัตราเร็วสูงกว่านี้มาก ๆ นั้น การใช้สัญญาณเตือนดังกล่าวจะไม่ก่อให้เกิด
 ประโยชน์แต่อย่างใดเลยในทางปฏิบัติ

3. ระยะห่างซึ่งสามารถจะได้ยินเสียงของแตรรถยนต์ได้ ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์
 เข้ามา ด้วยการใช้อัตราเร็วที่ติดตั้งไว้เพียงเบา ๆ นั้น จะห่างเกินกว่าสองเท่าของระยะทาง
 ดังกล่าว ในเมื่อเร่งเครื่องยนต์จนมีเสียงดังมากซึ่งแม้แต่ตัวรถจักรยานยนต์เองจะยังคงจอดอยู่กับที่
 เมื่อเพิ่มอัตราเร็วให้สูงขึ้นจะทำให้เสียงลมปะทะหูดังมากขึ้นตามไปด้วย ความได้เปรียบในข้อนี้
 (เกี่ยวกับเมื่อเดินเครื่องยนต์เบา ๆ) ก็จะลดลง ซึ่งปรากฏว่าเมื่อรถจักรยานยนต์วิ่งเข้ามาด้วย
 อัตราเร็วเพียง 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ความได้เปรียบในข้อนี้จะลดลงเหลือเพียง ร้อยละ 12 เท่านั้น

4. ขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วใด ๆ ซึ่งยังอยู่ระหว่าง 20 ไมล์ ต่อชั่วโมง
 กับ 40 ไมล์ต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ได้ทดสอบสวมหมวกนิรภัย 2 แบบ (เป็นแบบธรรมดาที่ใช้กันอยู่
 ทั่วไป) และปรากฏว่าจากการสวมหมวกนิรภัยอยู่ด้วยนี้ ทำให้ระยะทางซึ่งเคยได้ยินเสียงแตรรถยนต์
 (ในขณะที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย) นั้น ลดลงอีกเป็นระยะทางประมาณ 40 ฟุต

การเลือกและวิธีใช้หมวกนิรภัย

1. หมวกนิรภัยที่ใช้ควรมีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ ไม่เล็กหรือใหญ่เกินไป และคาด
 สายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะ จึงจะสามารถลดความรุนแรงเมื่อเกิด
 อุบัติเหตุได้

2. การเลือกซื้อหมวกควรทดสอบ โดยการสวมหมวกและคาดสายรัดคางให้แน่นแล้ว
 ผลักหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกทางด้านหลังเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะควร
 เปลี่ยนขนาดหมวกใหม่

3. สีของหมวกนิรภัยควรมีสีสดใส เพื่อช่วยให้ผู้ขับรถข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น
4. คุณภาพของหมวกนิรภัยและสายรัดคาง จะเสื่อมไปตามอายุการใช้งานจึงควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 - 5 ปี หรือถ้าเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้ว ก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน
5. หมวกนิรภัยเป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยลดความรุนแรง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการ ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เท่านั้น แต่สิ่งที่สามารถช่วยให้เกิดความปลอดภัยที่ดีที่สุด คือ การขับขี่ด้วยความไม่ประมาทและปฏิบัติตามกฎจราจร

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ดี

ริชาร์ด (Richard. 1984 : 758) ได้แนะนำลักษณะของหมวกนิรภัยที่ดี ควรประกอบด้วย

1. ตัวหมวกชั้นนอกทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง เพื่อป้องกันแรงกระแทก
2. ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน (Polystyrene) ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ เป็นการลดแรงที่จะมากระทำต่อศีรษะให้กระจายออกไป
3. พื้นผิวของหมวกด้านนอกต้องเรียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการหมุนของศีรษะและคอ
4. จุดยึดสายรัดคางบนตัวหมวก ควรอยู่สูงจากขอบหมวกพอสมควร และค่อนข้างไปทาง หลัง ก่อนซื้อให้ทดสอบโดยการสวมหมวกและรัดสายคางให้เรียบร้อย ถ้าหลักทางด้านหลังแล้ว ขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือกว่านั้นก็ไม่ควรซื้อหมวกใบนั้น เพราะขณะเกิดอุบัติเหตุหมวกอาจหลุดทำให้เกิดอันตรายได้

ข้อกำหนดที่ควรทราบเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้หมวกนิรภัย มี 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) (กระทรวงมหาดไทย. ม.ป.ท. : 3) โดยมีสาระสำคัญที่ควรทราบ ดังนี้

1. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2538 เป็นต้นไป ทุกถนน ตรอก ซอย ผู้ขับขี่โดยสารรถจักรยานยนต์ จะต้องสวมหมวกนิรภัย
2. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตท้องที่จังหวัดใหญ่ ๆ ทั่วประเทศ 17 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นนทบุรี นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ ภูเก็ต นครปฐม ปทุมธานี พิษณุโลก สงขลา สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี อุบลราชธานี และสมุทรปราการ จะมีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2538 เป็นต้นไป

3. จะมีผลบังคับครบทุกจังหวัดทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป
4. ลักษณะหมวกจะเป็นแบบหนึ่งแบบใดก็ได้ใน 3 แบบ คือ ครึ่งใบ เต็มใบและปิด
เต็มหน้า
5. หมวกนิรภัยที่ใช้ ถ้าแบบใดมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)
แล้วก็ต้องใช้หมวกที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมกำกับไว้ ซึ่งขณะนี้หมวกนิรภัย
แบบครึ่งใบและเต็มใบ มีการกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรมแล้ว และในกรณีที่มีกระบังลมจะต้อง
ทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี
6. การสวมหมวกนิรภัยต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะ
ป้องกันมิให้หมวกหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ
7. ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท
8. กฎหมายนี้ไม่ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือนิกายศาสนา
อื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

(ธีระพล อรุณะกลีกร. 2540 : 20 - 127)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความใน
พระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญของบางมาตราที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

1. การใช้รถ

1.1 รถจักรยานยนต์ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพแข็งแรงมั่นคงสภาพ
สมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและคน
อื่น ๆ เช่น ห้ามใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์รถสมบูรณ์ครบถ้วนและใช้ได้อย่าง
มีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ รถจักรยานยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถ
และโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคม
ไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด และโคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถต้องส่อง
สว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุดต้องส่องแสงสว่างเมื่อห้ามล้อใช้เท้า สำหรับเสียง
สัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถจักรยานยนต์ และห้ามผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณ
แสงวับวาว เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง
เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือ บรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างให้บรรทุกของไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง

2. สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้ทางดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ไกลขอบทางเดินซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุรา หรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้น หรือสัญญาณจากเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังแล่นผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถในช่องเดินรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

4.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

4.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องลดความเร็วของรถ เมื่อจะเลี้ยว ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือถอยรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เชิงสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอกควัน ฝุ่น ฝน

5. การขับรุดผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อผ่านทางแยก ทางร่วม หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติ ดังนี้

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วม ทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรนั้น แต่ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าว เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของคนขับผ่านไปก่อน

5.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณจราจร เมื่อจะขับรุดผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่าน หรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรุดต่อไปได้

ข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามกฎหมายกำหนดใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มี 3 ประการ คือ

1. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท ชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท มีอายุ 1 ปี (ต่อปี)
3. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท ตลอดชีพ

คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

1. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วยการ

จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538)

4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นคนที่เห็นได้ชัดว่า ไม่สามารถขับรุดได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตราย
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว

8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึด หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การขอเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว เป็นประเภทมีอายุ 1 ปี หรือต่ออายุปีต่อปี หรือเปลี่ยนเป็นประเภทตลอดชีพ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทชั่วคราว เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ถ้าเป็นประเภทตลอดชีพ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี
3. มีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
4. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วยการ

จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538)

5. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นคนที่เห็นได้ชัดว่า ไม่สามารถขับรุดได้
6. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตรายขณะขับรุด
7. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน
8. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
9. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึด หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

10. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ตั้งแต่ 2 ครั้ง ขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถแต่อย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

10.1 ความผิดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

10.2 ความผิดขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

10.3 ความผิดขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

10.4 ความผิดขับรถใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

10.5 ความผิดขับรถโดยประมาท หรือนำพาอันตราย อันอาจเกิดอันตรายต่อ

บุคคล หรือทรัพย์สิน

10.6 ความผิดขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

งานวิจัยในต่างประเทศ

แฮดแดต (Haddad. 1978 : 550 - 557) ได้ศึกษาวิเคราะห์ลักษณะของการบาดเจ็บของผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่เข้ารับการรักษที่โรงพยาบาลมอนทรีออล ประเทศแคนาดา จากห้องฉุกเฉินจำนวน 77 ราย ระหว่างฤดูร้อน ปี ค.ศ. 1974 เป็นเวลา 3 เดือนครึ่ง ผลการศึกษา พบว่า ผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นชายมากที่สุด กลุ่มอายุ 16 - 20 ปี ผู้ป่วยมีทั้งเสียชีวิต บาดเจ็บรุนแรง และบาดเจ็บไม่รุนแรง และพบว่า กลุ่มที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงสุด คือ ผู้ขับขี่เพศชายกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี

เซตตัส และคนอื่น ๆ (Zettas and others. 1979 : 833 - 836) ได้ศึกษาลักษณะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ของผู้ที่เข้ารับการรักษายาบาลที่โรงพยาบาล Valley medical center of cresne, califomia นานกว่า 4 ปี ครั้ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1971 ถึงเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1975 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นชาย กลุ่มอายุเฉลี่ย 22.4 ปี ใช้เวลาในการรักษายาบาลในโรงพยาบาลเฉลี่ย 12.45 วัน ทั้งนี้ต่ำสุด 1 วัน สูงสุด 136 วัน ผู้ป่วยมีทั้งเสียชีวิต บาดเจ็บรุนแรง บาดเจ็บไม่รุนแรง และพบว่าผู้ป่วยเสียชีวิตเนื่องจากบาดแผลที่ศีรษะและคออย่างรุนแรง ผู้ป่วยส่วนใหญ่บาดเจ็บที่แขน ขา แขนส่วนล่าง ขันกระดูก Radius และกระดูกหักแตกที่อวัยวะอื่น ๆ เกือบทุกราย เช่น ข้อมือ ข้อเท้า ขาส่วนล่าง ขาส่วนบน สะโพก

ลูน่า และคนอื่น ๆ (Luna and others. 1983 : 695) ได้ศึกษาเรื่องอิทธิพลของภาวะความมีเนก ที่เกิดจากแอลกอฮอล์ต่อการได้รับบาดเจ็บ ในผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 134 ราย มีผู้อยู่ในอาการมีเนก 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 25 ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการ มีเนก มักไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย ทำให้จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเพิ่มเป็น 2 เท่าของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่มีอาการมีเนก

จินาดู (Jinadu. 1984 : 153 - 156) ได้ศึกษาระบาดวิทยา อุบัติเหตุยานยนต์ใน โอโย สเตท ประเทศไนจีเรีย ปี ค.ศ. 1979 - 1982 ผลการศึกษาพบว่ามียอดผู้ป่วยจากอุบัติเหตุ 34 : 100,000 คน ร้อยละ 7.4 เสียชีวิต จำนวน 2 ใน 3 เกิดในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นสาว ส่วนใหญ่เกิดในช่วงคริสต์มาส เทศกาลอีสเตอร์ และช่วงวันหยุด ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล รถที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด คือ รถที่เกี่ยวกับการค้าขาย สาเหตุที่สำคัญ คือ คนขับขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ในเส้นทางและเมาสุรา

โจนาธาน (Jonathan. 1987 : 22) ได้ศึกษาการป้องกันการได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในนอร์ช ดาโกต้า ปี ค.ศ 1977 - 1978 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสได้รับบาดเจ็บมากกว่าร้อยละ 20 และมีอัตราการเสี่ยงต่อการตายเป็น 3 เท่า ของผู้สวมหมวกนิรภัย

ดีซิกโก (Decicco. 1987 : 112) ได้ศึกษาความเห็นของผู้ขับรถ อายุ 18 - 22 ปี ในเรื่องความปลอดภัยในการจราจรทางบกใน 9 เมือง ของสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดา ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุ โดยให้ผู้ถูกศึกษาตอบถึงทัศนคติ ความเชื่อทั่วไป และพฤติกรรมการขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาของความปลอดภัยในการจราจรและการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ จากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง เกิดจากปัจจัยหลายด้านร่วมกับปัญหาทางด้านสังคมหลายประการ ทำให้ข้อบ่งชี้แตกต่างกันออกไป กลุ่มเพศหญิงเป็นกลุ่มที่มีข้อแตกต่างกับเพศชาย และมีพฤติกรรมความปลอดภัยกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ไทท์ (Tight. 1988 : 8 c) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรไปมาต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยทำการเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุจากที่พักอาศัยในแถบ 5 เมือง ใหญ่ ๆ ในประเทศอังกฤษ ตามตัวแปร เพศ อายุ ลักษณะของสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ ระยะทางไกลจากบ้าน ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่เกิด ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านอุบัติเหตุในการสัญจรไปมาบนท้องถนน มีความสัมพันธ์ต่อการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

งานวิจัยในประเทศไทย

ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2528 : 30 - 40) ได้ศึกษาระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุสูงในช่วงอายุ 15- 24 ปี

ภรต โทณแก้ว (2529 : ก) ได้ศึกษา ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในเขตจราจรในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุเกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 18 - 23 ปี

วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ (2529 : 19) ได้ศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ จากระถางจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2519 - 2522 ผลการศึกษาพบว่า จำนวนผู้ป่วยส่วนใหญ่ที่ได้รับอุบัติเหตุจากระถางจักรยานยนต์อยู่ในกลุ่มวัยรุ่น 14 - 24 ปี และกลุ่มวัยผู้ใหญ่คือ อายุ 25 - 35 ปี

ศิริพร สักกะบุชา (2530 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง ที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ อายุระหว่าง 25 - 64 ปี

สมพร ศรีอินแก้ว (2530 : 51 - 64) ได้ศึกษาข้อมูลผู้ป่วยอุบัติเหตุและคดีโรงพยาบาล ลำปาง (เมื่อปี พ.ศ. 2529) ผลการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการจราจรอายุที่พบบ่อยที่สุด คือ 15 - 29 ปี รองลงมาได้แก่ 30 - 44 ปี

ประวิทย์ ลิ้มสุวรรณ และคนอื่น ๆ (กิตติ พุฒิกานนท์. 2531 : 15 ; อ้างอิงมาจากประวิทย์ ลิ้มสุวรรณ และคนอื่น ๆ. ม.ป.ป.) ได้ศึกษาย้อนหลังปี พ.ศ. 2520 - 2521 ที่โรงพยาบาลเลิศจิน ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากระถางจักรยานยนต์ เกิดกับคน ช่วงอายุ 15 - 35 ปี ถึง 2,360 ราย คิดเป็นร้อยละ 77.7

วนิดา เมธาลักษณ์ (2534 : 39 - 90) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล สังกัดกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่าช่วงอายุ 20 - 24 ปี ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ร้อยละ 26.00

ทินกร พงศ์วิวัฒน์ (2536 : 18) ได้ศึกษาถึงลักษณะของผู้ป่วยที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จากระถางจักรยานยนต์ ในโรงพยาบาลวชิระ ภูเก็ต ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มอายุที่พบมากที่สุด คือ ช่วง อายุ 20 - 29 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.10

ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีผู้ศึกษาวิจัยดังนี้

รัมภา หทัยธรรม (2538 : 80) งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร โดยวิธีการศึกษา แบบ Cross-sectional study ทำการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในคิดตามจุดต่าง ๆ ของถนนและชุมชนจำนวน 45 คิว ผู้ขับขี่ 735 คน เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 49.9 เฉลี่ย คนละ 1 ครั้ง ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุขณะไม่มีผู้โดยสารซ้อนท้าย ร้อยละ 89.9 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นงานประจำ

รายได้จากการขับชื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีผู้ศึกษาวิจัยดังนี้

วนิดา กำจัดัดสกร (2529 : 84) ได้ศึกษาผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลตากสิน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์มีรายได้ช่วง 2,001 - 3,000 บาทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.90 รองลงมา คือ มีรายได้อยู่ในช่วง 1,000 - 2,000 บาท

ระดับการศึกษา มีผู้ศึกษาวิจัยดังนี้

อนันต์ ตันมขยกุล (2528 : 22 - 26) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์โดยนำข้อมูลจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์มาวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่รับการศึกษาที่ดี เข้าใจถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัยว่าเป็นสิ่งสำคัญที่ใช้ป้องกัน และลดความรุนแรงการบาดเจ็บของสมองได้ดี

วนิดา กำจัดัดสกร (2529 : 72) ได้ศึกษาพบว่าผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาในชั้นประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.10 รองลงมา คือ กลุ่มที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น

วิจิตร บุณยะโหดระ และคนอื่น ๆ (2529 : 22) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับชื้อที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ มีระดับการศึกษาในชั้นประถมตอนปลายมากที่สุด คือ ร้อยละ 036.30 รองลงมา คือ กลุ่มที่มีระดับการศึกษาในชั้นประถมศึกษาตอนต้นหรือต่ำกว่า

วนิดา เมธลักษณ์ (2534 : 39 - 90) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล สังกัดกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุรุนแรงส่วนใหญ่ มีระดับการศึกษาในชั้นประถมศึกษา คือ ร้อยละ 39.00

ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีผู้ศึกษาวิจัยดังนี้

ลีดา สุจริตกุล (2526 : 45) ได้ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับชื้อที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยเพศชายที่ประสบอุบัติเหตุขณะขับชื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศิริราช และจากผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์เพศชายที่เป็นเพื่อนหรือญาติผู้ป่วย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับชื้อที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความคิดเห็นต่ำสุดในเรื่องควรสวมหมวกนิรภัย

วิลาสินี วงษ์ประเสริฐ (2529 : 51) ได้ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนถนนจะมีการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุบนถนน

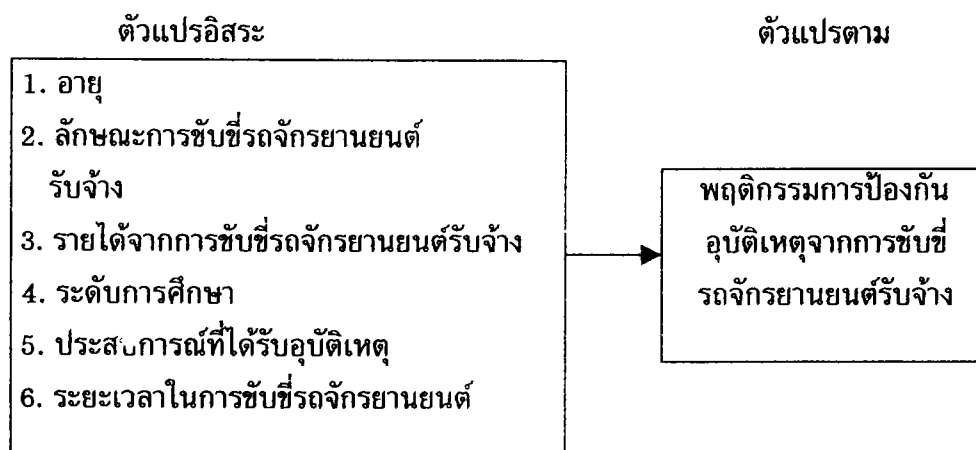
วนิดา พันธุ์สะอาด (2535 : 71) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียน ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5

ระยะเวลาในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มีผู้ศึกษาวิจัยดังนี้

ประชา ทักษพันธุ์ (2529 : 212) ได้ศึกษาอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ระยะเวลาแตกต่างกันนั้น มีอาจเป็นเครื่องชี้ได้ว่าจะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอไป แต่ประสบการณ์จากการประสบอุบัติเหตุในอดีตมีแนวโน้มในการลดอุบัติเหตุครั้งต่อไป

วนิดา กำจัดัดสกร (2529 : 35) ได้ศึกษาและพบว่าระยะเวลาการขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีส่วนสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุ คือ ผู้ขับซิ่งที่มีประสบการณ์การขับน้อย ในช่วงระยะเวลา 1 - 3 ปี จะประสบอุบัติเหตุจากการขับมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับยาวนานกว่า แต่เป็นสิ่งที่น่าสังเกตว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับมากกว่า 10 ปี กลับเกิดอุบัติเหตุจากการขับมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ 4 - 6 ปี และ 7 - 9 ปี ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น การที่ผู้ขับซิ่งมีประสบการณ์การขับนานกว่า 10 ปีขึ้นไป ย่อมจะสัมพันธ์กับการมีอายุมากขึ้น

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งต่างประเทศและในประเทศ จะเห็นว่า การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ จะขึ้นอยู่กับตัวแปร ได้แก่ อายุ ลักษณะการขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง ฐานะทางเศรษฐกิจครอบครัว ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้ทำให้ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสามารถสรุปออกมาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ ดังปรากฏตามภาพประกอบ 3



ภาพประกอบ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า

- [illegible]

16. ผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับชีรดจักรยานยนต์ต่างกัน จะมี
ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์แตกต่างกัน
17. ผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับชีรดจักรยานยนต์ต่างกัน จะมี
เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์แตกต่างกัน
18. ผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับชีรดจักรยานยนต์ต่างกัน จะมี
การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์แตกต่างกัน
19. ความรู้กับเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์ มีความ
สัมพันธ์กันทางบวก
20. ความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์
มีความสัมพันธ์กันทางบวก
21. เจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับชีรดจักรยานยนต์
มีความสัมพันธ์กันทางบวก

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ
4. เกณฑ์การให้คะแนน
5. การหาคุณภาพเครื่องมือ
6. วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล
7. วิธีจัดการกับข้อมูล
8. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 3,000 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ซึ่งได้มาโดยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) จำนวน 360 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการคำนวณของยามานะ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2537 : 27)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

N แทน จำนวนประชากร

e แทน ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้กำหนดให้มี ความคลาดเคลื่อน เท่ากับ 0.05)

การเลือกกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้
 ทำการเลือกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยวิธีสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ได้ จำนวนทั้งหมด 360 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง หนังสือ เอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการสร้างแบบสอบถามต่าง ๆ แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถ จักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นคำถามแบบปรนัย เลือกตอบ ใช่ ไม่ใช่ ไม่ทราบ จำนวน 11 ข้อ

แบบทดสอบตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน ตอบไม่ทราบให้ 0 คะแนน

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 21 ข้อ

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ จำนวน 34 ข้อ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาค้นคว้าความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จาก ทฤษฎี ตำรา เอกสาร วารสาร และจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งงานวิจัยต่างประเทศและงานวิจัยในประเทศ

2. ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการสร้างแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติจากตำรา และเอกสารต่าง ๆ

3. สร้างแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาจากแบบทดสอบและแบบสอบถามต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกันได้ข้อคำถามวัดพฤติกรรมความรู้ จำนวน 48 ข้อ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านเจตคติ จำนวน 50 ข้อ และข้อคำถามวัดพฤติกรรมปฏิบัติ 46 ข้อ

4. นำแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติที่สร้างขึ้นมาเสนอประธานและกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

5. นำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาแล้วได้ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านความรู้ จำนวน 37 ข้อ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านเจตคติ จำนวน 34 ข้อ และข้อคำถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติ จำนวน 43 ข้อ

6. นำแบบทดสอบ และแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐมที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง 50 คน แล้วนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์หาคุณภาพของเครื่องมือ ได้ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านความรู้จำนวน 11 ข้อ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านเจตคติ จำนวน 21 ข้อ และข้อคำถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติจำนวน 34 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนน

1. แบบทดสอบวัดความรู้ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน
ถ้าตอบผิดหรือไม่ตอบได้ 0 คะแนน

เกณฑ์การแปลผลคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุแบ่งเป็น 5 ระดับดังนี้
(กระทรวงศึกษาธิการ. 2532 : 420-421)

คะแนนร้อยละ 80-100	หมายถึง	มีความรู้ในระดับดีมาก
คะแนนร้อยละ 70-79	หมายถึง	มีความรู้ในระดับดี
คะแนนร้อยละ 60-69	หมายถึง	มีความรู้ในระดับปานกลาง
คะแนนร้อยละ 50-59	หมายถึง	มีความรู้ในระดับผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
คะแนนร้อยละ 00-49	หมายถึง	มีความรู้ในระดับต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ

2. แบบสอบถามวัดเจตคติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยกำหนดให้คะแนนแบบสอบถามเป็นรายข้อดังนี้

ข้อคำถามที่มีลักษณะทางบวกให้คะแนนดังนี้

ข้อเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน
เห็นด้วย	4 คะแนน

ไม่แน่ใจ	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน
ข้อคำถามที่มีลักษณะทางลบให้คะแนนดังนี้	
ข้อเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน
เห็นด้วย	2 คะแนน
ไม่แน่ใจ	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	4 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน

หาค่าเฉลี่ย เมื่อทำการวิเคราะห์แปลผลระดับเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีเกณฑ์การประเมินระดับเจตคติ ดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์.
2538 : 9)

เกณฑ์ค่าเฉลี่ย	ระดับเจตคติ
4.50 - 5.00	หมายถึง เจตคติดี
3.50 - 4.49	หมายถึง เจตคติก่อนข้างดี
2.50 - 3.49	หมายถึง เจตคติดีปานกลาง
1.50 - 2.49	หมายถึง เจตคติก่อนข้างต่ำ
1.00 - 1.49	หมายถึง เจตคติต่ำ

3. แบบสอบถาม การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการให้คะแนนการตอบ
แบบสอบถามเป็นรายข้อดังนี้

ข้อคำถามที่มีลักษณะทางบวกให้คะแนนดังนี้

ข้อเลือก	คะแนน
ปฏิบัติ	2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	0 คะแนน
ไม่ปฏิบัติ	0 คะแนน

ข้อคำถามที่มีลักษณะทางลบให้คะแนนดังนี้

ข้อเลือก	คะแนน
ปฏิบัติ	0 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	1 คะแนน
ไม่ปฏิบัติ	2 คะแนน

หาค่าเฉลี่ย เมื่อทำการวิเคราะห์แปลผลระดับ การปฏิบัติเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุ
โดยมีกฎเกณฑ์การประเมินระดับเจตคติดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์, 2538 : 9)

1.34-2.00	หมายถึง	การปฏิบัติดี
0.67-1.33	หมายถึง	การปฏิบัติพอใช้
0.00-0.66	หมายถึง	การปฏิบัติต้องปรับปรุง

การหาคุณภาพของเครื่องมือ

1. การหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหาของเครื่องมือ โดยนำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วจำนวน 114 ข้อ ได้แก่ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านความรู้จำนวน 48 ข้อ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านเจตคติจำนวน 50 ข้อ และข้อคำถามวัดพฤติกรรม ด้านการปฏิบัติ จำนวน 46 ข้อ นำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาและความเหมาะสมทางภาษาเป็นรายข้อว่าแต่ละข้อคำถามนั้นมีความสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะกลุ่มพฤติกรรม โดยใช้เกณฑ์คะแนนดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 : 117)

- + เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนลักษณะเฉพาะกลุ่มพฤติกรรมนั้น
- 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนลักษณะเฉพาะของกลุ่มพฤติกรรมนั้นหรือไม่
- เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามนั้น ไม่เป็นตัวแทนลักษณะเฉพาะของกลุ่มพฤติกรรมนั้น

แล้วนำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม ซึ่งได้คัดเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง เท่ากับ 0.5 หรือมากกว่า 0.5 ขึ้นไป ถือว่ามีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาและสามารถนำไปใช้ได้จำแนกเป็นข้อคำถามวัดพฤติกรรม ด้านความรู้จำนวน 37 ข้อ ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านเจตคติจำนวน 34 ข้อ และข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ จำนวน 43 ข้อ

2. การวิเคราะห์หาค่าความยากง่าย (Difficulty) และ ค่าอำนาจจำแนก(Discrimination) ของแบบทดสอบและแบบสอบถามกระทำโดยนำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้กับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน แล้วนำคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์ดังนี้

2.1 หาค่าความยากง่ายของแบบทดสอบความรู้โดยคิดจากสัดส่วนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่ตอบข้อนั้น ๆ ถูก แล้วเลือกข้อคำถามที่มีความยากง่ายระหว่าง .20 ถึง .80 ได้แบบทดสอบความรู้ จำนวน 11 ข้อ จาก 37 ข้อ ที่มีค่าความยากง่ายระหว่าง .29 ถึง .79

2.2 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบความรู้เป็นรายข้อ โดยใช้ค่าสหสัมพันธ์แบบพอยต์ ไบซีเรียล (Point biserial correlation) ซึ่งเป็นค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ และเลือกข้อที่มีอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.20 ขึ้นไป (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119) ได้แบบทดสอบความรู้ จำนวน 11 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ .29 - .79

2.3 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเจตคติ และแบบสอบถามการปฏิบัติด้วยค่าที (t-test) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 139) เลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนก 1.75 ขึ้นไป โดยแบบสอบถามเจตคติ จำนวน 34 ข้อ เมื่อนำมาหาค่าอำนาจจำแนกแล้วได้ จำนวน 21 ข้อ ที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 1.86 - 7.14 แบบสอบถามการปฏิบัติ จำนวน 43 ข้อ เมื่อหาค่าอำนาจจำแนกแล้วได้ข้อคำถามวัดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติจำนวน 34 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนก ตั้งแต่ 2.16 - 7.74

3. ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ

3.1 การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้ ที่มีเกณฑ์การให้คะแนนคือ ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน นำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตร คูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder richardson KR₂₀) (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539:121) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้เท่ากับ 0.65

3.2 การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติ หาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟา (α - Coefficient) (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 118) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติเท่ากับ 0.71 และได้ค่าความเชื่อมั่นของ แบบสอบถามการปฏิบัติเท่ากับ 0.89

วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองตามทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยติดต่อกับหัวหน้าคิว เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
2. รองนกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะตอบเสร็จ และเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ระยะเวลาที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2543 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2543 ได้มาจำนวน 360 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100
3. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทุกฉบับ

วิธีจัดการกับข้อมูล

เมื่อผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติได้ จึงนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เอสพีเอสเอส (SPSS : Statistical package for the social scienc) ตามขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติ แล้วคัดเลือกเฉพาะที่สมบูรณ์ไว้สำหรับนำมาวิเคราะห์ต่อไป

2. ตรวจให้คะแนนแบบทดสอบและแบบสอบถาม ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้

3. วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ โดยมีขั้นตอนดังนี้

3.1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัว นำมาวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่หาค่าร้อยละ

3.2 แบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ นำมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S)

3.3 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระต่อกันโดยการทดสอบด้วยค่าที (t - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4, 5, 6, 13, 14, 15

3.4 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้การทดสอบแบบวิเคราะห์ความแปรปรวน 1 ตัวประกอบ (One way analysis of variance) หรือสถิติค่าเอฟ (F - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 17, 18

3.5 กรณีที่ผลการทดสอบระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีของ นิวแมน - คูลส์ (Newman - Kuels method)

3.6 หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพียร์สัน (Pearson product moment correlation coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 19, 20, 21

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติพื้นฐาน ซึ่งมีดังนี้

1.1 ค่าร้อยละใช้สูตร (ประกอบ กรรณสูตร. 2525 : 73)

$$P = \frac{f}{n} \times 100$$

เมื่อ P แทน ค่าร้อยละ

f แทน ความถี่ที่ต้องการแปลงเป็นค่าร้อยละ

n แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

1.2 ค่าคะแนนเฉลี่ยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 40)

$$\bar{X} = \frac{\sum x}{n}$$

เมื่อ $\bar{X}$ แทน ค่าคะแนนเฉลี่ย
 $\sum x$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
 n แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

1.3 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 79)

$$S = \sqrt{\frac{\sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ S แทน ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
 $\sum x^2$ แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง
 $(\sum x)^2$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง
 n แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

2. สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพของเครื่องมือ

2.1 การหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหา โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 :

124)

$$IC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IC แทน ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับลักษณะ
 พฤติกรรม
 $\sum R$ แทน ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเนื้อหาทั้งหมด
 N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

2.2 การวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนก ของแบบทดสอบความรู้ โดยหาค่า สหสัมพันธ์แบบพอย์ไบซีเรียล (Point biserial correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119)

$$r_{pbis} = \frac{\bar{Y}_p - \bar{Y}_q}{S_y \sqrt{pq}}$$

เมื่อ	r_{pbis}	แทน	ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อ
	$\bar{Y}_p$	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้างที่ตอบข้อนั้นถูก
	$\bar{Y}_q$	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้างที่ตอบข้อนั้นผิด
	S_y	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนรวมทั้งหมด
	p	แทน	ค่าความยากของข้อสอบนั้น (สัดส่วนของผู้ขับขีรถ จักรยานยนต์รับจ้างที่ตอบข้อนั้นถูก)
	q	แทน	ค่า (1 - P) คือ สัดส่วนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้างที่ตอบข้อนั้นผิด

2.3 การวิเคราะห์ความยากง่าย โดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2538 : 210)

$$P = \frac{R}{N}$$

เมื่อ	P	แทน	ค่าความยากง่ายของคำถามแต่ละข้อ
	R	แทน	จำนวนคนที่ทำข้อนั้นถูก
	N	แทน	จำนวนคนที่ทำข้อนั้นทั้งหมด

2.4 วิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบทดสอบวัดความรู้ ทั้งฉบับ โดยใช้สูตร KR ²⁰
ของ คูเนลล์ ริชาร์ดสัน (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 121)

$$r_{tt} = \frac{n}{n-1} \left[\frac{S_t^2 - \sum pq}{S_t^2} \right]$$

เมื่อ r_t	แทน ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ
n	แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม
S_t^2	แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนรวมแบบสอบถามทั้งฉบับ
p	แทน สัดส่วนของคนทำถูกในแต่ละข้อ
q	แทน สัดส่วนคนทำผิดในแต่ละข้อ ($1 - P$)

2.5 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติ โดยหาอัตราส่วน
วิกฤติ t เป็นรายข้อโดยวิธีการของ t -test (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 139) โดยใช้สูตร

$$t = \frac{\bar{X}_H - \bar{X}_L}{\sqrt{\frac{S_H^2}{N_H} - \frac{S_L^2}{n_L}}}$$

เมื่อ t	แทน ค่าที่ใช้พิจารณาของการแจกแจงแบบที่
X_H	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มสูง
X_L	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มต่ำ
S_H^2	แทน คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มสูง
S_L^2	แทน คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มต่ำ
n	แทน จำนวนคนในแต่ละกลุ่มซึ่งเท่ากัน

2.6 วิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามวัดเจตคติ และการปฏิบัติ โดยหา
สัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของ ครอนบัค (ล้วน สายยศ และ อังคณา สายยศ.
2538 : 200)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum Si^2}{S_t^2} \right]$$

เมื่อ α	แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ
n	แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม
Si^2	แทน คะแนนความแปรปรวนของคะแนนรายข้อ
S_t^2	แทน คะแนนความแปรปรวนของแบบสอบถามทั้งฉบับ

3. สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน

3.1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของ
ตัวแปร 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระโดยการทดสอบค่าที่ (t - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 4, 5,
6, 13, 14, 15 โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537 : 177)

$$t = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$$

$$df = \frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} \right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{n_2 - 1}}$$

เมื่อ t แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t-distribution

x_1, x_2 แทน ค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และกลุ่มตัวอย่างที่ 2

S_1^2, S_2^2 แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และ
กลุ่มตัวอย่างที่ 2

n_1, n_2 แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และกลุ่มตัวอย่างที่ 2

df แทน ชั้นแห่งความเป็นอิสระ

3.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้การ
ทดสอบแบบวิเคราะห์ความแปรปรวน 1 ตัวประกอบ (One way analysis of variance) หรือค่าเอฟ
(F - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 17, 18 โดยใช้สูตร
(ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 249)

$$F = \frac{MS_B}{MS_W}$$

เมื่อ F แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน F - distribution
 MS_B แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกกำลังสอง (Mean square)
 ระหว่างกลุ่ม
 MS_w แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกกำลังสอง (Mean square)
 ภายในกลุ่ม

เมื่อพบว่า ผลการทดสอบมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีของนิแมนคูลส์ (Newman - Keuls method) ใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 268)

$$q \cdot \sqrt{\frac{MS_w}{n}}$$

เมื่อ q แทน q - statistic ที่ได้จากตาราง
 MS_w แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกกำลังสอง (Mean square) ภายในกลุ่ม
 n แทน จำนวนคะแนนในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง

3.3 หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson product moment correlation) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 19,20,21 (วิเชียร เกตุสิงห์. 2537 : 87)

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

เมื่อ r_{xy} แทน สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปร x กับตัวแปร y
 $\sum x$ แทน ผลรวมของคะแนน x
 $\sum y$ แทน ผลรวมของคะแนน y
 $\sum x^2$ แทน ผลรวมของคะแนน x แต่ละตัวยกกำลังสอง
 $\sum y^2$ แทน ผลรวมของคะแนน y แต่ละตัวยกกำลังสอง
 $\sum xy$ แทน ผลรวมของผลคูณระหว่าง x กับ y
 n แทน จำนวนคน

จะทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ที่คำนวณได้โดยทดสอบค่าที่
(t -test) ใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 325)

$$t = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - r^2}}$$

เมื่อ t แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t - distribution

r แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ที่คำนวณได้

n แทน จำนวนคน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า

ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการแปลความหมาย ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ต่าง ๆ แทนความหมายดังต่อไปนี้

n	แทน	จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	คะแนนเฉลี่ย
S	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์ t-distribution
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์ F-distribution
p	แทน	ความน่าจะเป็นหรือโอกาส (Probability)
df	แทน	ขั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of freedom)
ss	แทน	ผลบวกกำลังสองของคะแนน (Sum of square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยของผลบวกกำลังสองของคะแนน (Mean of Square)
q	แทน	q-Statistic
r	แทน	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 360 ฉบับ เป็นแบบสอบถามที่ได้คำตอบแบบสอบถามสมบูรณ์ ร้อยละ 100 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป เอสพีเอสเอส ฟอร์ วินโด (SPSS For Window/Statistical Package for the Social Scilnees for Windows) ดำเนินการวิเคราะห์โดยแบ่งเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามตัวแปร เพศ อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์พฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแสดง ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) และทำการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปร อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทดสอบ ค่าที (t-test) และค่าเอฟ (F-test) แล้วนำมาเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) แล้วนำมาเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

ผลการศึกษาค้นคว้า

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปร เพศ อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ดังปรากฏตามตาราง 5

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ ลักษณะการ ขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	258	71.70
หญิง	102	28.30
รวม	360	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	36	10.00
20 – 30 ปี	130	36.10
31 – 40 ปี	129	35.80
41 – 50 ปี	55	15.30
50 ปีขึ้นไป	10	2.80
รวม	360	100.00
3. ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง		
ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ	206	57.20
ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ	154	42.80
รวม	360	100.00
4. รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาท ต่อวัน)		
รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	49	13.61
รายได้ 100 – 200 บาทต่อวัน	216	60.00
รายได้ 201 – 300 บาทต่อวัน	79	21.94
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	16	4.45
รวม	360	100.00

ตาราง 5 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
5. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าประถมศึกษา	41	11.40
ประถมศึกษา	183	50.80
มัธยมศึกษา	123	34.20
อุดมศึกษา	13	3.60
รวม	360	100.00
6. ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ		
เคยได้รับอุบัติเหตุ	266	73.90
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	94	26.10
รวม	360	100.00
7. ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	18	5.00
1 - 2 ปี	79	21.95
3 - 4 ปี	102	28.33
5 - 6 ปี	54	15.00
มากกว่า 6 ปี	107	29.72
รวม	360	100.00

จากตาราง 5 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 360 คน เป็นเพศชาย มากกว่าหญิง คือเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 71.70 เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 28.30

ด้านอายุพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ช่วงอายุ 20 - 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.10 รองลงมา ได้แก่ช่วงอายุ 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.80 ช่วงอายุ 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.30 ช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.00 และช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 2.80 ตามลำดับ

ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ คิดเป็นร้อยละ 57.20 การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ คิดเป็นร้อยละ 42.80

รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน) ส่วนใหญ่ อยู่ในช่วง 100 – 200 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 60.00 รองลงมาได้แก่ รายได้ช่วง 201 – 300 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 21.90 รายได้ ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 13.60 และรายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.40

ระดับการศึกษา พบว่าจบประถมศึกษามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.80 รองลงมาได้แก่ มัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 34.20 ต่ำกว่าประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 11.40 และอุดมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 3.60

ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุพบว่า เคยได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 73.90 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 26.10

ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดได้แก่ มากกว่า 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.70 รองลงมาได้แก่ 3 – 4 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.30 ขับขี่ 1 – 2 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 วิเคราะห์พฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

2.1 หาค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังปรากฏตามตาราง 6 และตาราง 7

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามระดับคะแนนของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้		
ดีมาก	-	-
ดี	317	87.64
ปานกลาง	43	12.36
ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ	-	-
ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ	-	-
รวม	360	100.00
เจตคติ		
ดี	115	31.94
ค่อนข้างดี	72	19.77
ดีปานกลาง	173	48.29
ค่อนข้างต่ำ	-	-
ต่ำ	-	-
รวม	360	100.00
การปฏิบัติ		
ดี	335	93.43
พอใช้	25	6.57
ต้องปรับปรุง	-	-
รวม	360	100.00

จากตาราง 6 แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมด้านความรู้ เพียง 2 ระดับ คือ ระดับดี และระดับปานกลาง โดยพบระดับดี จำนวน 317 คน คิดเป็นร้อยละ 87.64 และระดับปานกลาง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.36 และไม่พบว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ระดับดีมาก ผ่านการขั้นต่ำ และต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ

พฤติกรรมด้านเจตคติ มี 3 ระดับ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีคะแนนพฤติกรรมด้านเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 48.29 รองลงมา

ได้แก่ ระดับดี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 31.94 น้อยที่สุดได้แก่ ระดับค่อนข้างดี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 19.77 และไม่พบว่ามีผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเจตคติระดับค่อนข้างต่ำและต่ำ

พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ มี 2 ระดับ คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีคะแนนพฤติกรรมด้านการปฏิบัติอยู่ในระดับดี จำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 93.43 รองลงมาได้แก่ ระดับพอใช้ จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.57 และไม่พบว่ามีผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการปฏิบัติระดับต้องปรับปรุง

ตาราง 7 ค่าคะแนนเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

พฤติกรรม	n	$\bar{X}$	S	ระดับ
ความรู้	360	72.15	19.45	ดี
เจตคติ	360	3.48	0.51	ดีปานกลาง
การปฏิบัติ	360	1.44	0.29	ดี

จากตาราง 7 แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีระดับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับ ดี มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 72.15 มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับ ดีปานกลาง คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 และมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี คะแนนเท่ากับ 1.44

2.2 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปร ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ดังปรากฏตามตาราง 8 และตาราง 9 ตามลำดับ โดยการทดสอบค่าที

ตาราง 8 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปร ลักษณะการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

พฤติกรรม	ลักษณะการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	n	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้						
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ	206	72.42	19.72	0.31	.759
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ	154	71.78	19.14		
เจตคติ						
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ	206	3.49	0.50	0.42	.676
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ	154	3.47	0.51		
การปฏิบัติ						
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ	206	1.43	0.28	-0.66	.509
	ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ	154	1.45	0.29		

จากตาราง 8 พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นงานประจำมีคะแนนเฉลี่ยความรู้ 72.42 คะแนนเฉลี่ย เจตคติ 3.49 และคะแนนเฉลี่ย 1.43 ส่วนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นงานพิเศษมีคะแนนเฉลี่ยความรู้ 71.78 คะแนนเฉลี่ยเจตคติ 3.47 และคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติ 1.45 ผลการทดสอบพบ ว่าทั้งผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นงานประจำ และเป็นงานพิเศษ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4, 5 และ 6 ที่ว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน จะมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกัน

ตาราง 9 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปรประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

พฤติกรรม	ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	n	$\bar{X}$	S	t	P
ความรู้	เคยได้รับอุบัติเหตุ	266	73.96	17.69	2.65**	.009
	ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	94	67.02	23.09		
เจตคติ	เคยได้รับอุบัติเหตุ	266	3.51	0.50	2.12*	.036
	ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	94	3.38	0.51		
การปฏิบัติ	เคยได้รับอุบัติเหตุ	266	1.44	0.28	0.63	.529
	ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	94	1.42	0.30		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 9 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมีคะแนนเฉลี่ยความรู้ 73.96 คะแนนเฉลี่ย เจตคติ 3.51 และคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติ 1.44 ส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีคะแนนเฉลี่ยความรู้ 67.00 คะแนนเฉลี่ยเจตคติ 3.38 และคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติ 1.42 ผลการทดสอบพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีความรู้สูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 13 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ส่วนเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุและผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยได้รับอุบัติเหตุมีเจตคติดีกว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 14 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุแตกต่างกัน จะมีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับซึ่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ และผู้ขับซึ่ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 15 ที่ว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกัน จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

2.3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามตัวแปร อายุ รายได้จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One Way Analysis of Variance) ดังปรากฏตามตารางต่อไปนี้

2.3.1 ตัวแปรอายุ

ตาราง 10 คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามตัวแปรอายุ

อายุ	n	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
ต่ำกว่า 20 ปี	36	62.88	27.18	3.24	0.58	1.27	0.30
20 – 30 ปี	130	70.79	19.31	3.50	0.49	1.43	0.29
31 – 40 ปี	129	76.39	16.37	3.53	0.48	1.47	0.27
41 – 50 ปี	55	71.90	18.54	3.48	0.54	1.48	0.24
50 ปีขึ้นไป	10	70.00	19.19	3.40	0.45	1.39	0.39

จากตาราง 10 แสดงว่า ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุช่วง 31 – 40 ปี มีคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์มากที่สุด เท่ากับ 76.39 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 41 – 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 71.90 ช่วงอายุ 20 – 30 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 70.79 อายุ 50 ปีขึ้นไป มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 70.00 และอายุต่ำกว่า 20 ปี มีคะแนนเฉลี่ยรู้น้อยที่สุดเท่ากับ 62.88

ในด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ช่วงอายุ 31 - 40 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติมากที่สุด ($\bar{X} = 3.53$, $S = 0.48$) รองลงมา คือ ช่วงอายุ 20 - 30 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.50 ช่วงอายุ 41 - 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.48 ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.40 และช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.24 คะแนนเฉลี่ยของการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ช่วงอายุ 41 - 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติมากที่สุดเท่ากับ 1.48 รองลงมาคือช่วงอายุ 31 - 40 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.47 ช่วงอายุ 20 - 30 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติต่ำสุดเท่ากับ 1.43 ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.39 และช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความเฉลี่ยการปฏิบัติต่ำสุดเท่ากับ 1.27

ตาราง 11 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรอายุ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	4	5712.98	1428.25	3.90**	.0041
ภายในกลุ่ม	355	130115.98	366.52		
รวม	359	135828.96			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	2.53	0.63	2.52*	.0410
ภายในกลุ่ม	355	89.07	0.25		
รวม	359	91.60			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	1.31	0.33	4.17**	.0026
ภายในกลุ่ม	355	27.90	0.08		
รวม	359	29.22			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 11 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ที่มีอายุต่างกันจะมีความรู้ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ .01 และมีเจตคติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 1 ข้อที่ 2 และข้อที่ 3 ที่ว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน จะมีความรู้ เจตคติ และ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

เพื่อให้ทราบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดย ใช้วิธีนิวแมน-คูล (Newman-keuls Method) ดังปรากฏตามตาราง 12

ตาราง 12 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้านความรู้ เกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้าง จำแนกตาม อายุ

อายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 20 ปี	50 ปีขึ้นไป	20 – 30 ปี	41 – 30 ปี	31 – 40 ปี
		62.88	70.00	70.77	71.90	76.39
ต่ำกว่า 20 ปี	62.88	-	7.12	7.89	9.02	13.51*
50 ปีขึ้นไป	70.00		-	0.77	1.90	6.39
20 – 30 ปี	70.77			-	1.13	5.62*
41 – 50 ปี	71.90				-	4.49
31 – 40 ปี	76.39					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 12 แสดงว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีความรู้เกี่ยว กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มี อายุต่ำกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ขับขีรถ จักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 20 – 30 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 20 – 30 ปี

ตาราง 13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้าน
เจตคติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างจำแนกอายุ

อายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 20 ปี	50 ปีขึ้นไป	41 – 50 ปี	20 – 30 ปี	31 – 40 ปี
		3.24	3.40	3.48	3.50	3.53
ต่ำกว่า 20 ปี	3.24	–	0.16	0.24	0.26*	0.29*
50 ปีขึ้นไป	3.40		–	0.08	0.10	0.13
41 – 50 ปี	3.48			–	0.02	0.05
20 – 30 ปี	3.50				–	0.03
31 – 40 ปี	3.35					–

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 13 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีอายุ 20 – 30 ปี และ 31 – 40 ปี มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 25 – 30 ปี และ 31 – 40 ปี มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

ตาราง 14 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามอายุ

อายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 20 ปี	50 ปีขึ้นไป	20 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี
		1.27	1.39	1.43	1.47	1.48
ต่ำกว่า 20 ปี	1.27	-	0.12	0.16*	0.20*	0.21*
20 – 30 ปี	1.39		-	0.04	0.08	0.09
31 – 40 ปี	1.43			-	0.04	0.05
31 – 40 ปี	1.47				-	0.01
41 – 50 ปี	1.48					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 14 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 20 – 30 ปี 31 – 40 ปี และ 41 – 50 ปี มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุ 20 – 30 ปี 31 – 40 ปี และ 41 – 50 ปี มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

2.3.2 ตัวแปรรายได้จากการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตาราง 15 คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามตัวแปรรายได้จากการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง

รายได้จากการขับซื้อ จักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน)	n	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	49	61.60	23.64	3.29	0.49	1.33	0.32
รายได้ 100-200 บาทต่อวัน	216	74.33	18.59	3.52	0.53	1.48	0.27
รายได้ 201-300 บาทต่อวัน	79	73.99	16.39	3.50	0.43	1.42	0.27
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	16	65.91	20.60	3.36	0.45	1.32	0.33

จากตาราง 15 แสดงว่าผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง 100-200 บาทต่อวัน มีคะแนนความรู้มากที่สุด เท่ากับ 74.32 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีรายได้ 201 - 300 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 73.99 กลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 300 บาทต่อวันมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 65.91 และกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยความรู้ต่ำสุดเท่ากับ 61.60 ด้านเจตคติพบว่าผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ 100 - 200 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติสูงสุด เท่ากับ 3.52 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีรายได้ 201 - 300 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.50 กลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.36 และกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติต่ำสุดเท่ากับ 3.29 ด้านการปฏิบัติพบว่า ผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ 100-200 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติสูงสุด เท่ากับ 1.48 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีรายได้ 201 - 300 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.42 กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.33 และกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติต่ำสุดเท่ากับ 1.32

ตาราง 16 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนของพฤติกรรมความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

พฤติกรรม	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้	ระหว่างกลุ่ม	3	7373.2871	2457.7624	6.8114**	.0002
	ภายในกลุ่ม	356	128455.6844	360.8306		
	รวม	359	15828.9715			
เจตคติ	ระหว่างกลุ่ม	3	2.3681	0.7894	3.1495*	.0251
	ภายในกลุ่ม	356	89.2710	0.2506		
	รวม	359	81.5952			
การปฏิบัติ	ระหว่างกลุ่ม	3	1.3722	0.4574	5.8483**	.0007
	ภายในกลุ่ม	356	27.8430	0.0782		
	รวม	359	29.2152			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 16 แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีความรู้และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 7 และ 9 ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันจะมีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันส่วนเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 8 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันจะมีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ดังนั้นจึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยใช้วิธีนิวแมน - คูลส์ (Newman - Keuls Method) ดังปรากฏตามตาราง 17

ตาราง 17 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน)	$\bar{X}$	รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	รายได้มากกว่า 300 บาท	รายได้ 201-300 บาทต่อวัน	รายได้ 100-200 บาทต่อวัน
		61.60	65.91	73.99	74.33*
รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	61.60	-	4.13*	12.39*	12.73*
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	74.33		-	0.34	8.42
รายได้ 201-300 บาทต่อวัน	73.99			-	8.34
รายได้มากกว่า 100-200 บาทต่อวัน	74.33				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 17 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระหว่าง 100-200 บาทต่อวัน และ 201-300 บาทต่อวัน มีความรู้เกี่ยวกับการการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 100 - 200 บาทต่อวัน และ 201 - 300 บาทต่อวัน มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน

ตาราง 18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้าน
เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

รายได้จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน)	$\bar{X}$	รายได้ต่ำ กว่า 100 บาทต่อวัน	รายได้มากกว่า 300 บาท ต่อวัน	รายได้ 201- 300 บาท ต่อวัน	รายได้ 100- 200 บาท ต่อวัน
		3.29	3.36	3.50	3.52*
รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	3.29	-	0.073*	0.21	0.23*
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	3.36		-	0.02	0.16
รายได้ 201-300 บาทต่อวัน	3.50			-	0.02
รายได้ 100-200 บาท ต่อวัน	3.52				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 18 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างระหว่าง 100-200 บาทต่อวัน มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ 100 - 200 บาทต่อวัน มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน

ตาราง 19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

รายได้จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน)	$\bar{X}$	รายได้ต่ำกว่า 100 บาท ต่อวัน	รายได้มากกว่า 300 บาท ต่อวัน	รายได้ 201-300 บาทต่อวัน	รายได้มากกว่า 100-200 บาทต่อวัน
		1.3	1.32	1.42	1.48
รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน	1.3	-	0.01	0.11	0.17*
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	1.32		-	0.1	0.16
รายได้ 100-200 บาทต่อวัน	1.48			-	0.06
รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน	1.32				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 19 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างระหว่าง 100-200 บาทต่อวัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 100 - 200 บาทต่อวัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน

2.3.3 ตัวแปรระดับการศึกษา

ตาราง 20 คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
ต่ำกว่าประถมศึกษา	41	63.86	22.41	3.36	0.44	1.28	0.31
ประถมศึกษา	183	72.83	18.48	3.40	0.53	1.44	0.28
มัธยมศึกษา	123	74.72	17.98	3.62	0.47	1.50	0.27
อุดมศึกษา	13	64.34	28.38	3.67	0.33	1.37	0.16

จากตาราง 20 แสดงว่าด้านความรู้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยความรู้มากที่สุด เท่ากับ 74.72 รองลงมาได้แก่ ระดับการศึกษา ประถมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 72.83 ระดับการศึกษา อุดมศึกษามีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 64.34 และระดับการศึกษาที่มีคะแนนเฉลี่ยความรู้ต่ำสุดได้แก่ ระดับความรู้ต่ำกว่า ประถมศึกษา โดยมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 63.86

ด้านเจตคติ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา อุดมศึกษามีคะแนนเฉลี่ยเจตคติสูงสุดเท่ากับ 3.40 และระดับต่ำกว่าประถมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติต่ำสุดเท่ากับ 3.36 และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา มีคะแนนเจตคติต่ำที่สุด

ด้านการปฏิบัติ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับศึกษามัธยมศึกษา มีคะแนนการปฏิบัติมากที่สุด เท่ากับ 1.50 รองลงมาได้แก่ ระดับประถมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.44 ระดับอุดมศึกษามีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.37 และระดับต่ำกว่าประถมศึกษา มีคะแนนการปฏิบัติต่ำสุดเท่ากับ 1.28

ตาราง 21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	3	4510.7898	1503.5966	4.0762**	.0072
ภายในกลุ่ม	356	131318.1818	368.8713		
รวม	359	135828.9715			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	3	4.4680	1.4893	6.0853**	.005
ภายในกลุ่ม	356	87.1273	0.2447		
รวม	359	91.5952			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	3	1.4344	0.4781	6.1270**	.005
ภายในกลุ่ม	356	27.7808	0.0780		
รวม	359	29.2152			

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 21 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 10, 11 และ 12 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ดังนั้น จึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีนิวแมน-คูลส์ (Newman - Keuls method) ดังปรากฏตามตาราง 22

ตาราง 22 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้าน
ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ประถม ศึกษา	อุดม ศึกษา	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา
		63.86	64.34	72.83	74.72
ต่ำกว่าประถมศึกษา	63.86	-	0.48	8.97*	10.86*
อุดมศึกษา	64.34		-	8.49	10.38
มัธยมศึกษา	72.83			-	1.89
อุดมศึกษา	74.72				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 22 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มี ระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา

ตาราง 23 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้าน
เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ต่ำกว่า ประถม ศึกษา	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา	อุดม ศึกษา
		3.36	3.40	3.62	3.67
ต่ำกว่าประถมศึกษา	3.36	-	0.05	0.26*	0.31
ประถมศึกษา	3.40		-	0.21*	0.27
มัธยมศึกษา	3.62			-	0.05
อุดมศึกษา	3.67				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 23 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา มี
เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ต่ำกว่าประถมศึกษาและประถมศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ
.05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกัน
เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มี
ระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา และประถมศึกษา

ตาราง 24 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของพฤติกรรมด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ต่ำกว่า ประถม ศึกษา	อุดม ศึกษา	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา
		1.28	1.37	1.44	1.50
ต่ำกว่าประถมศึกษา	1.28	-	0.09	0.16*	0.22*
อุดมศึกษา	1.37		-	0.07	0.13
ประถมศึกษา	1.44			-	0.06
มัธยมศึกษา	1.50				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 24 แสดงว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษาและมัธยมศึกษา มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา

2.3.4 ตัวแปรระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง 25 คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	N	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
น้อยกว่า 1 ปี	18	60.61	32.10	3.33	0.42	1.36	0.27
1-2 ปี	79	71.00	17.23	3.47	0.53	1.43	0.30
3-4 ปี	102	72.37	21.10	3.40	0.48	1.40	0.30
5-6 ปี	54	72.90	14.93	3.51	0.47	1.41	0.27
มากกว่า 6 ปี	107	74.34	18.26	3.58	0.53	1.50	0.27

จากตาราง 25 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงสุดเท่ากับ 74.34 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 - 6 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 72.90 กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 - 4 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 72.37 กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 - 2 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เท่ากับ 71.00 และกลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้ต่ำสุดเท่ากับ 60.61

ด้านเจตคติ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 6 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติสูงสุดเท่ากับ 3.58 รองลงมาได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 - 6 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.51 กลุ่มที่มีระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 - 2 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.47 กลุ่มที่มีระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 - 4 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเท่ากับ 3.40 และกลุ่มที่มีระยะเวลาขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติต่ำสุดเท่ากับ 3.33

ด้านการปฏิบัติ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 - 4 ปี รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่ 1 - 2 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.43 กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 - 6 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.41 กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่ 3 - 4 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเท่ากับ 1.40 และกลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติต่ำสุดเท่ากับ 1.36

ตาราง 26 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตามตัวแปรระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้						
	ระหว่างกลุ่ม	4	3051.8901	762.9725	2.0399	.0883
	ภายในกลุ่ม	355	132777.0815	374.0199		
	รวม	359	135828.9715			
เจตคติ						
	ระหว่างกลุ่ม	4	2.2083	0.5521	2.1925	.0694
	ภายในกลุ่ม	355	89.3870	0.2518		
	รวม	359	91.5952			
การปฏิบัติ						
	ระหว่างกลุ่ม	4	2.2083	0.5521	2.1925	.0694
	ภายในกลุ่ม	355	89.3870	0.2518		
	รวม	359	91.5952			

จากตาราง 26 แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 16, 17 และ 18 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ดังปรากฏตามตาราง 27

ตาราง 27 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ความสัมพันธ์ระหว่าง	จำนวน	r	p
ความรู้กับเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	360	0.2640**	< .01
ความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	360	0.3264**	< .01
เจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	360	0.4982**	< .01

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 27 แสดงว่า ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กันทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 19, 20 และ 21 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันทางบวก

บทที่ 5

บทย่อ สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

บทย่อ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

2. เพื่อเปรียบเทียบ ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐมตามตัวแปร อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษาประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติและเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 360 คน ซึ่งได้มาโดยวิธีการเลือกแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการคำนวณด้วยสูตรของยามานะ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นคำถาม แบบปรนัยเลือกตอบ ใช่ ไม่ใช่ ไม่ทราบ

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for window (Statistical Package for the Social Sciences for Windows) ตามขั้นตอนดังนี้

1. แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามนำมาวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละตามตัวแปรอิสระ

2. แบบทดสอบความรู้แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S)

3. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่เป็นอิสระจากกันตามตัวแปร ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ โดยการทดสอบด้วยค่าที (t - test)

4. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามตัวแปร อายุ รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance) หรือทดสอบค่าเอฟ (F-test) ถ้าพบว่าคู่ใดมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยใช้วิธีของนิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels Method)

5. หาค่าความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติและเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปผลได้ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

1.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐมที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าหญิง คิดเป็นร้อยละ 71.7 ส่วนใหญ่มีอายุ 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.1 ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานประจำมากกว่าเป็นงานพิเศษ คิดเป็นร้อยละ 57.20 มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 100-200 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 60.00 ระดับการศึกษา ชั้นประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.80 ส่วนใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 73.90 มีระยะเวลาในการขับขี่มากกว่า 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.70

1.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในระดับดี มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลาง และมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี

2. วิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีความรู้แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มี รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีเจตคติแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

21. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้รับแจ้งมีเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

อภิปรายผล

จากการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ตามตัวแปร ได้แก่ อายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุและระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษาประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุและระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยอภิปรายได้ดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี อาจเนื่องมาจากปัจจุบันมีการให้ความรู้ผ่านสื่อต่าง ๆ จึงทำให้ทุกคนได้รับข้อมูลจากสื่อเหล่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ในการศึกษาครั้งนี้ มีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา และมัธยมศึกษาเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอ่านออกเขียนได้สามารถเรียนรู้กฎจราจรได้ดี ทำให้ได้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของบุผา ทิมสุนทร (2542 : 93-96) ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาพบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และพบว่านักศึกษาที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน คือ นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีสูงกว่าจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับดีปานกลาง อาจเนื่องมาจากกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นกลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่ มีประสบการณ์ เคยได้รับอุบัติเหตุมาก่อนจึงเกิดความกลัวและเข้าใจเรื่องที่เกิดขึ้นจากการได้รับอุบัติเหตุ ผิดกับบุคคลที่ไม่เคยประสบกับอุบัติเหตุที่ร้ายแรงด้วยตนเองอาจไม่สนใจป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้น เจตคติต่อการเกิดอุบัติเหตุจึงเกิดได้จากการมีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 :102) ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 67) ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษาเขตกรุงเทพมหานคร พบว่านักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติ เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกับนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังไม่สอดคล้องกัน การศึกษาของบุผา ทิมสุนทร (2542 : 83) ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า นักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ จำนวนครั้งมากขึ้น มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุบ่อยครั้งกว่า

ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี เนื่องมาจากผู้ขับซึ่ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนจะเกิดประสบการณ์มากขึ้นรู้จักระมัดระวังเพราะกลัวอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นอีก ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 129) ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉิน และอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่เคย มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

2. ผลการเปรียบเทียบผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกันมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติต่างกัน คือ ผู้ขับซึ่ที่มีอายุมากกว่ามีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติดีกว่า ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1, 2 และ 3 และสอดคล้องกับคำกล่าวของวารี ระกิติ (2530 : 72) ที่กล่าวว่าวุฒิภาวะของบุคคลในแต่ละช่วงอายุจะมีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ สอดคล้องกับการศึกษาของเบคเกอร์ และไมแมน (Becker and Maiman 1975 : 20) ที่ศึกษาพบว่าอายุเป็นปัจจัยบ่งชี้ถึงพฤติกรรมในการปฏิบัติด้านสุขภาพของบุคคล โดยบุคคลในวัยผู้ใหญ่มีวุฒิภาวะสูงจะมีการสะสมความรู้และประสบการณ์มากขึ้น ย่อมที่จะสนใจดูแลสุขภาพของตนเองมากกว่า ผู้ที่อายุน้อย ดังคำกล่าวของ โอเร็ม (Orem. 1980 : 154) ที่ว่าอายุมีความสัมพันธ์กับพัฒนาการและประสบการณ์ต่าง ๆ ในชีวิต ซึ่งจะส่งผลถึงการตัดสินใจที่จะแสดงพฤติกรรมของแต่ละบุคคล คือ เมื่อบุคคลมีวุฒิภาวะมากขึ้นย่อมมีการตัดสินใจหาทางเลือกที่ดี และมีการตัดสินใจที่ถูกต้องในเรื่องการดูแลสุขภาพ สอดคล้องกับการศึกษาของมะลิวัลย์ วงศ์บา (2541 : 94) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนของผู้ฝึกทหารในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ฝึกทหารที่มีอายุต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 136) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉิน และอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของกัณณิกา มหัจฉริยพันธุ์ (2540 : 94-95, 111-112) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันโรคไวรัสตับอักเสบบีของนักศึกษาพยาบาลสี่เหล่าชั้นปีที่ 3 พบว่า นักศึกษาพยาบาลสี่เหล่าที่มีอายุต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคไวรัสตับอักเสบบีไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของสนอง เพชรคง (2541 : 66-68) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันโรคหัวใจขาดเลือดของบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข โรงพยาบาลพระจอมเกล้า จังหวัดเพชรบุรี พบว่า บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขที่มีอายุต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันโรคหัวใจขาดเลือดไม่แตกต่างกัน

จากผลการศึกษาครั้งนี้ อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ในวัยผู้ใหญ่ คือ ช่วงระหว่าง 20-50 ปี เป็นวัยที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อครอบครัว จึงทำให้สนใจที่จะเรียนรู้ถึงกฎระเบียบที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งการเรียนรู้ทำให้เกิดมีความคิดที่จะปฏิบัติตนในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อยและอายุมาก อาจมีแนวคิดตรงข้าม คือ พวกที่มีอายุน้อยจะเป็นวัยที่กระตือรือร้นชอบเสี่ยงภัยอันตราย และยังไม่มีเป้าหมายแห่งชีวิต ทำให้ไม่กลัวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนพวกที่มีอายุมากอาจเนื่องมาจากสภาพของร่างกายที่ทรุดโทรม และไม่มีควมว่องไวในตัวทำให้เกิดความท้อแท้ที่จะติดตามข้อมูล และมักจะปฏิบัติตนด้วยความเคยชิน จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

3. ผลการเปรียบเทียบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4, 5 และ 6 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันจะมีความรู้เจตคติและการปฏิบัติต่างกัน และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของรัมภา หทัยธรรม (2538 : 80) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นงานประจำมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากผลการศึกษาครั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอาจจะมีประสบการณ์มาบ้างแล้ว ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เกิดความเคยชินต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีอาชีพเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงทำให้เห็นความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นขณะขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีผู้โดยสารทำให้เกิดความรับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสาร ถึงแม้ว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นลักษณะใดก็ตาม

ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน

4. ผลการเปรียบเทียบ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่างกันมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 7, 8 และ 9 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่างกันจะมีความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน และสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่าฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการมีศักยภาพของบุคคลในการดูแลตนเอง และรายได้เป็นสิ่งส่งเสริมให้บุคคลมีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมสูง ผู้มีรายได้สูงจะมีโอกาสดีกว่าผู้มีรายได้น้อยในการแสวงหาสิ่งเอื้ออำนวยและสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสุขภาพ รวมทั้งการใช้บริการสุขภาพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับการศึกษาของบุปผา ทิมสุนทร (2542 : 99) ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของทวีศักดิ์ กลีผล (2541 : 104) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมในการป้องกันโรคอหิวาต์อย่างรุนแรงของประชาชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคอหิวาต์อย่างรุนแรงแตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของจิรวิน เทียนทองดี (2542 : 78) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมในการป้องกันสารเสพติดของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร พบว่า นักเรียนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันสารเสพติดไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของศรีประกาย ทัดตานนท์ (2539 : 94) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติงานในการป้องกันสารเสพติดระหว่างนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษาจังหวัดนครปฐม พบว่า นักเรียนที่บิดามารดามีรายได้ต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันสารเสพติดไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของพัฒน์วิรรณ กังแฮ (2540 : 103) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพเกี่ยวกับการป้องกันโรคเบาหวานและการให้การสนับสนุนผู้ป่วยของญาติ ผู้ป่วยโรคเบาหวาน ซึ่งมารับบริการที่คลินิกเบาหวาน ณ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ญาติผู้ป่วยโรคเบาหวานที่มีรายได้ของครอบครัวโดยเฉลี่ยต่อเดือนต่างกันมีความรู้ เจตคติ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคเบาหวานและการให้การสนับสนุนผู้ป่วยโรคเบาหวานไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของบุปผา ทิมสุนทร (2542 : 99) ที่พบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกันมีความรู้และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน นอกจากนี้ยังไม่สอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 140) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรายได้ เฉลี่ยของครอบครัวต่างกันมีพฤติกรรมด้านความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน จากผลการศึกษาครั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีรายได้ 100 - 200 บาทต่อวัน ซึ่งเป็นรายได้ที่ต่ำทำให้ต้องดิ้นรนหาเลี้ยงครอบครัว และมีอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นงานประจำทำให้ขาดความสนใจเกี่ยวกับการป้องกันตนเองและการดูแลสุขภาพเครื่องยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่ดีเยี่ยมปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ส่วนผู้มีรายได้มากกว่า 200 บาทต่อวันย่อมมีโอกาสได้ดูแลตนเองและครอบครัวและหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่ายกว่า ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกัน

5. ผลการเปรียบเทียบผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 10, 11 และ 12 ที่ว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ สุวิมล ฤทธิมนตร์ (2534 : 89) ที่พบว่าระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ เพื่อป้องกันโรคในคู่สมรสของผู้ป่วยโรคตับอักเสบไวรัสบี ไม่สอดคล้องกับแนวคิดของคาสลและคอบบ์ (Kasl and Cobb. 1966 : 250) ที่กล่าวว่าระดับการศึกษามีความใกล้ชิดกับพฤติกรรมความร่วมมือตามแผนการรักษา ผู้ที่มีการศึกษาสูงจะมีพฤติกรรมความร่วมมือเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสูงด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของเบคเกอร์และคนอื่น ๆ (Becker and others. 1978 : 247-275) พบว่ามารดาที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีความรู้ความเข้าใจ สนใจต่อสุขภาพ และให้ความร่วมมือในการให้ยาป้องกันอาการหอบหืดแก่บุตรมากกว่ากลุ่มมารดาที่มีระดับการศึกษาต่ำ สอดคล้องกับการศึกษาของบุปผา ทิมสุนทร (2542 : 98) พบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกัน มีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันแต่ไม่สอดคล้องกัน สอดคล้องกับการศึกษาของนฤมล โควินท์ทวีวัฒน์ (2541 : 84-85, 103-104) ได้ศึกษาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันการติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขของบุคลากรหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลในสังกัดสำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร พบว่า บุคลากรหน่วยฉุกเฉินที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของสนอง เพชรคง (2541 : 70) ได้ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันโรคหัวใจขาดเลือดของบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขโรงพยาบาลพระจอมเกล้า จังหวัดเพชรบุรี พบว่า บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันโรคหัวใจขาดเลือดแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของมะลิวัลย์ วงศ์บา (2541 : 94) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการโรคที่เกิดจากความร้อนของผู้ฝึกทหารในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ฝึกทหารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของศิริลักษณ์ ถาวรวัฒนะ (2539 : 108-110) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมมารดาในการใช้ยาปฏิชีวนะและยาต้านจุลชีพในบุตรอายุต่ำกว่า 4 ปี ที่มารับบริการแผนกผู้ป่วยนอกโรงพยาบาลเด็ก พบว่า มารดาที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้ยาปฏิชีวนะและยาต้านจุลชีพในบุตรอายุต่ำกว่า 4 ปี แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของกรองแก้ว สุขแสง (2540 : 110) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลี้ยงบุตรด้วยนมมารดาของสตรีที่นำบุตรมารับบริการสุขภาพในแผนกผู้ป่วยนอกกุมารเวชกรรมในโรงพยาบาลกลาง พบว่า มารดาที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ

เกี่ยวกับการเลี้ยงบุตรด้วยนมมารดาแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของทวิตักดี กลิลล์ (2541 : 104) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันโรคอุจจาระร่วงอย่างแรงของประชาชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคอุจจาระร่วงอย่างแรงแตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับบุพผา ทิมสุนทร (2542 : 99) ที่พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกันมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 138) ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุโรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับวนิดา ยืนยง (2537 : 60) ซึ่งพบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการปรับตัวของมารดาในการดูแลบุตรป่วยด้วยโรคหอบหืด อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จากผลการศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษา ซึ่งเป็นการศึกษาเพียงอ่านออกเขียนได้ ทำให้ไม่สนใจที่จะติดตามข่าวสารใหม่ ๆ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีวิวัฒนาการทันสมัยมากขึ้น ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาสูงกว่า คือระดับมัธยมศึกษามีโอกาสหาความรู้ใหม่ ๆ จากหนังสือพิมพ์สื่อโฆษณาต่าง ๆ ทำให้ผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการศึกษาต่างกันมีความรู้ต่างกัน ประกอบกับการได้ออกกฎหมายให้ผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องใส่หมวกนิรภัยเวลาขับชั่งรถ จึงทำให้เกิดความสำนึกถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร จึงทำให้ผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเจตคติต่างกันในด้านการปฏิบัติ ผู้มีการศึกษาย่อมรู้และเข้าใจถึงระเบียบ ข้อบังคับอันตรายที่เกิดขึ้น จึงทำให้เกิดความกลัวและพยายามเปลี่ยนพฤติกรรมให้ดีขึ้น ซึ่งต่างกับผู้ที่มีการศึกษาต่ำ มักจะไม่รู้เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ จึงมีผลทำให้การศึกษาต่างกันมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกัน

6. ผลการเปรียบเทียบผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ จะมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั่งรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 13 และ 14 ที่ว่า ผู้ขับชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั่งรถจักรยานยนต์ต่างกัน การศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของกัลยาณี วัชรสินธุ์ (2536 : 55) ซึ่งศึกษาถึงการจัดประสบการณ์ที่มีผลต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรพบว่ากลุ่มที่ได้รับประสบการณ์มีเจตคติในการป้องกันอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้และสอดคล้องกับการศึกษาของ นฤมล โควินท์ทวิวัฒน์ (2541 : 94, 105-106) ได้ศึกษาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันการติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขของบุคลากรหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลในสังกัดสำนักงานการแพทย์กรุงเทพมหานครพบว่าบุคลากรหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินที่มีประสบการณ์การได้รับ การอบรมต่างกันมีความรู้ เจตคติเกี่ยวกับการป้องกัน

การติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขแตกต่างกัน ทั้งนี้ประสบการณ์การได้รับการอบรมเกี่ยวกับการป้องกันการติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์ และสาธารณสุขมีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงความรู้ทำให้มีเจตคติดีขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของประนอม จิมอินทร์ (2539 : 111-114) ได้ศึกษาเกี่ยวกับกิจกรรมการพัฒนาบุคลากรพยาบาลของหัวหน้าหอผู้ป่วย โรงพยาบาลของรัฐเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า หัวหน้าหอผู้ป่วยที่มีประสบการณ์ในการอบรมแตกต่างกัน มีความแตกต่างกันในการจัดกิจกรรมการฝึกอบรมด้านการปฏิบัติการพยาบาล โดยหัวหน้าหอผู้ป่วยที่มีประสบการณ์ในการอบรมมีค่าเฉลี่ยกิจกรรมสูงกว่าหัวหน้าหอผู้ป่วยที่ไม่มีประสบการณ์ในการอบรม ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของสิริพร รมยานนท์ (2533 : 70-82) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบดำเนินงานศูนย์โภชนาการเด็กในจังหวัดปราจีนบุรี : 2531 พบว่า ประสบการณ์ในการได้รับการอบรมไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบดำเนินงานศูนย์โภชนาการเด็กในจังหวัดปราจีนบุรี ไม่สอดคล้องกับนภา วงษ์ศิลป์ (2536 : 103-108) ได้ศึกษาเกี่ยวกับองค์ประกอบการบริหารที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานสุขศึกษา และประชาสัมพันธ์ของหัวหน้างานสุขศึกษาและประชาสัมพันธ์โรงพยาบาลทั่วไปกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ประสบการณ์ในการได้รับการอบรมไม่มีความสัมพันธ์กับการดำเนินงานสุขศึกษาและการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ มะลิวัลย์ วงศ์บา (2541 : 94) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนของผู้ฝึกทหารในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ฝึกทหารที่มีประสบการณ์การเป็นผู้ฝึกต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของศรีประกาย ทัดตานนท์ (2539 : 96) ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติงานในการป้องกันสารเสพติดระหว่างนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในโรงเรียนสหศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนครปฐม พบว่า นักเรียนที่มีประสบการณ์การใช้สารเสพติดต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันสารเสพติดไม่แตกต่างกัน จากผลการศึกษาครั้งนี้ อาจเป็นเพราะการได้รับประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นการสอนให้บุคคลมีความรู้ ความสามารถ และมีแนวคิด ในการตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าเพื่อหลบหลีกอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ และเป็นประสบการณ์ที่สามารถนำมาใช้ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลได้ทุกเพศทุกวัย

ด้านการปฏิบัติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุและไม่เคยได้รับอุบัติเหตุมีการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 15 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของเสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : 82) ซึ่งพบว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการเกิดอุบัติเหตุไม่สอดคล้องกับ

การศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 144) ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีการ ปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมี ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของสุจิตรา ทัดเที่ยง (2535 : 102) ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ที่มีจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์น้อยลงจะมีการป้องกันอุบัติเหตุโดย สวมหมวกนิรภัยสูง ไม่สอดคล้องกับ การศึกษาของปกิจ พรหมายน (2530 : 68) ซึ่งศึกษา ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลใน กรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจรจะมีการ ปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุ จราจร นอกจากนี้ยังไม่สอดคล้องกับการศึกษาของวันดา พันธุ์สอาด (2535 : 9) ซึ่งศึกษาพฤติกรรม ความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่านักเรียนที่มีประสบการณ์ ในการได้รับอุบัติเหตุจราจรทางบกมีการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และนักเรียน ที่ไม่มีประสบการณ์จะมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ ในระดับดี

ซึ่งจากการศึกษาครั้งนี้ อาจเป็นเพราะการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นที่นิยมทั่วไปของคน ในจังหวัดนครปฐมทุกเพศทุกวัย และส่วนใหญ่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่เด็ก เกิดความเคยชินต่อ การเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างก็มีการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน

7. ผลการเปรียบเทียบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างต่างกันมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 16, 17 และ 18 ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันจะมีความรู้เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ บุปผา ทิมสุนทร (2542 : 100) ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า นักศึกษา ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้ เจตคติและ การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการ ศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 143) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉิน และอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างก็มี

พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ สุชนินทร์ (2534 : 215) พบว่าประสบการณ์เกี่ยวกับโรคอุจจาระร่วงไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตน ขณะป่วยเป็นโรคอุจจาระร่วงของมารดาหรือผู้เลี้ยงดูเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี และการปฏิบัติตน ขณะป่วยเป็นโรคอุจจาระร่วงของประชาชน 15 ปีขึ้นไป และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : 81) ที่ศึกษาพบว่า พนักงานที่มีประสบการณ์การขับถ่ายน้อยจะมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุมาก กว่าผู้มีประสบการณ์ขับถ่ายมาก จากผลการศึกษาครั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีการขับขีรถจักรยานยนต์มานานทำให้เกิดทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ ทำให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย ดังที่ศราวดี พันธ์ขาว (2531 : 2) กล่าวว่า การไม่ชำนาญไม่คุ้นเคยกับการขับขีรถจักรยานยนต์มีผลต่อการประสพอุบัติเหตุสูง ดังนั้น จึงทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกันมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

8. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันในเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 19, 20 และ 21 ที่ว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้กับ เจตคติ มีความรู้กับการปฏิบัติและมีเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเหตุจาก การขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก สอดคล้องกับการศึกษาของบุปผา ทิมสุนทร (2542 : 104) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพจังหวัด พระนครศรีอยุธยา พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตร วิชาชีพมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันในเชิงนิมิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของนิภา มนูญปัจ (2528 : 28) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้และเจตคติซึ่งก็ทำให้เกิดการปฏิบัติ ได้โดยที่ความรู้และเจตคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ ประภาพรรณ เปลี่ยนแก้ว (2540 : 98-99, 107) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกัน การติดเชื้อโรคเอดส์ของนักเรียนพลตำรวจ โรงเรียนตำรวจนครบาล สังกัดกองบัญชาการ ศึกษา กรมตำรวจ พบว่า นักเรียนพลตำรวจมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันการติดเชื้อโรคเอดส์ไม่สัมพันธ์กัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของปิยนุช ปัญญาธิระ (2542 : 102-103) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพและภาวะการควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดของผู้ป่วย โรคเบาหวานชนิดไม่พึ่งอินซูลิน โรงพยาบาลราชบุรี พบว่า พฤติกรรมสุขภาพด้านเจตคติ และการปฏิบัติไม่มีความสัมพันธ์กัน จากการศึกษาของประภาพรเพ็ญ สุวรรณ และสรวง สุวรรณ พบว่า งานวิจัยทางสังคมศาสตร์ส่วนใหญ่มีความแตกต่างกันระหว่างพฤติกรรมด้านเจตคติ และการปฏิบัติ โดยทั้ง 2 ตัวแปร มีความสัมพันธ์กันน้อยมาก หรือแทบไม่มีเลย (ปิยนุช ปัญญาธิระ. 2542 : 103 ; อ้างอิงมาจากประภาพรเพ็ญ สุวรรณ และสรวง สุวรรณ. 2536 : 96)

จากการผลการศึกษาครั้งนี้อาจเนื่องจากการที่บุคคล เริ่มจากมีพื้นฐานการศึกษาคือ ได้มีการเรียนรู้สิ่งที่ถูกต้อง อีกทั้งมีประสบการณ์ที่ดี ส่งผลให้บุคคลนั้นมีความคิดที่ดีได้รับการปลูกฝังสิ่งที่ดีนี้ เนื่องจากความรู้และเจตคติมีความสัมพันธ์กัน เชิงบวก เมื่อได้เรียนรู้จดจำสิ่งที่ถูกต้อง ก็จะมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีตามไปด้วย นั่นก็คือ ความรู้มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติเชิงบวก และการที่คนมีความคิดที่ดีก่อให้เกิดเจตคติที่ดี ก็จะกระทำการต่าง ๆ ตามความคิดความรู้สึกของตนเอง ก็เพราะเจตคติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในเชิงบวก

ข้อเสนอแนะ

1. จากการศึกษาที่พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี การปฏิบัติอยู่ในระดับดี แต่เจตคติอยู่ในระดับปานกลาง จึงควรเสนอผลนี้ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเน้นการสร้างความรู้ความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากยิ่งขึ้น

2. จากการศึกษาที่พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา และมีรายได้น้อยกว่า 100 บาทต่อวัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่ากลุ่มอื่น จึงควรเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเน้นการสร้างพฤติกรรม การป้องกันแก่กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มนี้ให้มากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้นคว้าต่อไป

1. ควรศึกษาพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภออื่น ๆ ในจังหวัดนครปฐมหรือจังหวัดใกล้เคียง

2. ควรศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระหว่างเพศหญิงและเพศชาย

3. ควรศึกษาประสิทธิผลของ โปรแกรมสุขศึกษา เกี่ยวกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

4. ควรศึกษาพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในผู้ขับรถยนต์ด้วย

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรองแก้ว สุขแสง. พฤติกรรมการณ์เลี้ยงบุตรด้วยนมมารดาของสตรีที่นำบุตรมารับบริการสุขภาพ
ในแผนกผู้ป่วยนอก กุมารเวชกรรม โรงพยาบาลกลาง. ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม.
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2540. อัดสำเนา.
- กัณณิกา มหัจฉริยพันธ์. พฤติกรรมการณ์ป้องกันโรคไวรัสตับอักเสบบี ของนักศึกษาพยาบาล
สี่เหล่าชั้นปีที่ 3. ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร, 2540. อัดสำเนา.
- กัลยาณี วัชรโรสินธ์. ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติ
ภัยจราจร. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล,
2536.
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. สรุปข้อมูลสถิติที่น่าสนใจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย.
กรุงเทพฯ : แผนกสถิติ กองวิเคราะห์และประเมินผล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ) , 2536.
- กิตติ พุฒิกานนท์. การศึกษาปัจจัยเกี่ยวกับการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไป
กลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ วท.ม.กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล,
2531. อัดสำเนา.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, สำนักงาน. ศัพทานุกรมสำหรับปฏิบัติการในระบบสาร
สนเทศทางการศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ, 2529.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, สำนักงาน. วิทยาการระบาดและควบคุมอุบัติเหตุ.
กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี , 2529.
- _____. สถิติอุบัติเหตุและการเป็นพิษ พ.ศ. 2535 - 2536. กรุงเทพฯ : ฝ่ายวิจัย สำนัก
งานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี , 2537.
- จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ. “พฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน,” ในที่ระลึกวันอนามัยโลก 7
เมษายน 2536. หน้า 46 - 54. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์องค์การทหารผ่านศึก, 2536.
- จารุวรรณ ตั้งคะเกตุ. การศึกษาอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์
วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2529. อัดสำเนา.
- จิรวิน เทียนทองดี. พฤติกรรมการณ์ป้องกันสารเสพติดของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียน
สังกัดกรมสามัญศึกษา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร. ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2541. อัดสำเนา.
- เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถ
จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุโรงพยาบาลตำรวจ.
ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร,
2541.อัดสำเนา.

- โฉมยง เหลาโชติ. “การรับรู้อันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี,” สารสารศึกษา, 18 (71) : 35 ; กันยายน - ธันวาคม 2538.
- ชฎาภรณ์ สุชนรินทร์. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันและพฤติกรรมการปฏิบัติตนขณะป่วยเป็นอุจจาระของประชาชนในจังหวัดยโสธร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534. อัดสำเนา.
- ชูศรี ประกอบกุล. การศึกษาประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จาการรถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัยให้กับนักศึกษาเทคนิคสิงห์บุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531. อัดสำเนา.
- ชูศรี วงศ์รัตนะ. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. 2537.
- ตำรวจ, กรม. สถิติการเกิดอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : กองกำกับการ 1 กรมตำรวจ, 2537.
- ตำรวจ, กรม. สถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2530. กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2530.
- ตำรวจ, กรม. สถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2539. กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2539.
- ทวีศักดิ์ กลสิม. พฤติกรรมการป้องกันโรคอุจจาระร่วงอย่างแรงของประชาชนในจังหวัดชลบุรี. ปริญญาานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2541. อัดสำเนา.
- ทินกร พงศ์วิวัฒน์. “ผู้ป่วยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต,” วารสารวชิระภูเก็ต, 10(4) : 18 ; ตุลาคม - ธันวาคม, 2536.
- ธนวรรณ อัมสมบุญ. “การประเมินผลงานสุขศึกษาในโรงเรียน : กระบวนการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ,” วารสารศึกษา, 8(29) : 60 ; มกราคม - เมษายน 2528.
- ธนวรรณ อัมสมบุญ. “การสอนสุขศึกษาเพื่อพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ,” สุขศึกษา-พลศึกษา - สันทนาการ, 15(4) : 11 - 39 ; ตุลาคม - ธันวาคม 2532.
- ธีระพล อรุณะกลีกร และคณะ. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 538). กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2540.
- นฤมล ไควนัททวีวัฒน์. พฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันการติดเชื้อจากการให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขของบุคลากรหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลในสังกัดสำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร. ปริญญาานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2541. อัดสำเนา.

- นภา วงศ์ศิลป์. องค์ประกอบการบริหารที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานสุขศึกษาและประชาสัมพันธ์ของหัวหน้างานสุขศึกษาและประชาสัมพันธ์ โรงพยาบาลทั่วไป กระทรวงสาธารณสุข. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536. อัดสำเนา.
- นายกรัฏมนตรี, สำนัก. บทความอุปถัมภ์จากการจรรยา. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอภัยแห่งชาติ, 2530. อัดสำเนา.
- นายกรัฏมนตรี, สำนัก. เอกสารประโยชน์ทวนกนิกร. คณะกรรมการป้องกันอภัยแห่งชาติ. 2527.
- นิภา มนุญ. การวิจัยทางสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิต, 2528.
- บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร. หนังสือเรียนสุขศึกษารายวิชา พ 503 - พ 504. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์, 2525.
- บุปผา ทิมสุนทร. พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2542. อัดสำเนา.
- ปกิจ พรหมายน. ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531. อัดสำเนา
- ประคอง กรรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ : บริษัทศูนย์หนังสือ ดร.สง่า, 2525.
- ประชา ทักษพันธ์. “อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น”, ศรีนครินทร์เวชสาร. 1(3) : 209 - 212 ; กรกฎาคม-กันยายน 2529.
- ประพรศรี นรินทร์รักษ์. การศึกษาเชิงระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2528. อัดสำเนา.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.
- ประนอม เปลี่ยนแก้ว. ความรู้เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันการติดเชื้อโรคเอดส์ของนักเรียนพลตำรวจ โรงเรียนพลตำรวจนครบาล สังกัดกองบัญชาการการศึกษา กรมตำรวจ. ปรินญาณิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2540. อัดสำเนา.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. “พฤติกรรมสุขภาพ,” ในเอกสารการสอนชุดวิชาสุขศึกษา หน่วยที่ 1 - 7. หน้า 155 - 185. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมภิราช, 2532.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. “พฤติกรรมสุขภาพ,” ในเอกสารการสอนชุดวิชาสุขศึกษา. หน่วยที่ 4. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมภิราช, 2538.

- ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. “บทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ,” การสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.
- ประนอม จิมอินทร์. การศึกษากิจกรรมการพัฒนานุเคราะห์พยาบาลของหัวหน้าหอผู้ป่วยโรงพยาบาลของรัฐ เขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ พย.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539. อัดสำเนา.
- ปิยนุช ปัญญาธิระ. พฤติกรรมสุขภาพ และภาวะการควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดของผู้ป่วยโรคเบาหวานชนิดไม่พึ่งอินซูลิน โรงพยาบาลราชบุรี. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2542. อัดสำเนา.
- ผานิต ไทยปาล. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2540. อัดสำเนา.
- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์, 2530.
- พรสวัสดิ์ เพชรแดง. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535. กรุงเทพฯ : ฟลิทส์เซ็นเตอร์, ม.ป.ท.
- พรสุข หุ่นนิรันดร์. การพัฒนาหลักสูตรสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็กเพรสมีเดีย, 2534.
- พรสุข หุ่นนิรันดร์. เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดและบริหารสวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล, 2531.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2538.
- พัชรา กาญจนารัตน์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์บรรณกิจ, 2522.
- พัชรา กาญจนารัตน์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : อมรรการพิมพ์, 2527.
- พัชรา กาญจนารัตน์. สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพประชาชน, ใน การสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพประชาชน. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.

- พัฒนวิวรรณ กังแฮ. พฤติกรรมสุขภาพเกี่ยวกับการป้องกันโรคเบาหวาน และการให้การสนับสนุนผู้ป่วยของญาติผู้ป่วยโรคเบาหวานซึ่งมารับบริการที่คลินิกเบาหวาน ณ โรงพยาบาลตำรวจ. ปรินิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2540. อัดสำเนา.
- ฟอง เกิดแก้ว. สวัสดิศึกษาและปฐมพยาบาล. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : พัทธอักษร, 2525.
- ภรณ์ สุศิริ. การปฏิบัติตนด้านความปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยพลศึกษา. ปรินิพนธ์. กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531. อัดสำเนา.
- ภรต โทนแก้ว. การศึกษาระบบวิชาของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลจังหวัดยะลา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 259. อัดสำเนา
- มหาดไทย,กระทรวง. เอกสาร 2538 ปีแห่งการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน. ม.ป.ป.
- มณฑนา สังคีตานนท์. การศึกษาเรื่องอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525. อัดสำเนา.
- มะลิวัลย์ วงศ์บา. พฤติกรรมในการป้องกันโรคที่เกิดจากความร้อนของผู้ฝึกทหารในเขตกรุงเทพมหานคร. ปรินิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2541. อัดสำเนา.
- รัมภา หทัยธรรม. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538. อัดสำเนา.
- ราชบัณฑิตยสถาน, สำนักนายกรัฐมนตรี. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์, 2525.
- ราตรี ฉันทล. ความรู้ เจตคติและการพยาบาลผู้ป่วยโรคเอดส์ของนักศึกษายาบาลชั้นปีที่ 4 วิทยาลัยในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. ปรินิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2536. อัดสำเนา.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. หลักการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพฯ : ศึกษาพร, 2528.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. เทคนิคการวิจัยทางการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ภาควิชาวัดผลและวิจัยการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2538.

- วนิดา กำจัดัดสกร. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ : ศึกษาเฉพาะผู้ป่วยโรงพยาบาลตากสิน. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529. อัดสำเนา.
- วนิดา พันธุ์สอาด. พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2535. อัดสำเนา.
- วนิดา ยืนยง. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการสนับสนุนทางสังคมและปัจจัยบางประการกับการปรับตัวของมารดาในการดูแลบุตรป่วยด้วยโรคหอบหืด. วิทยานิพนธ์ พย.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2537. อัดสำเนา.
- วนิดา เมธารักษ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ : ศึกษาเฉพาะโรงพยาบาล ในสังกัดกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534. อัดสำเนา.
- วสันต์ อีรานุรักษ์, พ.ต.ท. “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, “พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับปัจจุบัน), กรุงเทพฯ : อีรานุสรณ์การพิมพ์, 2530.
- วารี ระกิติ. “หลักการสุขศึกษา,” เอกสารการสอนชุดวิชาการสาธารณสุข 2. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2530.
- วารุณี คำงาม. ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติของประชาชนต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต ตำบล คูยายหมี อำเภอสามชัย จังหวัดฉะเชิงเทรา วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535. อัดสำเนา.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. การป้องกันอุบัติเหตุ : อุบัติเหตุจากการจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, 2536.
- _____. “การวิเคราะห์อุบัติเหตุบนถนนทางการแพทย์ในประเทศไทย,” สารศิริราช. 38 (6) : 433 - 437 ; 2529.
- _____. คู่มือการขับรถ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ประชาชนการพิมพ์, 2537.
- _____. รวบรวมบทความอุบัติเหตุ เล่ม 1. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2537.
- วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ. รายงานการวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2529.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2530.
- _____. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : นวกิจการพิมพ์. 2527.

- อุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, 2536.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. อุบัติเหตุ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : บริษัททวิเคเตอร์ไพาเวอร์พอยท์จำกัด, 2531.
- อุบัติเหตุใกล้ตัวเรา. กรุงเทพฯ : พิมพ์ที่ธรรมสาร, 2538.
- วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. “การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์การเกิดอุบัติเหตุ,” รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2536. อัดสำเนา.
- วิชัย โชควิวัฒน์ และคณะอื่นๆ หนังสือเรียนพลาณามัย รายวิชา พ013 – พ014 สุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2535.
- วิลาสินี วงษ์ประเสริฐ. การยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530. อัดสำเนา.
- วิศิษฐ์ แสงมณี. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมารดาเกี่ยวกับการป้องกันโรคอุจจาระร่วงในเด็กอายุ 0-5 ปี ของอำเภอบางคนที่ จังหวัดสมุทรสงคราม. วิทยานิพนธ์ สธ.ศ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2537. อัดสำเนา.
- วิเชียร เกตุสิงห์. สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2537.
- ศราวุธ พันธ์ขาว. ถนนอันตราย. หน้า 200 กรุงเทพฯ : วัฒนชัยการพิมพ์, 2531.
- ศรีประกาย ทัดตานนท์. ความรู้เจตคติและการปฏิบัติงานในการป้องกันสารเสพติดระหว่างนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่6ในโรงเรียนสหศึกษาสังกัดกรมสามัญศึกษาจังหวัดนครปฐม. วิทยานิพนธ์ กศ.ม.กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539.อัดสำเนา.
- ศิริพร สักกะบูชา. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนทางหลวง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530. อัดสำเนา.
- ศิริพร เกตุขาว. การศึกษาประสิทธิภาพโครงการสุศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2533. อัดสำเนา.
- ศิริลักษณ์ ถาวรวัฒนะ. พฤติกรรมมารดาในการใช้ยาปฏิชีวนะและยาต้านจุลชีพในบุตรอายุต่ำกว่า 4 ปีที่มารับบริการแผนกผู้ป่วยนอกโรงพยาบาล. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539. อัดสำเนา.
- ศึกษาธิการ, กระทรวง. หลักสูตรประถมศึกษา พ.ศ. 2521 (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2532). กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา, 2532.
- สถิตินาธารณสุข, กอง. สถิตินาธารณสุข. กรุงเทพฯ : กองสถิตินาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข, 2535.

สถิติสาธารณสุข, กอง. “สถิติสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2536,” รายงานประจำปี พ.ศ. 2536.

กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข, ม.ป.ป.

สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. รายงานการสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี. 2535.

สนอง เพชรคง. พฤติกรรมการป้องกันโรคหัวใจขาดเลือดของบุคคลากรทางการแพทย์และ
สาธารณสุขโรงพยาบาลพระจอมเกล้าจังหวัดเพชรบุรี. ปรินิพนธ์ กศ. ม.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2541. อัดสำเนา.

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. “การวิจัยทางสุศึกษา และพฤติกรรมสุขภาพ,” อนามัยครอบครัว.
22 (2) : 50 - 51 ;กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม, 2537.

สมพร ศรีอินแก้ว. “ผู้ป่วยอุบัติเหตุและคดีของโรงพยาบาลลำปาง ปีงบประมาณ 2529,”
ลำปางเวชสาร. 8 (1) : 51 - 64 ; มกราคม 2530.

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. “พฤติกรรมและการเปลี่ยนแปลง,” ในเอกสารการสอนชุดวิชาสุศึกษา.
หน่วยที่ 3. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2538.

สันติชัย ภัทรประภา. เอกสารหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์. ม.ป.ท. 2528.

สาธารณสุขจังหวัดนครปฐม, สำนักงาน. สถิติอุบัติเหตุจรรยาจรทางบกจากการใช้ยานพาหนะ
ประเภทต่าง ๆ จังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2541. จังหวัดนครปฐม : ฝ่ายสุศึกษา,
2541.

สาธารณสุข, สำนักงานปลัดกระทรวง. สถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2530 - 2534. กรุงเทพฯ :
กองสถิติสาธารณสุข, 2535.

สาวตรี จิวงกูร และสงวนสิน รัตนเลิศ. “ปัญหาทางจิตใจและสังคมในผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บ
ที่ศีรษะ,” วารสารสมาคมจิตแพทย์. 3 : 117 - 118 ; กันยายน 2529.

สิริพร ร่มมนนธ์. ความรู้ทัศนคติและการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบดำเนินงานศูนย์
โภชนาการเด็กในจังหวัดปราจีนบุรี : 2531. วิทยานิพนธ์ วท. ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยมหิดล , 2533. อัดสำเนา.

สีดา สุจริตกุล. การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขีที่
เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ. ปรินิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ :
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526. อัดสำเนา.

สุจิตรา ทัดเที่ยง. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถ
จักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535. อัดสำเนา.

สุชาติ โสมประยูร. การสอนสุศึกษา. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525.

สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ :
สำนักคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539.

- สุธน ทิวทอง. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อพฤติกรรมที่ปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดสุรินทร์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2533. อัดสำเนา.
- สุรัชย์ เจียมกุล. ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15 - 24 ปี ในจังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. 2536. อัดสำเนา.
- สุวิมล ฤทธิมนตรี. การศึกษาเรื่องโรคความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรม สุขภาพเพื่อป้องกันโรคในคู่สมรสของผู้ป่วย โรคตับอักเสบ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534. อัดสำเนา.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด. รายงานสาเหตุการตายที่สำคัญ 19 อันดับ. ประจำปีงบประมาณ 2541. จังหวัดนครปฐม : ม.ป.ท. , ม.ป.ป. อัดสำเนา.
- อนันต์ ตันมขกุล. “อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์,” วารสารอุบัติเหตุ. 4 : 9 - 33 ; กันยายน - ตุลาคม 2528.
- อมรชัย หาญผดุงธรรมะ และวิชัย ฝักผลงาม. “อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การศึกษาผู้ป่วย 600 ราย ที่มารับบริการที่โรงพยาบาลรามธิบดี,” ใน จดหมายเหตุทางการแพทย์. 29 ; กันยายน 2526.
- อารีย์ เงินแย้ม. พฤติกรรมป้องกันการสูดดมสารระเหยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 สังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539. อัดสำเนา.
- Alistair Woodward. “Time Trend in motorcycle accidents in Britain,” Journal of Epidemiology and Community Health. 37(1) : 66 ; 1983.
- Becker, M.H. and L.A. Maiman. “The Health Belief Model : Origins and correlates in Psychological theory,” Health Education Mono graphs. 2 : 300-385; Winter, 1974.
- Decicco, Ingrid Moberg. Traffic Safety and Connotative Meanings of 18 to 22 Year Old Drivers. Doctor's Thesis, Health Education. USA : Columbia University Teacher College, 1987, Photocopied.
- Goldenson, Robert M. Longman Dictionary of Psychology and Psychiatry. New York : Longman Inc., 1984.
- Haddad, J.P. and others. “Motorcycle Accident : reviews of 77 Patients Treated in a Three - Months Periods,” Journal of Trauma. 16(7) : 550 - 557 ; 1976.
- Heinrich, H.W. Industrial Accident Prevention. New York : Mc Graw - Hill, 1950.

- Jinadu, M.K. "Epidemiology of motor Vehicle Accident in a Deloping Country ; A Case of Oyo State of Nigeria, The Journal of Royal Society of Health. 104(4) : 153 – 156 ; 1984.
- Jonathan B. Weisbuch. "The Prevention of Injury from Motorcycle use : Epidemiologic Success, Legislative Failure," Accident Analysis and Prevention Journal. 21 – 28; 1987.
- Kasl, S.V. and S. Cobb. "Health behavior : Iiness behavior and sickrole behavior," Archives Environmental of Health. 12 : 246-261; February, 1966.
- Luna,G. K. and others. "The Influence of Ethanal Intoxication on outcome of Injur Motorcyclists," The Journal of Trauma. 24 : 695 – 700; August, 1983.
- Orem, D.E. Nursing : Concept of practice. New York : Mc Graw – Hill Book Company, 1980.
- Sabey, B. A. Review of Drincing and Drug – Taking in Road Accidents in Great Britain. RRL Report, 1978.
- Schwartz, Nancy E. "Nutritional Knowledge, Attitude and Practice of High School Graduated," Journal of The American Dictetie Association. 66 : 28-31; January, 1975.
- Strasser and others. Fundamentals of safety Education. New York : Macmillan Publishing, Co. Inc., 1976.
- Thygerson, Alton L. Accident and Disasters. New Jersey : Prentice Hall, Inc., 1977.
- Thygerson, Alton L. Safety. 2nd ed. New Jersey : Prentice – Hall, 1976.
- Tight, Mile R. "Accident Involvement and Exposure to rick for Children as Pedestrians on Urban road," Dissertation Abstract International. 49/01 : 8 C ; Spring, 1988.
- Zettas, James P. and others. "Injury Patter ns in Motorcycle Accident," Journal of Truama. 19(11) : 833-836; 1979.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

1. รองศาสตราจารย์สุจินต์ ปรีชาमारถ อาจารย์ ระดับ 9
วท.บ.(สุขศึกษา), กศ.ม. (จิตวิทยา
การศึกษา) ประจำภาควิชาสุขศึกษา
คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์จุฑามาศ เทพชัยศรี อาจารย์ระดับ 8 วท.บ.(อาชีวอนามัย),
วท.ม.(จุลชีววิทยา) ประจำภาควิชาสุขศึกษา
คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร
3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์วันัส ปัทมภาสพงษ์ อาจารย์ระดับ 8 วท.บ.(พยาบาลศาสตร์),
วท.ม.(อนามัยครอบครัว) ประจำภาควิชา
สุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิริยา สุขวงศ์ อาจารย์ระดับ 8 วท.บ.(พยาบาลสาธารณสุข),
วท.ม.(สาธารณสุขศาสตร์) ประจำภาควิชา
สุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
5. อาจารย์พิมพ์พร ตีรธรรมเจริญ อาจารย์ระดับ 7 ค.ม.(สุขศึกษา)
ประจำภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร

ภาคผนวก ข.
คุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตาราง 28 ค่าความยากง่าย (P) ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าความยาก (P)	ค่าอำนาจจำแนก (r)
1	.54	.36
2	.54	.36
3	.29	.43
4	.75	.50
5	.54	.79
6	.79	.29
7	.54	.64
8	.39	.64
9	.75	.50
10	.68	.50
11	.57	.71

ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .6495

ตาราง 29 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก (t)
1	1.96
2	2.98
3	1.96
4	3.65
5	3.33
6	3.02
7	2.06
8	3.02
9	3.46
10	3.06
11	3.83
12	3.95
13	3.63
14	7.14
15	4.34
16	2.53
17	2.72
18	4.06
19	2.53
20	2.80
21	2.56

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .7101

ตาราง 30 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถามปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก (t)
1	2.16
2	2.83
3	3.46
4	3.02
5	3.08
6	2.42
7	4.00
8	2.61
9	2.76
10	4.21
11	3.55
12	4.73
13	5.74
14	3.94
15	4.76
16	4.69
17	3.37
18	4.51
19	2.28
20	3.45
21	7.74
22	5.81
23	2.55
24	4.21
25	7.29
26	7.34
27	7.29
28	4.27
29	2.53
30	4.75
31	2.24
32	3.80
33	3.74
34	5.87

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่
รถจักรยานยนต์เท่ากับ .8886

ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสอบถาม

เรื่อง “พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจากอำเภอเมือง
จังหวัดนครปฐม”

แบบสอบถาม มี 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจงในแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้
ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ขอให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด และขอความกรุณาให้ตอบแบบสอบถามทุกข้อเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ขอขอบคุณในความ
ร่วมมือตอบแบบสอบถามมา ณ. โอกาสนี้ด้วย

นางสาววรรณ อังสิทธิพูนพร

นิสิตปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

หมายเลขผู้ตอบแบบสอบถาม () () ()

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง () ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ

() ต่ำกว่า 20 ปี

() 20 – 30 ปี

() 31 – 40 ปี

() 41 – 50 ปี

() 50 ปีขึ้นไป

3. ลักษณะการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง

() ขับซื้อรถจักรยานยนต์เป็นงานประจำ

() ขับซื้อรถจักรยานยนต์เป็นงานพิเศษ

4. รายได้จากการขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อวัน)

() รายได้ต่ำกว่า 100 บาทต่อวัน

() รายได้ 100 – 200 บาทต่อวัน

() รายได้ 201 – 300 บาทต่อวัน

() รายได้มากกว่า 300 บาทต่อวัน

5. ระดับการศึกษา

() ต่ำกว่าประถมศึกษา

() ประถมศึกษา

() มัธยมศึกษา

() อุดมศึกษา

6. ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

() เคยได้รับอุบัติเหตุ

() ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ

7. ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์

- ☐ () น้อยกว่า 1 ปี
- ☐ () 1 - 2 ปี
- ☐ () 3 - 4 ปี
- ☐ () 5 - 6 ปี
- ☐ () มากกว่า 6 ปี

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์
คำชี้แจง ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่าง () เพียงช่องเดียว

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การดื่มเหล้าแม้เพียง 2 ฝาแม้ซิงก็เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สูง.....			
2. มาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญ คือ การให้การศึกษา การออกแบบทางวิศวกรรม และการบังคับทางกฎหมาย.....			
3. หมวกนิรภัยมีอายุใช้งาน ประมาณ 3 - 5 ปี.....			
4. ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ พระสามเณร นักบวช นักพรต เป็นต้น.....			
5. หมวกนิรภัยมี 3 แบบ ได้แก่ แบบมาตรฐาน แบบเต็มศีรษะ แบบเต็มหน้า.....			
6. หลักการให้สัญญาณสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือให้ สัญญาณเมื่อจะออกรถ เลี้ยวรถ ลดความเร็ว ขอบทางแซงรถ กลับรถ เป็นต้น.....			
7. การให้สัญญาณก่อนเลี้ยวรถต้องให้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 10 เมตร.....			
8. เมื่อมีรถสวนมาหรือตามมาห้ามกลับรถในระยะทางไม่น้อยกว่า 200 เมตร.....			
9. บริเวณวงเวียนไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรผู้ขับขี่ ควรให้รถทางขวาไปก่อน.....			
10. ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทตลอดชีพต้องมี อายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี.....			
11. เครื่องหมายจราจรทางบกแบ่งได้เป็น ตัวอักษรและสัญลักษณ์...			

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงบน () ตามความคิดเห็นของท่านเพียงข้อเดียว

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุ...					
2. อารมณ์โกรธจัด วิตกกังวล เหนื่อยล้า อ่อน เพลีย มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย.....					
3. คนเมาไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์.....					
4. ดื่มสุราเล็กน้อยช่วยให้คนขับรถจักรยานยนต์ มั่นใจ.....					
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์จนชำนาญแล้วจะไม่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้น.....					
6. การป้องกันอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของตำรวจ จราจร.....					
7. ท่านคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสภาพถนน มากกว่าผู้ขับขี่.....					
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ซิกแซก แต่ระมัดระวังก็จะไม่เกิดอุบัติเหตุ.....					
9. คนที่ชอบขับรถแข่งหน้าผู้อื่นเป็นประจำ จะมี การระวังตัวมากกว่าคนอื่น.....					
10. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีใบขับขี่ แต่ผู้ขับรถยนต์ต้องมี.....					
11. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเวลานานไม่จำเป็นต้อง มีใบขับขี่.....					
12. คนที่มีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย.....					
13. หมวกนิรภัยทำให้การได้ยินเสียงแตรลดลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย.....					

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
14. หมวกนิรภัยหนัก ราคาแพง ใส่แล้วทำให้ขาด สมาธิจึงไม่จำเป็นต้องใส่ก็ได้.....					
15. ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เร็วไม่จำเป็นต้อง สวมหมวกนิรภัยก็ได้.....					
16. หมวกนิรภัยแบบเต็มหน้าจะช่วยป้องกันปาก และคางด้านหน้าได้เวลาเกิดอุบัติเหตุ.....					
17. ผู้โดยสารเด็กไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย.....					
18. วัยรุ่นไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย.....					
19. คนสายตาสั้นไม่ควรสวมหมวกนิรภัยเพราะ มองไม่ชัด.....					
20. การสวมหมวกนิรภัยไม่ได้ช่วยป้องกันการ บาดเจ็บมากนัก.....					
21. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ขาดความคล่องตัว ในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....					

ตอนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงบน () ตามความเป็นจริงที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อความ	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ ปฏิบัติ
1. ท่านออกรถเมื่อสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น.....			
2. ท่านฝ่าไฟแดงเสมอ เพราะรีบไปส่งผู้โดยสาร.....			
3. ท่านแข่งรถในที่คับขัน และปาดหน้ารถคันอื่น.....			
4. ท่านขับขี่รถในเส้นทางจราจร.....			
5. ท่านมักขับขี่รถด้วยความเร็วสูงขณะอยู่ในซอย.....			
6. ท่านหยุดรถก่อนถึงทางแยกเพื่อดูรถคันอื่น.....			
7. ท่านมักตัดหน้ารถคันอื่นในระยะทางกระชั้นชิด.....			
8. ท่านขับขี่รถแซงซ้ายรถคันอื่นเพื่อความรวดเร็ว.....			
9. ท่านขับรถล้ำแนวกลางถนนเพื่อความสะดวก.....			
10. ท่านขับขี่รถด้วยความเร็วเมื่อเวลามีอารมณ์โกรธ.....			
11. ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์.....			
12. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก อย่างช้า ๆ.....			
13. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง.....			
14. ท่านลดความเร็วของรถเมื่อจะเลี้ยว ถึงทางแยกวงเวียน และ เมื่อจะหยุดรถ.....			
15. ท่านพยายามเร่งความเร็วให้พ้นแยกเมื่อไฟเหลืองปรากฏขึ้น...			
16. เมื่อมีหมอกลงจัดท่านลดความเร็วของรถลง.....			
17. ท่านมองกระจกส่องหลังก่อนจะเลี้ยวรถ.....			
18. ขณะที่เริ่มมีไฟแดงท่านรีบเร่งออกรถไปอย่างรวดเร็วเพราะ กลัวรถติดนาน.....			
19. ท่านขับขี่รถด้วยความเร็วเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใน เขตชุมชน.....			
20. ท่านดื่มสุราย้อมใจก่อน ขับขี่รถจักรยานยนต์.....			
21. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด.....			
22. ท่านจะเลี้ยวรถที่ใดก็ได้แม้จะเป็นทางที่มีใช้ทางให้กลับรถ.....			

ข้อความ	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ ปฏิบัติ
23. ท่านรับประทานยากระตุ้นประสาทขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง เพราะไม่ว่างทำงานได้มาก.....			
24. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกับเพื่อนเพื่อแย่งผู้โดยสาร.....			
25. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์.....			
26. ท่านใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มศีรษะได้มาตรฐาน.....			
27. ท่านใช้สายรัดคางให้แน่นเมื่อสวมหมวกนิรภัยขับขี่ รถจักรยานยนต์.....			
28. ท่านสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเวลามีตำรวจ.....			
29. ท่านให้เด็กสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับรถออกถนนใหญ่.....			
30. เมื่อมีคนเดินเท้าท่านเร่งรถและแซงหน้าไปโดยเร็ว.....			
31. ท่านอยู่ตรงกลางถนนขณะขับรถช้า.....			
32. ท่านให้ผู้โดยสารซ้อนท้ายเพียง 1 คนขณะขับรถออกถนนใหญ่			
33. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนเส้นทางจราจร.....			
34. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์จ่อท้ายรถยนต์จนใกล้เมื่ออยู่บน ถนนใหญ่.....			

เฉลยแบบสอบถาม

1. เฉลยแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
1 ✓ 2 ✓ 3 ✓ 4 ✓ 5 ✓ 6 ✓ 7 ✓ 8 ✓ 9 ✓ 10 ✓ 11 ✓
2. เฉลยแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ลักษณะข้อคำถามทางบวก ได้แก่ ข้อที่ 1, 2, 3, 16
 - ลักษณะข้อคำถามทางลบ ได้แก่ ข้อที่ 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21
3. เฉลยแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ลักษณะข้อคำถามทางบวก ได้แก่ 1, 4, 6, 11, 12, 14, 16, 17, 21, 25, 26, 27, 29, 32
 - ลักษณะข้อคำถามทางลบ ได้แก่ 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 28, 30, 31, 33, 34

ภาคผนวก ง
หนังสือขอความอนุเคราะห์

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

7 กุมภาพันธ์ 2543

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการตรวจเครื่องมือการทำปริญญานิพนธ์
เรียน ท่านผู้เชี่ยวชาญที่เคารพ

ในการประเมินข้อคำถามในแบบสอบถามเพื่อทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ดิฉันได้แนบความมุ่งหมายของการค้นคว้า ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า สมมติฐาน และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลมาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย ขอได้โปรดประเมินข้อคำถามในแบบสอบถามโดยตรวจเช็คในแต่ละหัวข้อว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ควรปรับปรุงแก้ไข หากเห็นควรปรับปรุงขอได้โปรดแก้ไขข้อความลงในข้อคำถามนั้น ๆ

ดิฉันหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณล่วงหน้าเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ด้วยความเคารพ

.....

นางสาววรรณ อึ้งสิทธิพูนพร
นิสิตปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาววรรณ อังสิทธิพนพร
เกิดวันที่	14 กุมภาพันธ์ 2513
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	86 หมู่ 5 ตำบลวังน้ำเย็น อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
สถานที่ทำงาน	โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
ตำแหน่ง	พยาบาลวิชาชีพ 5
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ.2534	ประกาศนียบัตรวิชาการพยาบาลและผดุงครรภ์ ระดับต้น วิทยาลัยพยาบาลราชบุรี
พ.ศ.2539	ปริญญาพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
พ.ศ.2542	ปริญญาสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (บริหารสาธารณสุข) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
พ.ศ.2543	การศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

**พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซ้รถจักรยานยนต์รับจ้าง
อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม**

**บทคัดย่อ
ของ
วรรณ อั่งสิทธิพนพร**

**เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา
พฤษภาคม 2543**

จากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ และหาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามตัวแปรอายุ ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุและระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 360 คน โดยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถาม เจตคติและการปฏิบัติ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบค่าที (t-test) ทดสอบค่าเอฟ (F-test) และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการศึกษาค้นคว้าพบว่า

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดีมีเจตคติอยู่ในระดับดีปานกลาง
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน
4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างกันมี ความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 ส่วนการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุด้านความรู้ และเจตคติ ความรู้และการปฏิบัติ เจตคติและการปฏิบัติสัมพันธ์กันทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

**ACCIDENTAL PREVENTIVE BEHAVIOR OF THE MOTORCYCLE TAXI
DRIVERS IN AMPHUR MUANG CHANGWAT NAKORNPATTHOM**

**AN ABSTRACT
BY
WANNA AUNGSITTIPOONPORN**

**Presented in partial fulfillment of the requirements for the
Master of Education degree in Health Education
At Srinakharinwirot University
May 2000**

The main objective of this research was to study behavior of knowledge, attitude and practice concerning motorcycling accidental prevention of the motorcycle taxi drivers, study the correlation among knowledge, attitude and practice, with the following variables :age, type, income, education level, experience and time. The Accidental sampling was used to draw 360 motorcycle taxi drivers in Amphur Muang Changwat Nakornpathom. Self administered questionnaire was used to collect data of the motorcycle taxi drivers on knowledge, attitude and practice regarding to the motorcycling accidental prevention and the data were analysed by using SPSS for Windows program in determining the percent, mean, standard deviation, t-test, F-test and Pearson product moment correlation coefficient.

The results of the study revealed as follows :

1. The motorcycle taxi drivers possessed a high level of Knowledge, attitude and practice concerning motorcycling accident prevention.
2. The knowledge, attitude and practice concerning motorcycling accident preventive behavior of Different age, Income and Educational level of the Drivers were statistically different at level 0.05
3. The difference type and time on motorcycling of the motorcycle taxi drivers had no significant difference on their know ledge, attitude and practice concerning motorcycling accident prevention
4. The motorcycle taxi drivers Having different experience on traffic accident gained significantly different score on the knowledge and attitude ($p < 0.05$). This finding was not found when the practice was analysed.
5. Knowledge and attitude, knowledge and practice and attitude and practice of motorcycling acciden preventive behavior were significantly related in the positive direction at the level .01