

313. 125
๗ 252๒
5.3

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค
ของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียน
จำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ

19 S.ศ. 2539

ปริญญาโท
ของ
เรือโท อภิชาติ ทรงบัณฑิตย์

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษา ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา

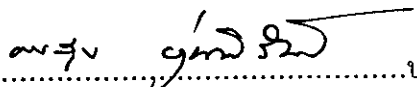
พฤษภาคม 2539

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

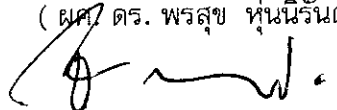
๑. ๐๒๑๗๓

คณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการสอบได้พิจารณาปริญญาบัตรฉบับนี้แล้ว
เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอก
สุศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

คณะกรรมการควบคุม

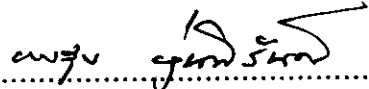
.....ประธาน

(ผศ. ดร. พรสุข หุ่นรัตนตรี)

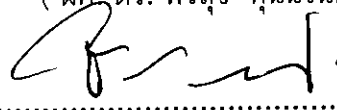
.....กรรมการ

(ผศ. ดร. บุญยง เกี่ยวการคำ)

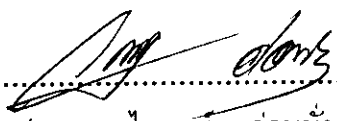
คณะกรรมการควบคุม

.....ประธาน

(ผศ. ดร. พรสุข หุ่นรัตนตรี)

.....กรรมการ

(ผศ. ดร. บุญยง เกี่ยวการคำ)

.....กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(อ. ร.ท. ไพบูลย์ อ่อนมั่ง รน.)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปริญญาบัตรฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ดร. ศิริยุภา พูลสุวรรณ)

วันที่ 8 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2539

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากคณาจารย์ผู้มีพระคุณหลายท่าน ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นนิรันดร์ ประธานกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. บุญยงค์ เกี่ยวการคำ กรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ และอาจารย์ ร.ท.ไพบูลย์ อ่อนมั่ง ร.น. กรรมการแต่งตั้งเพิ่มในการสอบปากเปล่าปริญญานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำการทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ โดยเฉพาะประธานกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ที่ช่วย ตรวจ แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ รวมทั้งให้กำลังใจมาตลอด และขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นิรัตน์ อิมามี ที่ช่วยกรุณาให้คำแนะนำในการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ MCA วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ จนปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้อย่างสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ ภาควิชาสุศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ทุกท่านที่ให้ความรู้และชี้แนะในการศึกษาครั้งนี้ และขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ทวีสิทธิ์ สิทธิกร รองศาสตราจารย์ ดร. ประภาเพ็ญ สุวรรณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จินตนา พุกกุล น.อ.น.พ. เด่นเดชา ปทุมเพชร ร.น. น.ท.หญิง อารมณ์ ชูดวง ร.น. น.ต.หญิง ศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์ ร.น. ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจ และแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบุคคลที่ช่วยให้การดำเนินโปรแกรมสุศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้แก่ ท่านเจ้ากรมขนส่งทหารเรือ ผู้อำนวยการโรงเรียนการขนส่งทหารเรือและผู้อำนวยการโรงเรียนดุริยางค์ทหารเรือ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องในโรงเรียนทั้งสองแห่ง ที่ได้ให้โอกาสผู้วิจัย ดำเนินการในพื้นที่ และอำนวยความสะดวกในการทดลอง จนการเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จสิ้น ผู้วิจัยขอขอบคุณ อาจารย์ผู้มีคุณวุฒิสุศึกษาทุกท่านที่กรุณาให้เกียรติมานำกลุ่มในการจัดอภิปรายกลุ่มย่อย และขอขอบคุณ วิทยากร ผู้มาร่วมอภิปรายกลุ่มทุกท่านที่ให้ความกรุณาให้เกียรติมา บรรยาย พูดคุย ในการจัดกิจกรรมสุศึกษาการอภิปรายหมู่โดยใช้ตัวแบบจริง ขอขอบคุณนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งชั้นปีที่ 2 ปีการศึกษา 2537 ที่กรุณาทำแบบสอบถามในการหาคุณภาพของเครื่องมือวิจัย และขอขอบพระคุณนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งชั้นปีที่ 2 ปีการศึกษา 2538 ทุกคนที่เข้าร่วมในโปรแกรมสุศึกษาครั้งนี้ นอกจากนี้ขอขอบพระคุณสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติที่เอื้อเฟื้อ เอกสาร หนังสือ แผ่นพับ เทปวีดีทัศน์ สไลด์และภาพโปสเตอร์ในการจัดโปรแกรมสุศึกษาจนโปรแกรมสุศึกษาสำเร็จลงอย่างสมบูรณ์

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ พี่ ๆ น้อง ๆ ตลอดจนเพื่อน ๆ ทุกคนที่มีส่วนสนับสนุนและให้กำลังใจ ในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ให้สำเร็จในที่สุด

ร.ท. อภิชาติ ทรงบัณฑิตย์ ร.น.

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ	ร.ท. อภิชาติ ทรงบัณฑิตย์ รณ.
วัน เดือน ปีเกิด	17 กันยายน พ.ศ. 2506
สถานที่เกิด	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	817 แฟลตพักทหารเรือ บุคคโล เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	ประจำแผนกปรับบรรยากาศ
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	กองเวชศาสตร์ใต้น้ำ - การบิน กรมแพทย์ทหารเรือ ถนนตากสิน บุคคโล ธนบุรี กรุงเทพมหานคร 10600 โทร.4600000 - 9 ต่อ 2641,2730
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2525	ประกาศนียบัตรพยาบาลและอนามัยจากโรงเรียนพยาบาล กรมแพทย์ทหารเรือ
พ.ศ. 2531	สศ.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) จากมหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมมาธิราช
พ.ศ. 2539	กศ.ม. (สุขศึกษา) จากมหาวิทยาลัย ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค
ของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียน
จำเหล่าทหารขนส่งกองทัพเรือ

บทคัดย่อ

ของ

เรือโท อภิชาติ ทรงบัณฑิตย์

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษา ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา
พฤษภาคม 2539

อุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นปัญหาที่สำคัญมากในปัจจุบัน ซึ่งกระทบต่อสภาวะสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ อัตราตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกมีแนวโน้ม เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จนปัจจุบันมีอัตราตายเป็นอันดับ 2 รองจากโรคหัวใจ อัตราตายจากอุบัติเหตุการจราจรพบมากในวัยรุ่น ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขาดจิตสำนึกความปลอดภัยและขาดเจตคติที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยกึ่งทดลอง มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในนักเรียนจำเล้าทหารขนส่งกองทัพเรือโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สมาเป็นกรอบแนวคิดหลักในการศึกษา กลุ่มตัวอย่างได้แก่นักเรียนจำเล้าทหารขนส่ง กองทัพเรือจำนวน 125 คน โดยนักเรียนห้อง 1 เป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 62 คน นักเรียนห้อง 2 เป็นกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 63 คน เฉพาะกลุ่มทดลองได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ในโปรแกรมสุขศึกษาเป็นเวลา 12 สัปดาห์ โปรแกรมสุขศึกษาเน้นการบรรยาย การอภิปรายหมู่ การเรียนรู้จากสถานการณ์ที่กำหนด ซึ่งการอภิปรายหมู่ โดยนักวิชาการจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจร นายแพทย์ และผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ตลอดจนการกระตุ้นจากผู้วิจัยและการใช้เทปวิดีโอที่คนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามตอบด้วยตนเองและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน) ค่าที่กลุ่มเดียวกัน (t-test) ค่าที่คนละกลุ่ม (t-test Independent) สำหรับการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรที่ศึกษาด้วยสถิติ Multiple Classification Analysis (MCA)

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบด้วยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่พฤติกรรมการปฏิบัติ ตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ยังพบว่าตัวแปรที่กล่าวมาทั้งหมดรวมกับความเครียดและประสบการณ์ การขับขีรถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และตัวแปรที่สามารถอธิบายความ

ผันแปรของพฤติกรรมการณ์ปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดีตามลำดับ คือ ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ตัวแปรทั้งหมดที่ศึกษาสามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการณ์ปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ประมาณร้อยละ 33.9

จากผลงานวิจัยนี้ แสดงให้เห็นว่า การจัดโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทำให้นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านความรู้ การรับรู้ ความคาดหวัง และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกถูกต้องมากขึ้น ดังนั้นโปรแกรมสุขศึกษานี้จึงควรนำไปประยุกต์ใช้กับโรงเรียนสอนขับรถยนต์ หรือประชาชนที่ขับรถยนต์ในกลุ่มอื่น ๆ ต่อไป เพื่อนำไปสู่พฤติกรรมการณ์ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร่วมกันทั่วประเทศ

**THE EFFECTIVENESS OF HEALTH EDUCATION PROGRAM
APPLYING ROGERS'S PROTECTION MOTIVATION
THEORY ON TRAFFIC ACCIDENT PREVENTIVE
BEHAVIOR OF NAVAL TRANSPORTATION
STUDENTS IN THE ROYAL THAI NAVY**

AN ABSTRACT

BY

JUNIOR LIEUTENANT APICHAT SONGBUNDIT

**Presented in partial fulfillment of the requirements for the
Master of Education degree in Health Education
at Srinakharinvirot University**

May 1996

Now the number of traffic accidents is very important. It is one of the major health and social problems. It affects not only the health status of the injured but also the social economy, the image and the security of the country. The mortality rate from traffic accidents has rapidly been increasing. At the present, the mortality rate from accidents comes second after heart diseases. The highest rate of traffic accidents is found in adolescents who lack of safety mind and don't have positive attitude in accident prevention. The great majority of them are male.

This study was a Quasi Experimental research. its purpose was to study the health education programs on preventive behaviors concerning road accidents for Naval transportation students of the Royal Thai Navy. In designing health education strategies, key concepts of the Rogers' Protection Motivation was applied. The sample of study were 125 male transportation students in the Royal Thai navy ; 62 students in class I were the Experimental group and 63 students in class II were the comparison group.

The experimental group was required to participate in a 12 weeks program. Main activities of the program comprised lectures ; group discussions ; learning from a provided scene ; panel discussions by a scholar from the National Safety Council of Thailand , two traffic police officers, a physician of trauma, a person injured in a traffic accident; including the motivation by the researcher and the presentation of videos three times about traffic accidents. Data were collected with the self-administration questionnaire and were analysed by computing percentages, means, standard deviation and analysed means differences by t-test and t-test independent. For an effected of variables, data were analyzed by Multiple classification Analysis (MCA). The statistically significance was set at 0.05 level.

The results of this study showed that the experimental group gained statistically higher level of knowledge about traffic accidents and prevention ;

threat appraisal from traffic accidents which comprised the perception of severity and of vulnerability to the threat ; and coping appraisal to traffic accidents which consisted partially of preventive response-efficacy and self-efficacy ; intention to prevent traffic accidents, after participating in the health education program. However, the traffic accident prevention practice of the Naval transportation students was not significantly changed. It was also found that all the variables (the knowledge, the perception of severity, the perception of vulnerability, the preventive response-efficacy, the preventive self-efficacy and the intention to prevent traffic accidents) including stress levels and experience in driving were significant predictors of transportation students' traffic accident practice. Among these factors, the intention to prevent traffic accidents was the most important predictor of transportation students traffic accident practice followed by the preventive self-efficacy and the preventive response-efficacy respectively. About thirty-three point nine percent of variance on preventive traffic accident practice could be explained by all the above factors in this study.

In regards to the findings, it should be recommended that the planned health education program with the application of the Protection Motivation theory be accesible to Naval transportation students in the Royal Thai Navy to gain more knowledge, perception, efficacy and intention as well as behavior modification on preventive traffic accidents practice. This program can be applied and extended to other transportation students nationwide.

สารบัญ

บทที่	หน้า
1	บทนำ..... 1
	คำนำ..... 1
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า..... 16
	ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า..... 17
	ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า..... 17
	ข้อตกลงเบื้องต้น..... 19
	นิยามศัพท์เฉพาะ..... 20
2	เอกสารเกี่ยวข้องกับการวิจัย..... 23
	ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ
	การจราจรทางบก..... 23
	ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิจัย..... 39
	ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สกับการป้องกันอุบัติเหตุ
	การจราจรทางบก..... 52
	การวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 54
	การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรในต่างประเทศ..... 54
	การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศไทย..... 55
	การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ
	โรเจอร์สในต่างประเทศ..... 57
	การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ
	โรเจอร์สในประเทศไทย..... 59
	สมมติฐานในการศึกษา..... 62
3	วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า..... 63
	แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง..... 63
	แบบแผนการวิจัย..... 63

บทที่	หน้า
เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล.....	66
เครื่องมือที่ใช้ในการวัดผลในการวิจัย.....	66
เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองโปรแกรมสุขศึกษา.....	72
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	73
การดำเนินการทดลอง.....	73
วิธีการจัดกระทำข้อมูล.....	75
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	76
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	81
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผล.....	81
5 บทย่อ สรุปผล การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	131
บทย่อ.....	131
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้าและวิธีการดำเนินการวิจัย.....	131
วิธีดำเนินการทดลอง.....	133
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	133
สรุปผลการศึกษาค้นคว้า.....	134
อภิปรายผล.....	139
ข้อเสนอแนะ.....	152
บรรณานุกรม	155
ภาคผนวก.....	162
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	213

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 เปรียบเทียบอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุกับโรคภัยแรงอื่น ๆ ในประเทศไทย....	3
2 อัตราตายด้วยสาเหตุสำคัญ 10 อันดับแรก ต่อประชากร 100,000 คน พ.ศ. 2531 - 2535.....	4
3 จำนวนตายด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ ปี พ.ศ. 2534.....	5
4 สาเหตุการตายตามอัตราประชากร 100,000 คน 10 กลุ่มแรกตามบัญชี ตารางโรคพื้นฐานจากบัญชีจำแนกโรคระหว่างประเทศ แก๊ไขครั้งที่ 9 พ.ศ. 2531 - 2535	6
5 จำนวนผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาภายในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์สังกัด กรมแพทยทหารเรือ ด้วยสาเหตุอุบัติเหตุการจราจรทางบก (จากรายงานของโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกองทัพเรือ 10 แห่ง).....	9
6 สัดส่วนของผู้ป่วยที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์สังกัด กรมแพทยทหารเรือด้วยสาเหตุ อุบัติเหตุการจราจรทางบก กับจำนวน ผู้มารับการตรวจด้วยสาเหตุอื่น ๆ (จากรายงานของโรงพยาบาลและ หน่วยแพทย์สังกัดกองทัพเรือ 10 แห่ง).....	10
7 โครงสร้างหลักสูตรนักเรียนจำพรรคนาวินเหล่าทหารขนส่งชั้นปีที่ 2	12
8 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์รายเดือน ของกรมขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือปี พ.ศ. 2532 - 2536	14
9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ	82
10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประวัติการดื่มสุรา.....	83
11 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประวัติการใช้ยากระตุ้นประสาท และยาเสพติด	84
12 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ มาก่อนเข้ารับการศึกษาในโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ.....	85
13 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความเครียด.....	86
14 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง.....	87

ตาราง	หน้า
15 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบภายหลังการทดลอง ครั้งที่ 1.....	88
16 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อสิ้นสุดการทดลอง.....	89
17 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกันภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง และภายหลังการทดลองครั้งที่ 1	90
18 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกันภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบระหว่าง หลังการทดลองครั้งที่ 1 และเมื่อสิ้นสุดการทดลอง.....	92
19 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง.....	94
20 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายอุบัติเหตุการจราจร ทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบระหว่าง ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง.....	96
21 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบระหว่าง ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง.....	98
22 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินอัตราภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง	100
23 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและ กลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง.....	102
24 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและ กลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง.....	104

25	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังต่อพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง.....	107
26	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่ม เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง.....	109
27	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง.....	111
28	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองก่อนและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง.....	113
29	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง.....	114
30	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง.....	116
31	ผลการวิเคราะห์การผันแปรของตัวแปรอิสระต่าง ๆ กับพฤติกรรมการ การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก	120
32	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบกโดยเรียงตามความสัมพันธ์ตามลำดับ.....	122
33	ผลการวิเคราะห์การผันแปรของตัวแปรอิสระทั้งหมด กับพฤติกรรมการ การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก	126
34	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมดที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติ ตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยเรียงตามความสัมพันธ์ ตามลำดับ.....	128

35	ผลการวิเคราะห์ตัวแปรระดับความเครียดและประสพการณ์การขับขี่ รถยนต์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก	164
36	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรความเครียดและประสพการณ์การขับขี่ รถยนต์ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก.....	165
37	ผลการวิเคราะห์หาผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม (Interaction).....	166
38	ค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีผลกระทบร่วม.....	169
39	เฉลยแบบทดสอบความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน	191
40	ความยากง่าย (P) และค่าอำนาจจำแนก (r) ของแบบทดสอบด้าน ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน.....	192
41	ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบทดสอบการวัดเจตคติ.....	193
42	ค่าอำนาจจำแนกของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก.....	196
43	ค่าอำนาจจำแนกของความเครียดของนักเรียนน้าเจ้าเหล่าทหารขนส่ง.....	197

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 แผนผังการสูญเสียจากอุบัติเหตุ.....	26
2 องค์ประกอบของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค.....	41
3 แผนของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค.....	46
4 กรอบโครงร่างทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค.....	51
5 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย.....	61

บทที่ 1

บทนำ

คำนำ

ปัจจุบันวิวัฒนาการทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้เจริญขึ้นมาก มนุษย์จึงนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาความเป็นอยู่ของชาวโลกให้ดีขึ้นทุก ๆ ด้าน ผลจากการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ เป็นผลให้มีการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม รวมทั้งการขยายตัวของเขตเมืองและจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งต้องอาศัยระบบคมนาคมและการขนส่งเป็นสำคัญ การขนส่งและการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วเป็นที่นิยมกันทั่วไป ได้แก่ การคมนาคมทางบก (วิจิตร บุญยะไพฑร และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 2) ผลจากการพัฒนานี้ทำให้มีถนนเพิ่มมากขึ้น ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีช่วยให้สามารถปรับปรุงยานพาหนะให้มีความเร็วสูงขึ้น ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งที่มีความรุนแรงมากขึ้น ประกอบกับการขาดความรู้ความเข้าใจในการควบคุมยานยนต์ รวมทั้งการขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ซึ่งเป็นผลมาจากการมีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ทำให้มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย จึงทำให้ปัญหาจากอุบัติเหตุ การจราจรทางบกทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

จากรายงานขององค์การอนามัยโลกมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนปีละ 10 ล้านคน และในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตประมาณ 5 ล้านคน และพิการตลอดชีวิตประมาณ 1 ล้านคน และพบว่าอัตราการตายของอุบัติเหตุกลับมีแนวโน้มลดลงในประเทศพัฒนาแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากประเทศที่พัฒนาแล้วมีความพร้อมหลายประการในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าประเทศกำลังพัฒนา (วิจิตร บุญยะไพฑร และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 2)

สำหรับการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุนั้นมีมากกว่าที่ทุกคนคาดคิด ผู้เชี่ยวชาญของประเทศญี่ปุ่นได้ศึกษาพบว่า การสูญเสียโดยตรง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายและค่าชดเชยสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุรายละ 15,000 บาท และ 30,000 บาท สำหรับผู้บาดเจ็บและตายตามลำดับ ในประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บปีละประมาณ 2 ล้านคน จึงต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 30,000 ล้านบาท คนบาดเจ็บถึงตายต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าชดเชยคนละ 30,000 บาท และจากการตายโดยอุบัติเหตุปีละ ประมาณ 30,000 คน จึงต้องสูญเสียปีละประมาณ 9,000 ล้านบาท รวมการสูญเสียจากการบาดเจ็บทั้งไม่ถึงตายเข้าด้วยกันแล้ว ประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจและการสูญเสียโดยตรงปีละเกือบ 40,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงความสูญเสียทางอ้อม เช่น การสูญเสียโอกาส ได้แก่ ความสามารถหาเลี้ยงชีพและหาเลี้ยงครอบครัว และเวลาในการรับใช้สังคม ความสูญเสียจากความเศร้าโศกของญาติมิตร ซึ่งหากคำนวณตามผลของการศึกษามหาวิทยาลัยจอห์น ฮอปกินส์ ที่ว่าค่าของการสูญเสียโดยตรงจากอุบัติเหตุมีเพียงร้อยละ 6 ของการสูญเสียทั้งหมด ถ้าวรวมการสูญเสียทั้งหมดทั้งโดยตรงร้อยละ 6 กับการสูญเสียทางอ้อมอีกร้อยละ 94 แล้ว ประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุ ถึงปีละเกือบ 700,000 ล้านบาท (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2531 : 4)

ในประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาประเทศหนึ่ง ซึ่งกำลังประสบปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ก่อน พ.ศ.2504 ในขณะที่เรายังไม่ได้นำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาใช้พัฒนาประเทศ ประชากรไทยส่วนใหญ่เสียชีวิตจากโรคระบาดติดต่อต่าง ๆ เช่น ไข้มาลาเรีย วัณโรค โรคเรื้อน โรคทางเดินอาหาร และอื่น ๆ นับตั้งแต่รัฐบาลได้นำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาใช้ โรคระบาดติดต่อต่าง ๆ ก็ลดลงตามลำดับ ในขณะที่เดียวกันอัตราการตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 20.3 ต่อประชากร 100,000 คน ใน พ.ศ.2515 มาเป็น 53.7 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ.2525 ซึ่งนับเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของประเทศมาตั้งแต่ปี 2512 โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนท้องถนน มีอัตราจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จนเป็นอันดับ 2 ในปี 2525 (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2531 : 1 - 2) ดังแสดงในตาราง 1

ตาราง 1 เปรียบเทียบอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุกับโรคร้ายแรงอื่น ๆ ในประเทศไทย

ชื่อโรค	อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน				
	พ.ศ. 2521	2522	2523	2524	2525
อุบัติเหตุและการเป็นพิษ	27.2	20.3	32.1	32.0	53.68
อุบัติเหตุบนท้องถนน	9.8	10.5	12.6	14.4	14.19
วัณโรค	20.8	19.9	17.4	14.6	11.83
โรคห่องร่วง	17.6	22.4	18.6	10.9	8.94
โรคระบาด	15.3	23.1	18.0	28.8	48.76
โรคทางเดินหายใจ	17.8	23.1	18.1	10.1	23.88
โรคมะเร็ง	13.0	13.7	17.2	21.0	24.57
โรคขาดอาหาร	12.0	9.9	5.3	2.5	1.94
มาลาเรีย	9.9	11.3	15.8	8.2	8.69

แหล่งข้อมูล : วิจิตร บุญยะไพศร. 2531 : 2 อ้างอิงมาจาก กระทรวงสาธารณสุข

จากตาราง 1 จะเห็นว่าอุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 มาตลอด เมื่อเทียบกับโรคระบาดติดเชื้อต่าง ๆ โดยอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการตายเพิ่มขึ้น จนเป็นอันดับที่ 2 ในปี 2525 เมื่อเปรียบเทียบกับโรคระบาดติดเชื้อต่าง ๆ โดยมีอัตราการตายที่จำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ จากอัตรา 9.8 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี 2521 เป็นอัตรา 14.19 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี 2525 ในปัจจุบันอุบัติเหตุและการเป็นพิษก็ยัง เป็นสาเหตุการตายที่สำคัญลำดับต้น ๆ ดังแสดงในตาราง 2

ตาราง 2 อัตราตายด้วยสาเหตุสำคัญ 10 อันดับแรก ต่อประชากร 100,000 คน

พ.ศ.2531 - 2535

สาเหตุการตาย	2531	2532	2533	2534	2535
โรคหัวใจ	44.5	49.5	51.3	54.7	56.0
อุบัติเหตุและการเป็นพิษ	30.2	35.1	41.9	45.6	48.5
มะเร็งทุกชนิด	33.5	36.8	39.3	41.2	43.5
ความดันเลือดสูงและหลอดเลือด ในสมอง	13.3	14.4	15.0	15.9	16.9
การบาดเจ็บจากฆ่าตัวตาย ถูกฆ่าตาย และอื่น ๆ	16.5	16.3	15.3	14.8	15.2
โรคเกี่ยวกับตับและตับอ่อน	9.4	14.0	13.3	13.4	13.3
ปอดอักเสบและโรคอื่น ๆ ของปอด	10.1	11.1	10.5	11.3	11.4
ไตอักเสบ กลุ่มอาการของไตพิการ	6.6	7.1	7.6	8.0	9.7
วัณโรคทุกชนิด	8.2	7.6	7.0	6.5	6.3
อัมพาตทุกชนิด	6.2	6.0	5.9	6.1	6.2
อื่น ๆ	245.5	246.8	241.0	249.1	252.8
รวม	424.0	444.7	448.2	466.5	479.8

แหล่งข้อมูล : กองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข 2535.

- หมายเหตุ
1. ข้อมูลนี้ได้จากมรณะบัตร
 2. โรคหัวใจรวมหัวใจวายด้วย
 3. เรียงลำดับตามสาเหตุปี 2535

จากตาราง 2 จะเห็นว่าระหว่างปี 2531 - 2535 อุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายในอันดับ 2 ตั้งแต่ปี 2533 - 2535 และอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คนทวีจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วจากอัตรา 30.2 ในปี 2531 เป็น 48.5 ในปี 2535 และจากสาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ นั้นพบว่าอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สูงสุด ดังแสดงในตาราง 3

ตาราง 3 จำนวนตายด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ ปี 2534

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ	ชาย	หญิง
อุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจร	10,154	39.35	8,217	1,937
เหตุที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมโดยอุบัติเหตุอื่น และมีได้ระบุไว้	9,761	37.82	7,845	1,916
อุบัติเหตุจากการตกน้ำตายและจมน้ำ	3,108	12.0	2,168	940
อุบัติเหตุจากกระแสไฟฟ้า	807	3.12	695	115
อุบัติเหตุจากปัจจัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	413	1.60	284	129
การพลัดตกหกล้มโดยอุบัติเหตุ	331	1.28	263	68
การเป็นพิษจากอุบัติเหตุของแข็งอื่น ๆ ของเหลว แก๊ซ และไอระเหย	257	0.99	160	97
อุบัติเหตุจากวัตถุระเบิด	225	0.87	190	35
อุบัติเหตุจากไฟและเปลวไฟ	154	0.59	92	62
อุบัติเหตุจากกระสุนปืน	112	0.43	96	16
อื่น ๆ	482	1.86	382	100

แหล่งข้อมูล : กองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข 2535.

จากตาราง 3 จะเห็นสัดส่วนระหว่างจำนวนการตายด้วยอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจร ปี พ.ศ.2534 สูงกว่าการตายด้วยอุบัติเหตุจากสาเหตุอื่น ๆ โดยมีจำนวนร้อยละ 39.35 จากจำนวนการตายจากอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เป็นเพศชายถึงร้อยละ 80.92 และเมื่อเปรียบเทียบอัตราตายตามลำดับสาเหตุการตายต่อประชากร 100,000 คน ตามบัญชีตารางโรคพื้นฐานจากบัญชีจำแนกโรคระหว่างประเทศ 10 กลุ่มแรก อุบัติเหตุจากการขนส่งและการจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญลำดับต้น ๆ ดังตาราง 4

ตาราง 4 สาเหตุการตายตามอัตราต่อประชากร 100,000 คน 10 กลุ่มแรกตามบัญชี
ตารางโรคพื้นฐานจากบัญชีจำแนกโรคระหว่างประเทศ แก้ไขครั้งที่ 9 พ.ศ. 2531 -
2535

กลุ่มสาเหตุ	2531	2532	2533	2534	2535
โรคจากการไหลเวียนเลือดผ่านปอด และโรคหัวใจรูปอื่น ๆ	42.1	47.3	349.6	52.5	53.6
อุบัติเหตุอื่นรวมผลระยะล่า เนื่องจากร้ายที่ตำแหน่งอื่น ๆ และไม่ระบุ ตำแหน่ง	18.7	21.4	25.3	25.8	26.9
อุบัติเหตุจากการขนส่งและการจราจร	18.7	20.1	22.0	21.9	23.7
โรคของระบบย่อยอาหารยกเว้นช่องปาก ต่อมน้ำลายและชากรรไกร	10.4	12.4	15.2	18.3	20.1
โรคของระบบหายใจ ยกเว้นทางเดิน หายใจส่วนบน	18.8	19.0	18.4	18.5	17.8
โรคหลอดเลือดในสมอง	12.6	13.7	13.0	13.9	14.4
เนื่องจากร้ายของอวัยวะย่อยอาหารและ เยื่อช่องท้อง	6.9	10.4	10.5	11.1	11.8
โรคของระบบปัสสาวะ	8.0	9.2	9.7	10.7	11.1
โรคของระบบประสาท	7.1	7.8	8.2	8.7	10.3
	9.9	10.0	10.1	10.3	10.1

แหล่งข้อมูล : กองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข 2536.

จากตาราง 4 อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากการขนส่งและการจราจร เพิ่มขึ้น
อย่างรวดเร็วจากอัตราการตาย 10.4 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี 2531 เป็น 20.1
ต่อประชากร 100,000 คนในปี 2535 ซึ่งภายใน 5 ปี เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 96.63 และจำนวน
ผู้ป่วยใน (รับไว้รักษาในโรงพยาบาล) ตามสาเหตุกับอัตราป่วย (ต่อประชากร 100,000
คน) ในปี 2530 - 2535 จะพบว่าจำนวนผู้ป่วยใน จากอุบัติเหตุการจราจรและการขนส่ง
เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากจำนวน 105,114 รายในปี 2530 ซึ่งเป็นอัตราป่วยเท่ากับ 196.1
ต่อประชากร 100,000 คน เพิ่มจำนวนผู้ป่วยใน ในปี 2535 เป็น 178,451 รายเท่ากับ

อัตราป่วย 311.03 ต่อประชากร 100,000 คน (กระทรวงสาธารณสุข. 2535) ซึ่งเป็นภาระต่อรัฐในงานสาธารณสุขและแก่ที่มรักษาพยาบาลที่ต้องสูญเสียจำนวนเตียงพักผู้ป่วย ค่าเวชภัณฑ์ในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยจำนวนมาก ซึ่งจากรายงานนี้ได้รับ รายงานจากโรงพยาบาลต่าง ๆ ที่ขึ้น กับสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขเท่านั้น ทั้งนี้ยังไม่นับรวมถึงผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเอกชน และหน่วยงานของรัฐที่มีได้สังกัดกระทรวงสาธารณสุข และผู้ป่วยนอกที่มาใช้บริการเนื่องจากได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรและการขนส่งนี้

จากสรุปอุบัติเหตุ พ.ศ.2534 (กรมการแพทย์. 2534 : 46) ในปี พ.ศ.2534 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทุกชนิดทั่วประเทศ จำนวน 36,031 คน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บต้องรับไว้ในโรงพยาบาล 302,963 คน ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของประเทศ โดยมีสาเหตุการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทั่วประเทศ 10,179 คน และบาดเจ็บ 156,787 คน โดยได้สรุปค่าของทรัพย์สินเสียหายจากรายงานของกองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง ประมาณ 420.8 ล้านบาท โดยอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะบอยสุด 4 อันดับแรกคือ รถบรรทุกเล็ก รถบรรทุกหนัก รถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่ง

จากการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า มีหลายปัจจัยร่วม ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะและสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85 - 90 (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 51) อุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะการขับขี่ด้วยความเร็วสูง โดยขาดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย ในประเทศอังกฤษได้ทำการสอบถามรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับคนเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 93 (วิจิตร บุญยะโทตระ และ อำนวย นาคแก้ว. 2536 : 3 ; อ้างอิงมาจาก Economic Commission for Europe. 1988 : 7 - 11) และจากการศึกษาของ The National Safety Council ประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าในปัจจัยที่เป็นสาเหตุอุบัติเหตุจากการจราจรร้อยละ 89 เป็นปัจจัยที่เกิดจากคน (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนวย นาคแก้ว. 2536 ; อ้างอิงมาจาก World Health Organization. 1979 : 12 - 39) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการสัมมนาของ Economic and Social Commission for Asia and Pacific ที่ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากคน ซึ่งผลของการศึกษาในประเทศต่าง ๆ ในประเทศสิงคโปร์ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสาเหตุพฤติกรรมของคนร้อยละ 95 ในฮ่องกงร้อยละ 92 ในประเทศมาเลเซียร้อยละ 87 (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนวย นาคแก้ว. 2536 : 3 ; อ้างอิงมาจาก Economic and Social Commission for Asia and Pacific. 1985 :

31 - 50) สำหรับในประเทศไทย มณฑลนา สังกัดนาหน (2525 : 23) ได้สรุปไว้ว่าสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุจราจรยานยนต์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เป็นต้นเหตุสำคัญที่สุด วิจิตร บุญยะโทตระ (2527 : 14) ได้กล่าวว่า ปัจจัยอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญ ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 90 โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ มีความประมาท ขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง ขับรถตัดหน้ารถคันอื่น การไม่ยอมให้ทางผู้อื่น และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับ พัชรา กาญจนารักษ์ (2526 : 2 - 5) ที่ว่า คนเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เช่นเดียวกับ ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 4) ที่กล่าวว่า ความบกพร่องของคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดโดยมีสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนประกอบ หากจะป้องกันอุบัติเหตุและให้ความปลอดภัยเกิดขึ้นอย่างถาวรและจริงจังนั้นต้องแก้ไขที่ตัวคนนี่เอง

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นสาเหตุให้มีการบาดเจ็บ เสียชีวิต พิการ และก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินเป็นอย่างมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศทั้งในแง่เศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในปัจจุบันสภาพการจราจรของประเทศในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร อุบลราชธานี เชียงใหม่ สงขลา ฯลฯ มีสภาพการจราจรคับคั่งจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปัจจุบันมีรถจดทะเบียนถึงปี 2535 ทั่วประเทศจำนวนถึง 9,592,683 คัน (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. 2536 : 86) ซึ่งจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ อย่างมาก และอุบัติเหตุการจราจรนับเป็นปัญหาที่สร้างความยุ่งยากแก่ผู้สัญจรไปมาอย่างมากเช่นกัน ซึ่งปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยในการขับขี่จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และลดความรุนแรงจากผลของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งอัตราเสียชีวิต บาดเจ็บได้เป็นอย่างมาก สิ่งที่ควรเน้นคือการเปลี่ยนแปลงแนวคิดและเจตคติที่ไม่ถูกต้อง ตลอดจนปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยในการขับขี่ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และลดความรุนแรงจากผลของการเกิดอุบัติเหตุทั้งอัตราเสียชีวิต บาดเจ็บได้เป็นอย่างมาก สิ่งที่ควรเน้นคือการเปลี่ยนแปลงแนวคิดและเจตคติที่ไม่ถูกต้อง ตลอดจนปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วย ในขณะที่เดียวกันสิ่งสำคัญที่สุดของมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุก็คือแนวคิดที่ถูกต้องของผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดว่า อุบัติเหตุป้องกันได้ (พรสุข หุ่นรินดร. 2534 : 80) ฉะนั้น การสร้างเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยจึงเป็น สิ่งสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้ทุกคนรู้จักป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ เน้นในเรื่องความปลอดภัยให้มากในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ให้มีความรู้สึกพร้อมที่จะตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพ เกี่ยวกับความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะการณ์ที่จะต้องตัดสินใจโดยฉับพลันหรือในภาวะการณ์

ที่มีความตึงเครียด ฉะนั้น หากจะแก้ปัญหาก็เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนี้ ต้องร่วมมือกันทุกฝ่ายทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ร่วมกันสร้างเจตคติที่ดี และทุกคนมีจิตสำนึกของความปลอดภัย

ในหน่วยงานของกองทัพเรือ กระทรวงกลาโหม ก็นับเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ประสบปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรนี้ โดยจำนวนผู้ป่วยที่เป็นกำลังพลประจำและญาติที่เข้ารับการรักษากายในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกรมแพทย์ทหารเรือโดยสาเหตุจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ดังแสดงในตาราง 5

ตาราง 5 จำนวนผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษากายในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกรมแพทย์ทหารเรือ ด้วยสาเหตุอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (จากรายงานของโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกองทัพเรือ 10 แห่ง)

ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ					
	2530	2531	2532	2533	2534	2535
รถจักรยาน	257	283	615	420	181	280
รถจักรยานยนต์	2,869	3,380	4,212	5,209	5,697	7,589
สามล้อเครื่อง	191	276	283	328	351	388
รถยนต์	1,106	1,490	1,934	1,367	1,668	810
ไม่ระบุ	234	45	84	306	367	378
รวม	4,657	5,474	7,128	7,630	8,264	9,445

แหล่งข้อมูล : กองวิทยาการ กรมแพทย์ทหารเรือ

ตาราง 6 ลัดส่วนของผู้ป่วยที่มาได้รับการรักษาในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกรมแพทย์ทหารเรือด้วยสาเหตุ อุบัติเหตุการจราจรทางบก กับจำนวนผู้มารับการตรวจด้วยสาเหตุอื่น ๆ (จากรายงานของโรงพยาบาล และหน่วยแพทย์สังกัดกองทัพเรือ 10 แห่ง)

ปีงบประมาณ	ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุ	ผู้ป่วยทั้งหมด	ลัดส่วนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุกับผู้ป่วยทั้งหมด
2530	4,657	462,767	1.00
2531	5,474	513,350	1.07
2532	7,128	538,903	1.32
2533	7,630	502,422	1.52
2534	8,264	536,542	1.54
2535	9,445	513,470	1.84

แหล่งข้อมูล : กองวิทยาการ กรมแพทย์ทหารเรือ

จากตาราง 5 และ 6 แสดงจำนวนผู้ป่วยที่มาเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลและหน่วยแพทย์ สังกัดกรมแพทย์ทหารเรือ ด้วยสาเหตุอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งผู้ที่มาได้รับการรักษาส่วนใหญ่เป็นกำลังพลภายในกองทัพและญาติของกำลังพลภายในกองทัพ ซึ่งนับเป็นปัญหาทางด้านสุขภาพที่กองทัพเรือต้องตระหนักถึงและหาทางแก้ปัญหาดังต่อไปนี้

จากที่กล่าวมาจะเห็นถึงการระบอบของอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งเป็นปัญหาที่ทุก ๆ คนทุก ๆ หน่วยงานต้องร่วมกันแก้ไข ในแนวทางการป้องกันปัญหาจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกของกองทัพเรือจึงต้องเริ่มที่หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมขนส่งทหารเรือ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการขนส่งทั้งหมดของกองทัพเรือทั้งด้านกำลังพลและอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งทางบกและทางเรือ ตลอดจนผลิตบุคลากรไปปฏิบัติหน้าที่ในการขับขี่ยานยนต์ต่าง ๆ ซึ่งหน่วยย่อยที่รับผิดชอบในส่วนนี้คือโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ

โรงเรียนการขนส่งทหารเรือ เป็นโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร เป็นสถาบันการศึกษาวิชาชีพสายขนส่งของกองทัพเรือ มีหน้าที่ให้การฝึกอบรมแก่นักเรียนจำพรรคนาวิน เหล่าทหารขนส่ง ทั้งทางด้านวิทยาการ วิชาทหาร พลศึกษา การกีฬา

และ กิจกรรมพิเศษให้กองทัพเรือปีละประมาณ 100 นาย ซึ่งนักเรียนจำที่เข้ารับการศึกษามี วุฒิเดิมจบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย เพศชาย โดยมีหลักสูตรการเรียนการสอน 2 ปี ซึ่งจัดอยู่ในระดับอุดมศึกษา เมื่อสำเร็จการศึกษาจะได้รับประกาศนียบัตรและได้รับการ แต่งตั้งยศเป็นจ่าตรี บรรจุเป็นนายทหารประทวนของกองทัพเรือ หลักสูตรการเรียนการสอน ประกอบไปด้วย ด้านวิชาการทั่วไปและวิชาชีพสายขนส่ง โดยการเรียนในชั้นปีที่ 1 เรียนที่ โรงเรียนชุมพลทหารเรือ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ในการศึกษาในชั้นปีที่ 1 นั้น เป็นการศึกษา และฝึกภาคที่เป็น การปรับพื้นฐานลักษณะการเป็นทหารและเป็นการปูพื้นฐานความรู้ทาง ทหารเรือเบื้องต้น เพื่อการศึกษาต่อในชั้นปีที่ 2 ในโรงเรียนการขนส่งต่อไป สำหรับการศึกษ ในชั้นปีที่ 2 เป็นการศึกษาภาคทฤษฎี และการปฏิบัติเกี่ยวกับวิชาการขนส่ง เช่น การขนส่ง ด้วยรถยนต์ การขนส่งทางเรือ กฎหมายการคมนาคมต่าง ๆ และภาคปฏิบัติเป็นการฝึกขับรถ และฝึกถือท้ายเรือ ฯลฯ ซึ่งเป็นการศึกษาต่อเนื่องจากปีที่ 1 โดยแบ่ง ภาคเรียนเป็น 2 ภาค ภาคต้นเริ่มเรียนภาคทฤษฎีตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน รวมระยะเวลาประมาณ 20 สัปดาห์ แบ่งออกเป็นการศึกษาภาคทฤษฎีประมาณ 9 สัปดาห์และการศึกษา ภาคปฏิบัติฝึกขับรถยนต์และฝึกถือท้ายเรือประมาณ 9 สัปดาห์ เวลาสอบภาคต้น 2 สัปดาห์ ภาคปลายเริ่มศึกษาตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ รวมระยะเวลาประมาณ 20 สัปดาห์ แบ่งออกเป็นการศึกษาภาคทฤษฎีประมาณ 8 สัปดาห์ และภาคปฏิบัติฝึกขับรถยนต์ ประมาณ 10 สัปดาห์ สอบภาคปลายอีก 2 สัปดาห์ ซึ่งตลอดหลักสูตรการเรียนการสอน 2 ปีนั้น ทุกคนต้องพักอาศัยรวมกันที่โรงเรียนจะได้รับการปล่อยให้กลับบ้านเฉพาะวันเสาร์- อาทิตย์เป็นบางครั้งเท่านั้น

จากการศึกษาโดยการวิเคราะห์หลักสูตรนักเรียนจ่าเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ ชั้นปีที่ 2 โดยผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดของวิชาที่เรียน ไม่มีวิชาหรือเนื้อหาวิชาที่เกี่ยวข้องกับ เจตคติหรือจิตสำนึกความปลอดภัยโดยตรงเพื่อการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องปลอดภัย ดังรายวิชา ที่แสดงในตาราง 7

ตาราง 7 โครงสร้างหลักสูตรนักเรียนจำพรรคนาวิน เหล่าทหารขนส่งชั้นปีที่ 2

รายวิชา	จำนวนหน่วยกิต
1. หมวดวิชาหลัก	28
1.1 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถ และเรือ	(2)
1.2 เครื่องไฟฟ้า	(4)
1.3 การปรนนิบัติ บำรุง แกะไขข้อขัดข้องรถและเรือ	(4)
1.4 การขนส่ง	(6)
1.5 การฝึกถือท้ายเรือกล	(4)
1.6 การฝึกหัดขับรถยนต์	(8)
2. หมวดวิชาสัมพันธ์กับวิชาหลัก	4.5
2.1 การใช้แผนที่และเข็มทิศ	(0.5)
2.2 พรบ.เกี่ยวกับการคมนาคม	(4)
3. หมวดวิชาพื้นฐานทั่วไป	15.5
3.1 ภาษาอังกฤษ	(4)
3.2 การปลูกฝังอุดมการณ์ทางการเมือง	(1)
3.3 การป้องกันอันตรายภายในโรงงาน	(1)
3.4 วิชาเดินเรือ	(1)
3.5 วิชาพื้นฐาน (เรียกชื่อตามรายวิชา)	(2)
3.6 วิชาสารบรรณ	(1)
3.7 ฝึกในโรงงาน	(2.5)
3.8 นาวิกโยธิน	(3)
3.9 พลศึกษา	(-)
รวม	48

จากตาราง 7 จะเห็นว่า ตามโครงสร้างหลักสูตรนักเรียนจำพรรคนาวิน เหล่าทหารขนส่ง ชั้นปีที่ 2 ไม่มีวิชาใดที่เกี่ยวกับเจตคติหรือจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่ยานยนต์ต่าง ๆ อย่างปลอดภัยโดยตรงทั้งทางบกและทางเรือมีเพียงวิชา พรบ.เกี่ยวกับการคมนาคม ซึ่งเนื้อหา มีเพียงกฎหมายที่ใช้บังคับไม่มีเนื้อหาเกี่ยวกับจิตสำนึกของความปลอดภัยหรือให้มีการตระหนักถึงอันตรายและการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งนับเป็นปัจจัยเสี่ยงประการหนึ่ง เพราะนักเรียนจำเหล่าขนส่งนี้ หลังจากจบการศึกษาแล้วต้องไปปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในการรับผิดชอบต่อยานยนต์ต่าง ๆ ทั้งด้านการขับขี่และการดูแลรักษาให้สามารถปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา

สำหรับนักเรียนจำเหล่าขนส่งทั้งหมดเป็นเพศชาย จะมีอายุอยู่ระหว่าง 18 - 22 ปี ซึ่งจัดอยู่ในระยะวัยรุ่นตอนปลาย กำลังอยู่ในช่วงชอบสนุกสนานคึกคะนองและชอบเสี่ยงภัย ซึ่งนับเป็นปัจจัยเสี่ยงอีกประการหนึ่งอันเป็นสาเหตุทำให้เกิดความประมาทในการขับขี่ยานยนต์ รวมทั้งทำให้ขาดจิตสำนึกของความปลอดภัยอันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ จากการศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่นรายงานว่าร้อยละ 56.7 ของการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรเกิดในผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20 - 40 ปี (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว, 2536 : 1) ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติที่ว่า เยาวชนอายุ 15 - 25 ปี เจ็บป่วยและตายด้วยสาเหตุที่สำคัญอันดับแรกคือการตายด้วยอุบัติเหตุและการเป็นพิษ และยังพบว่าเยาวชนช่วงนี้ตายด้วยอุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าประชากรกลุ่มอื่น ๆ ด้วย (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ, 2529 : 26) และจากการศึกษาของ ภรต โทณแก้ว (2529 : บทคัดย่อ) พบว่าอุบัติเหตุเกิดมากในผู้ขับขี่อายุ 18 - 23 ปี และเกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 3.7 : 1 อันเป็นเหตุสนับสนุนในการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : บทคัดย่อ) ซึ่งสรุปไว้ว่าในเรื่องปัจจัยเสี่ยงของผู้ขับขี่ต่อการเป็นฝ่ายชน เพศชายเสี่ยงกว่าเพศหญิงในอัตราส่วนถึง 3.43 และยังพบอีกว่าอาชีพขับรถ และการขับรถทุกวัน (ตั้งแต่ 5 วันขึ้นไปต่อสัปดาห์) เสี่ยงมากกว่าอาชีพอื่น ๆ ในเรื่องอาชกรรมก็เป็นสาเหตุที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุจะเห็นได้ว่านักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง ซึ่งเป็นเพศชายทั้งหมดและมีอายุอยู่ในช่วงวัยรุ่น ตลอดจนชีวิตความเป็นอยู่ต้องอยู่ในระเบียบวินัยเกือบตลอดเวลา เนื่องจากเป็นโรงเรียนทหาร ทำให้ขาดโอกาสในเรื่องความสนุกสนานตามวัย และต้องออกไปปฏิบัติหน้าที่ซึ่งนับว่าเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินตั้งแต่อายุยังน้อย ซึ่งนับเป็นสาเหตุทำให้เกิดความเครียด กังวล และเกิดความกลัว ขาดความมั่นใจในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าไม่ได้รับความรู้ความเข้าใจอย่างถูกต้องในเรื่องหลักความปลอดภัย ถ้าร่วมกับการขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยร่วมด้วยแล้ว จะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และ

เนื่องจากนักเรียนที่จบการศึกษาออกไปปฏิบัติงาน ยังมีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์น้อย ก็นับเป็นปัจจัยเสี่ยงอีกประการหนึ่งต้งการศึกษาของ ศราวุธ พันธ์ขาว (2522 : 54 - 81) ที่ว่าระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นปัจจัยการฝ่าฝืนกฎจราจร และเป็นสาเหตุของ อุบัติเหตุ

จากรายงานอุบัติเหตุของแผนกพระธรรมนุญ กรมขนส่งทหารเรือ ได้แสดงถึง จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุของกรมขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ นับเป็นการสูญเสีย ทรัพย์สินของทางราชการเป็นจำนวนมากต่อปี ดังแสดงจำนวนครั้งของอุบัติเหตุในตาราง 8

ตาราง 8 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์รายเดือน ของกรมขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2532 - 2536

เดือน \ พ.ศ.	2532	2533	2534	2535	2536
มกราคม	4	1	2	2	1
กุมภาพันธ์	4	2	3	1	1
มีนาคม	3	1	4	1	-
เมษายน	2	1	4	3	2
พฤษภาคม	4	1	4	2	1
มิถุนายน	2	2	-	-	2
กรกฎาคม	2	-	3	4	4
สิงหาคม	6	4	5	2	4
กันยายน	-	5	6	-	2
ตุลาคม	5	2	1	4	3
พฤศจิกายน	4	-	-	6	-
ธันวาคม	-	1	2	3	*
รวม	36	20	34	28	20

แหล่งข้อมูล : แผนกพระธรรมนุญ กรมขนส่งทหารเรือ

หมายเหตุ เดือนธันวาคม 2536 ไม่ได้รับรายงานข้อมูล

จากตาราง 8 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุของกรมขนส่งทหารเรือรายเดือนตั้งแต่ พ.ศ. 2532 - 2536 ซึ่งเป็นสถิติที่สูงมากเมื่อเทียบกับความสูญเสียของอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของทางราชการต้องเสียหายจำนวนมาก ซึ่งนับเป็นปัญหาทั้งส่วนตัวของผู้ขับขี่ และผู้ควบคุมรถ ซึ่งต้องชดใช้ค่าเสียหายชดเชยแก่ทางราชการ บางคนต้องออกจากราชการ ซึ่งเป็นผลให้ทางราชการต้องสูญเสียกำลังพลนับเป็นการสูญเสียหลายด้าน ถ้านับการสูญเสียเหล่านี้เป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ จะเป็นเงินจำนวนมาก ซึ่งผลกระทบจากการสูญเสียของหน่วยงานเหล่านี้ ย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศชาติเป็นส่วนรวมด้วย จึงนับเป็นปัญหาที่ต้องร่วมกันแก้ไขต่อไป

จากแนวคิดในปัจจุบัน อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ องค์การอนามัยโลกถือว่าอุบัติเหตุเป็นโรคระบาดร้ายแรงชนิดหนึ่ง ซึ่งสามารถป้องกันได้เช่นเดียวกับโรคระบาดอื่น ๆ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2527 : คำนำ) ซึ่งถ้าพิจารณาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุนั้น ร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุทั้งหมด มีสาเหตุเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ได้เกิดจากความบังเอิญ แต่เกิดจากความบกพร่องของคน และระบบต่าง ๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ อุบัติเหตุจึงหลีกเลี่ยงได้โดยใช้มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการให้การศึกษ การออกแบบทางวิศวกรรม และการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (พรสุข หุ่นรินันดร. 2534 : 3) ซึ่งพฤติกรรมกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเลินเล่อ ความมั่งงาย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เกิดจากอุปนิสัยหรือเจตคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจึงแตกต่างกัน (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 10) จะเห็นได้ว่า เจตคติของคนจึงมีส่วนสำคัญมากในการป้องกันอุบัติเหตุ คนที่มีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยจะเป็นคนที่มีหลักการที่ดีในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

จากเหตุผลที่กล่าวมาจะเห็นว่านักเรียนจำเหล่าขนส่ง กองทัพเรือเป็นหนึ่งในกลุ่มเสี่ยงที่จะต้องดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรและขนส่งโดยการให้ความรู้และปรับเปลี่ยนเจตคติในเรื่องความปลอดภัยให้ถูกต้องให้ทุกคนมีจิตสำนึกของความปลอดภัยเพื่อผลไปสู่พฤติกรรมปฏิบัติที่ถูกต้อง ที่จะเป็นหนทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุให้ลดน้อยลง จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะทำการวิจัยในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยโดยใช้โปรแกรมสุขศึกษาซึ่งประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส (Rogers's Protection Motivation Theory) มาร่วมกับวิธีการทางสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนเจตคติในเรื่องความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารเรือขนส่ง ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ

โรเจอร์สมีส่วนประกอบร่วมกัน ระหว่างแบบแผนความเชื่อสุขภาพ (Health Belief Model) และทฤษฎีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self - Efficacy Theory) คือการรวมเอาปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ภาพรวมของคน ซึ่งการรับรู้จะเป็นตัวเชื่อมโยงที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางเจตคติและพฤติกรรม โดยใช้กลวิธีให้นักเรียนมีการรับรู้ในเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ให้นักเรียนเกิดความคาดหวังในความสามารถของตน (Self - Efficacy) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response - Efficacy) และมีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เมื่อประสบผลสำเร็จสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับกลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เพื่อผลของการร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกต่อไป

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ ดังนี้

1. เพื่อเปรียบเทียบภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองกับภายหลังกการทดลอง และเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังกการทดลองในเรื่องต่อไปนี้

1.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

1.2 การประเมินอันตรายซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

1.3 การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบด้วยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

1.4 ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

1.5 การมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

2. เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปร ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม

การป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกที่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรความเครียด และประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ ที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนทั่วไป ได้ตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เพื่อให้ทุกคนได้ร่วมกันหาทาง และช่วยกันป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรทางบกให้มากยิ่งขึ้น

2. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับกองทัพเรือในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรต่อไป

3. เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงหลักสูตร และจัดกิจกรรมเพื่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ รวมทั้งในหลักสูตรที่มีการเรียนการสอนการขับขี่ยานยนต์ทั่วไปด้วย

4. เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาการใช้โปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเพื่อร่วมกันควบคุมและป้องกันปัญหาจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับกลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ ต่อไป

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

1. ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ ชั้นปีที่ 2 ปีการศึกษา 2538 ของโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ จำนวนทั้งสิ้น 141 คน

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นประชากรที่จะศึกษาคือนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือทั้งหมด แบ่งเป็น

2.1 กลุ่มทดลองจำนวน 1 ห้องเรียน จำนวน 71 คน รับการสอนตามหลักสูตรปกติ และได้รับการสอนตามโปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์ส

2.2 กลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 1 ห้องเรียน จำนวน 70 คน รับการสอนตามหลักสูตรปกติแต่ไม่ได้รับการสอนตามโปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์ส

3. ระยะเวลาที่ใช้ในการทดลอง 8 สัปดาห์

4. กิจกรรมของโปรแกรมสุขศึกษาที่ใช้ในการสอน ประกอบไปด้วย

4.1 การสอนสุขศึกษารายกลุ่ม

4.1.1 การสอนสุขศึกษารายกลุ่ม ครั้งที่ 1 โดยการบรรยายเพื่อให้เกิดความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้สวัสดิภาพในการจราจรทางบก จิตสำนึกแห่งความปลอดภัย ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยผู้วิจัยใช้ แผ่นใส ภาพพลิก แผ่นพับ และแจกเอกสารประกอบการบรรยาย

4.1.2 การสอนสุขศึกษารายกลุ่ม ครั้งที่ 2 เพื่อให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองและเกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเอง โดยผู้วิจัยใช้วิธีการอภิปรายกลุ่มย่อย (Group Discussion) ในเรื่อง สาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหาทำให้เกิดอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ที่สร้างขึ้น

4.2 การอภิปรายหมู่ เพื่อชักชวนให้เกิดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกโดยตัวแบบ คือ

4.2.1 ผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

4.2.2 นายตำรวจจราจร

4.2.3 แพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านการบาดเจ็บ และคุณภาพจากอุบัติเหตุ

4.2.4 ผู้ป่วยที่มีประสบการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร

ทางบก

4.3 การกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยให้ดูเทปวีดีทัศน์ เหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกและการป้องกัน 3 ครั้ง พร้อมทั้งแจกเอกสาร

5. ตัวแปรที่ศึกษา

5.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ โปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

5.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

5.2.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

5.2.2 การประเมินอันตรายแบ่งเป็น

5.2.2.1 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร

ทางบก

5.2.2.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

5.2.3 การประเมินการเผชิญปัญหา

5.2.3.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อ

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

5.2.3.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนในพฤติกรรม

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

5.2.4 ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ

จราจรทางบก

5.2.5 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ทางบก

5.3 ตัวแปรอธิบาย

5.3.1 ความเครียด

5.3.2 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์

ข้อตกลงเบื้องต้น

1. การศึกษาครั้งนี้ไม่สามารถประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถยนต์ได้โดยตรง จึงต้องอาศัยการเก็บข้อมูล โดยใช้การตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

2. การวิจัยครั้งนี้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อประเมินความรู้ การรับรู้ ความคาดหวัง ความตั้งใจ และพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งถือว่า การแสดงความคิดเห็นต่อข้อความในแบบสอบถามสามารถสะท้อนให้ทราบถึงความรู้ การรับรู้ ความคาดหวัง ความตั้งใจ และพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียนจำหน่ายอาหารเรือเหล่านี้ทราบจนส่งได้

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส หมายถึง ผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นอย่างเป็นระบบ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส โดยใช้การสอนสุขศึกษารายกลุ่ม การอภิปรายหมู่โดยตัวแบบและการกระตุ้นด้วยเทปวีดิทัศน์ เพื่อให้นักเรียนจำทราหรือเหล่าทหารขนส่ง เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในด้านความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก และมีพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในที่สุด

2. อุบัติเหตุการจราจรทางบก หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเดินทางไปมาของคน ซึ่งมีพฤติกรรมโดยการขับขี่ และโดยสารยานพาหนะทางบกทุกชนิด (ยกเว้นรถที่เดินบนราง) ซึ่งประสบเหตุโดยไม่คาดไว้ก่อนทำให้มีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์นั้น อาจเกิดจากการกระทำของตนเอง หรือการกระทำของคนอื่นหรือสิ่งอื่นก็ได้ ได้แก่ เกิดจากความประมาทของตนเอง เพราะไม่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควร เพราะคิดว่าเป็นเส้นทางที่เคยชินแล้ว หรืออาจเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความมั่นใจ จากสุราหรือสารเสพติด หรือมีสัตว์ตัดหน้ารถกระชั้นชิด เหตุการณ์ดังกล่าวจะต้องมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นด้วย สิ่งผิดปกติได้แก่ รถชนกัน เกี่ยวกัน รถคว่ำ หรืออื่น ๆ ทำให้มีผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างในการศึกษาครั้งนี้ จะศึกษาเฉพาะในรถยนต์เท่านั้น

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก หมายถึง การมีพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

4. นักเรียนจำทราหรือเหล่าทหารขนส่ง หมายถึง นักเรียนที่ได้รับบรรจุเข้าเป็นนักเรียนกำลังกวดโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ ซึ่งเป็นนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง ปีที่ 2 ปีการศึกษา 2538

5. กองทัพเรือ หมายถึง หน่วยงานในสังกัดกระทรวงกลาโหมมีหน้าที่ในการปกป้องน่านน้ำไทยทั้งในยามสงครามและในยามสงบ ซึ่งมีภารกิจในการตระเวนเฝ้าตรวจคุ้มครองเรือประมงที่ประกอบอาชีพในน่านน้ำไทย ป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด

กฎหมายทางทะเล ให้ความช่วยเหลือเรือประมงและเรือสินค้าที่ประสบภัย ตลอดจนคุ้มครองดูแลฐานที่มั่นทางเศรษฐกิจของประเทศในบริเวณแหล่งอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งทะเล ดูแลเครื่องมือช่วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน นอกจากนี้ กองทัพเรือยังมีหน้าที่จัดกำลังคุ้มครองป้องกันชายแดนด้านแม่น้ำโขง ชายแดนจังหวัดจันทบุรี ตราด และนราธิวาส ในที่นี้หมายถึงหน่วยงานต้นสังกัดของกรมขนส่งทหารเรือ และต้นสังกัดของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง

6. ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง ความสามารถในการเรียนรู้และประสบการณ์ที่นักเรียนได้รับเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุการจลาจลทางบกและการป้องกัน

7. การรับรู้ หมายถึง การตีความจากสิ่งที่ได้เห็นสิ่งที่ได้ยิน และสิ่งที่รู้สึกได้ด้วยประสาทสัมผัสของนักเรียนจำเหล่าทหารเรือเหล่าขนส่ง อันเป็นแนวโน้มชักนำไปประพฤติดตามความคิดความเข้าใจนั้น ซึ่งการรับรู้ในการวิจัยประกอบด้วย

7.1 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง การรับรู้ของนักเรียนจำเหล่าทหารเรือเหล่าขนส่งว่าอุบัติเหตุจากการจลาจลทางบกเป็นอุบัติการณ์ที่มีผลโดยตรงต่อร่างกายถึงบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิตหากไม่ป้องกัน นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการสูญเสียต่อทรัพย์สินเป็นอย่างมากทั้งส่วนตัว และของทางราชการ

7.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง การรับรู้ของนักเรียนจำเหล่าทหารเรือเหล่าขนส่งว่ามีโอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูงจากการปฏิบัติหน้าที่ในการขับขี่ยานยนต์ การควบคุมดูแลยานยนต์หากไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำในการป้องกัน

8. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง การประมาณความสามารถของตนเองที่จะมีพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการจลาจลทางบกทุกครั้งเมื่อต้องขับขี่ยานยนต์

9. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง การที่บุคคลทราบถึงผลที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำแนะนำ ซึ่งจะช่วยให้ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หรือไม่เกิดอุบัติเหตุการจลาจลทางบกเมื่อต้องขับขี่ยานยนต์

10. ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการจลาจลทางบก หมายถึง การแสดงออกถึงเจตนาที่จะมีพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการจลาจลทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง

11. การประเมินอันตราย หมายถึง การรับรู้ของนักเรียนเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือขนส่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกว่าเป็นอุบัติการณ์ที่รุนแรง และนักเรียนทุกคนมีโอกาสเสี่ยงที่จะเผชิญต่ออุบัติการณ์นี้ ถ้าไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ

12. การประเมินการเผชิญปัญหา หมายถึง ความคาดหวังของนักเรียนเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือขนส่งในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก หลังจากได้รับทราบผลเสียของการปฏิบัติตนแล้ว

13. พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก หมายถึง การมีพฤติกรรมการปฏิบัติของผู้ขับขี่ในอันที่จะป้องกันอันตรายจากการจราจรทางบก ได้แก่ การไม่ดื่มสุราก่อนการขับขี่ยานยนต์การตรวจดูสภาพยานยนต์ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ การขับขี่ยานยนต์โดยปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การขับขี่ยานยนต์ด้วยอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดการไม่ใช้พฤติกรรมห้ามล้อกระทันหัน การชลอรถเมื่อถึงทางแยก ตลอดจนการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์

14. ความเครียด หมายถึง ปฏิกริยาตอบสนอง หรือกลุ่มพฤติกรรมหรือกลุ่มอาการที่ไม่เฉพาะเจาะจงของร่างกายและจิตใจ เมื่อต้องเผชิญกับปัญหา สิ่งเร้าต่าง ๆ ภาวะความวิตกกังวล สถานการณ์ที่ไม่น่าพึงพอใจ หรือความโกรธที่ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ หรือความผิดพลาดไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจริง หรือคาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งภายในตัวคน นอกตัวคน หรือปัญหาที่มาจากความผิดปกติของร่างกายและจิตใจ ในที่นี้จะวัดโดยใช้แบบสำรวจความเครียด

15. ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ หมายถึง ประสบการณ์เดิมในการขับขี่รถยนต์ของ นักเรียนเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือขนส่งก่อนเข้ารับการศึกษาในโรงเรียนการขนส่งกองทัพเรือ

บทที่ 2

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกัน
2. ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิจัย ได้แก่ ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ โรเจอร์ส

(Rogers's Protection Motivation Theory)

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

อุบัติเหตุ (Accident) องค์การอนามัยโลกให้คำจำกัดความไว้ว่า An accident is an unpremeditated event resulting in recognizable damage (วิจิตร บุญยะไพฑร. 2536 : 8) พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ให้ความหมายว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด ความบังเอิญ (ราชบัณฑิตยสถาน. 2525 : 930) ไทเกอร์สัน (Alton I. Thygeron) ได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนามีการบาดเจ็บ หรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย เราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ (พรสุข หุณนิรันดร์. 2534 : 1 ; อ้างอิงมาจาก Thygeron. 1977 : 3)

การจราจรทางบก หมายถึง การเดินทางไปมาของคน ซึ่งมีพฤติกรรมโดยการขับขี่ และโดยสารยานพาหนะทางบกทุกชนิด (ยกเว้นรถที่เดินบนราง) การเดินทางด้วยทางเท้า จูงสัตว์หรือไล่ต้อนสัตว์ นอกจากนี้ยังรวมถึงการใช้ล้อเลื่อนลากเข็น ผู้ใช้ล้อสำหรับคนพิการ และรถสำหรับเด็ก สำหรับความหมายของอุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเดินทางไปมาของคน ซึ่งประสบเหตุโดยไม่คาดไว้ก่อน ทำให้มีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้น ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นอาจมาจากการกระทำของตนเอง การกระทำของผู้อื่นหรือสิ่งอื่นก็ได้ เช่น เกิดจากความประมาทของตนเองที่ไม่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควร เพราะคิดว่าเป็นเส้นทางที่ชินแล้ว หรืออาจเกิดจากผู้ขับขี่รายอื่น ขับรถขณะมีเมมาสุรา หรือมีสัตว์ตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น เหตุการณ์ดังกล่าวนี้จะต้องมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นด้วย จึงถือว่าเป็นอุบัติเหตุจากการจราจร สิ่งผิดปกติ ได้แก่ รถชนกัน เกี่ยวกัน ทำให้มีผู้บาดเจ็บ

เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่าง (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 318) ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุของประเทศไทยปรากฏว่าส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งแต่ละปีมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง และมีอัตราการตายที่สูงมากด้วย (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 325)

ซึ่งจากการดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านอุบัติเหตุชนิดต่าง ๆ ที่เป็นปัญหาทางการสาธารณสุขของประเทศของสำนักงานประสานงานด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (ปอส.) ปี พ.ศ. 2534 พบว่า อุบัติเหตุจากยานยนต์ยังเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดคือ ประมาณ 1:3 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยานยนต์ (กรมการแพทย์. 2534 : คำนำ)

จากการศึกษาขององค์การอนามัยโลกร่วมกับธนาคารโลกปรากฏว่าประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายจะมีการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณร้อยละ 1 ถึง 2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติของประเทศนั้น (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2530 :1) โดยเฉพาะหากนับการสูญเสียทั้งทางตรงจากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และค่าชดเชยร่วมกับการสูญเสียทางอ้อม เช่น การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ซึ่งหากเขาเหล่านั้น ไม่ตายหรือพิการ ยังอาจสามารถหาเลี้ยงครอบครัวและรับใช้สังคมได้อีก และยังต้องคิดถึงความเสี่ยงจากความเศร้าโศกเสียใจของพ่อแม่ที่ต้องสูญเสียลูกไปในวัยอันไม่สมควร และลูก ๆ ต้องสูญเสียพ่อแม่จนต้องอยู่ในสภาพบ้านแตกไร้ที่พึ่งอีกด้วย วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : 10) สรุปถึงความสูญเสียของอุบัติเหตุการจราจรทางบกไว้ดังนี้

1. ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติทั้งภาคเอกชน และรัฐบาล ซึ่งมีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้จราจรติดขัด

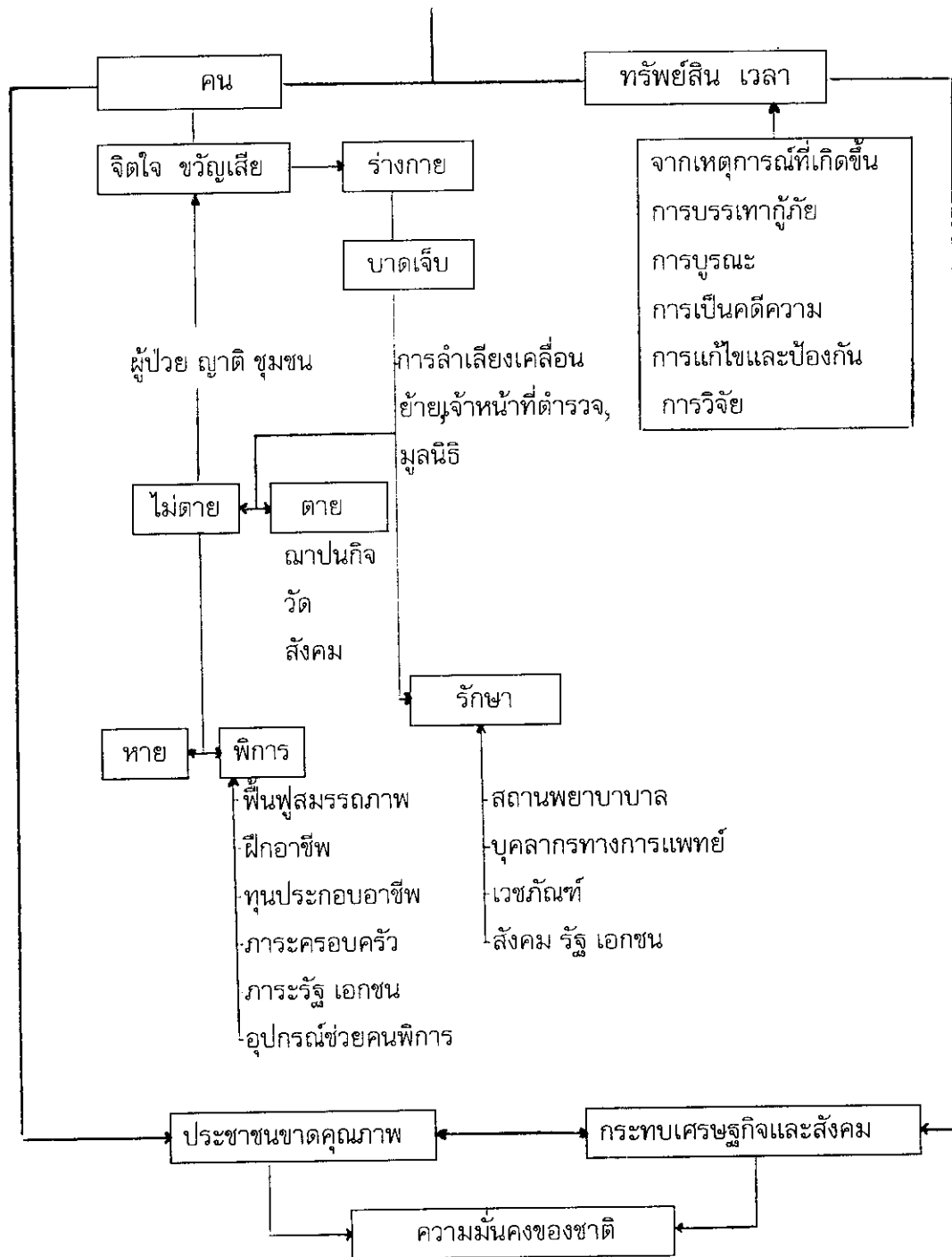
2. ความสูญเสียทางด้านสังคมและกำลังคนในแต่ละปีมีการสูญเสีย เนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ การที่มีคนตายและพิการก่อนวัยอันควรนี้ โดยเฉพาะบางคนที่มีความรู้สูงหรือมีความสำคัญต่อประเทศ ถือว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญในการช่วยพัฒนาประเทศ อีกทั้งคนที่บาดเจ็บ พิการ ก็ต้องเป็นภาระของครอบครัวและชุมชนด้วย

3. ความสูญเสียทางด้านสุขภาพอนามัย ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุไม่ถึงกับเสียชีวิตก็ต้องบาดเจ็บทำให้เสียเวลาและเสียเงินในการรักษาตัว คนที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจะใช้เวลาในการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลนานกว่าการเจ็บป่วยด้วยโรคอื่น ๆ เป็นการสิ้นเปลืองยาเวชภัณฑ์ และบุคลากรทางการแพทย์อย่างมาก รวมทั้งอาจต้องสูญเสียอวัยวะไปตลอดชีวิตก็ได้

4. ความสูญเสียทางด้านจิตใจ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุถึงจะรอดได้อย่างหวุดหวิด และไม่พิการก็ตาม แต่ก็ทำให้สุขภาพจิตเสื่อม เนื่องจากการตกใจ ความกังวลและภาพหลอนต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงญาติมิตรก็ได้รับการกระทบกระเทือนด้านจิตใจด้วยไม่น้อยเช่นกัน

สรุปการสูญเสียจากอุบัติเหตุ (วิจิตร บุญยะโทตระ และ อำนวย นาคแก้ว.
2536 : 9)

อุบัติเหตุและความสูญเสีย



ภาพประกอบ 1 แผนผังการสูญเสียจากอุบัติเหตุ

แหล่งข้อมูล : วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 9

สำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 221 - 223) อธิบายว่าเกิดจาก

1. ความบกพร่องของผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 85 โดยมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ นับเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุดและมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัย ได้ยากมาก

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 15 วิจิตร บุญยะไพตร และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : 10) กล่าวเสริมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ 2 ประการ

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น สาเหตุนี้เกิดจากอุปนิสัย หรือทัศนคติของแต่ละคนที่ปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นแตกต่างกัน

2. สภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสภาพที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาทางด้านพฤติกรรม

การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ใช่เป็นความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ

1. ปัจจัยที่เกิดจากคน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่

1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงจากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะไพตร และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : ข) พบว่า เพศชายเสี่ยงต่อการเป็นฝ่ายชนมากกว่าเพศหญิง 3.43 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากเพศชายเป็นเพศที่ชอบความตื่นเต้น ชอบการเสี่ยงภัย ชอบการขับรถเร็ว และมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงกว่าเพศหญิง (วิจิตร บุญยะไพตร และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 87)

1.2 อายุ ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 18 - 22 ปี ซึ่งอยู่ในวัยหนุ่มสาว มีความศรัทธาในความสามารถของตนเอง ตื่นเต้นและเสี่ยงภัย จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้ที่เริ่มฝึกหัดขับขี่รถยนต์ จึงยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับ และการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้ายังไม่ดีพอ นอกจากนี้วัยนี้ยังจัดอยู่ในวัยรุ่น ซึ่งค่อนข้างมีอารมณ์ร้อนและไม่ยอมคน (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 338)

1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร บั๊จจัยสำคััญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบ การเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบ การระบายความโกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ เข้าก็จะทำให้เกิดความเคยชินจนเป็นนิสัย เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอด แซงทางโค้ง ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตรากำหนดและอื่น ๆ ซึ่งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรนี้ ผู้ปฏิบัติจะขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย โดยจะมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งมีหลายประเภทด้วยกัน พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 51 - 52) อธิบายถึงลักษณะของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยไว้ ดังนี้

1.3.1 ความประมาท สะเพร่า เผลอเรอ ไม่รอบคอบ คนประเภทนี้มีความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย และกฎแห่งความปลอดภัยแต่ไม่ปฏิบัติตาม ไม่ยอมเชื่อฟังกฎข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัย ขาดความระมัดระวังในการกระทำสิ่งต่าง ๆ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ชีวิต และทรัพย์สินทั้งของตนเองของผู้อื่น

1.3.2 ความบ้ำระห้ำ ไอ้อวด มีความคึคคะนอง สนุกสนาน ชอบการเสี่ยงภัย และฝ่าฝืนกฎข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัย เช่น ขับรถเกินอัตรากฎหมาย กำหนดการใช้ถนนเป็นสถานที่แข่งขัน ประลองความเร็วของรถยนต์

1.3.3 การไม่ยอมรับรู้ มีลักษณะของการต่อต้าน ไม่สนใจต่อกฎข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัย ไม่ใส่ใจในการกระทำของตนเองว่าจะเสี่ยงภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขนาดไหน

1.3.4 ชอบผลัดวันประกันพรุ่ง และมีนิสัยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย นอกจากนี้พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับซึ่งอาจเกิดจากการมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้แก่ เมื่อเข้ามาอยู่ในรถตนแล้วเกิดความรู้สึกว่าตนเองปลอดภัย ไม่สนใจความเดือดร้อนของผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ นอกจากนั้นยังมีค่านิยมผิด ๆ ว่า รถยนต์ คือ การแสดงออกถึงความร่ำรวย หรือเห็นว่าการขับรถให้ตื่นเต้น หวาดเสียว เป็นการแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนวย นาคแก้ว, 2536 : 11)

1.4 ความชำนาญทาง ผู้ขับี่รถยนต์ควรมีความรู้ถึงเส้นทางเดินรถเป็นอย่งดี โดยเฉพาะการขับรถในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น รวมทั้งรู้กฎข้อบังคับที่กำหนดไว้แต่ละแห่งเพื่อความมั่นใจในการขับรถ และการเลือกเส้นทางเดินรถ

1.5 ความบกพร่องทางด้านร่างกาย

1.5.1 สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ ได้แก่ สภาวะการเจ็บป่วยทางกาย หรือ ผู้มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ลมชัก อาจเพิ่มความเสี่ยงของผู้ขับรถยนต์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ถ้าขับรถและเกิดการดึงเครียด อาจทำให้อาการของโรคกำเริบขึ้นทำให้สูญเสียความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.5.2 ความบกพร่องของอวัยวะต่าง ๆ เช่น แขนขาพิการ หูตึง สายตาเอียงมาก ตาบอดสี และความผิดปกติทางสายตาอื่น ๆ

1.6 แอลกอฮอล์และยา

1.6.1 การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ หรือ ก่อนการขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่สำคัญในสังคม ปัจจุบัน

1.6.2 การใช้ยา และสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด ยาบางประเภทมีผล ต่อร่างกายทำให้ความสามารถในการขับซีลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลาย กล้ามเนื้อ และอื่น ๆ ที่สำคัญคือ ยาเสพติดให้โทษ เช่น ยากระตุ้นประสาทที่เรียกว่า ย้าม้า ยาขยัน ซึ่งมีผลกระทบต่อบุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มีบุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกาย อ่อนเพลียและมีความบกพร่องทางร่างกาย และจิตใจเป็นผลตามมา

1.7 ความชำนาญในการขับรถ เช่น ผู้ขับรถยนต์เป็นใหม่ ๆ การตัดสินใจ ยังไม่ดี ไม่มีความชำนาญในการขับขี่ หรือไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎของความปลอดภัยในการ ขับรถ

1.8 ความบกพร่องทางจิตใจหรือสภาพจิตใจไม่ปกติ

1.8.1 เป็นโรคจิต โรคประสาท

1.8.2 สภาพจิตใจไม่ปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย เครียดมาก หรือหมกมุ่นครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก

1.8.3 ความตื่นเต้น ตกใจสูง

นอกจากนี้ อุบัติเหตุบางส่วนเกิดจากปัจจัยที่เกิดจากผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือ สัตว์เลี้ยง ได้แก่

1. ข้ามถนนโดยไม่ระมัดระวัง
2. ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทางนอกป้ายจอดรถ
3. การห้อยโหน การเกาะรถ หรือยื่นส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอก ตัวรถ
4. ข้ามถนนโดยออกมาจากด้านหน้าหรือท้ายรถที่จอดอยู่

2. ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ

แม้ว่าสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะจะมีน้อย เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น แต่ก็ควรมีการตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ อุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น ยางรถ ระบบห้ามล้อ ระบบไฟสัญญาณ พวงมาลัย รวมทั้งรถที่นำมาดัดแปลงเพิ่มเติม หรือ ประกอบเองโดยไม่ได้มาตรฐาน

3. ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม

3.1 สภาพถนน สิ่งที่ควรพิจารณา คือ จำนวนช่องทางของถนน ความกว้างของช่องทางรถ แวกกึ่งกลางถนน ไหล่ถนน และไหล่ทาง ลิงกันข้างถนน ค่าความผิดของผิวถนน และความสว่างของถนน

3.2 สภาพแวดล้อมได้แก่ อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ เช่น ป้าย หรือสัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ ทิศนวิสัยไม่ดีทำให้มองเห็นทางได้ไม่ชัดเจน เช่น หมอกลงจัด ฝนตกถนนลื่น น้ำท่วมทาง ตลอดจนสภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น ควันท่อไฟจากการเผาหญ้า การปล่อยสัตว์เลี้ยงมาเกาะถนน นอกจากนี้ระบบระเบียบการจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบันรวมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เริ่มล้าสมัยโดยเฉพาะพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีสาระบางประการไม่ชัดเจน และไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน (พรสุช หุ่นรินันตร์. 2534 : 223)

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

มาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุภัยสาภกลนั้น ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการที่เรียกว่ามาตรการ 3E (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2531 : 12) ได้แก่

1. การให้การศึกษอบรม (Education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ ที่สำคัญ คือ ให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness or Safety Mind)

2. การบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) คือ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบต่อใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

3. การวิศวกรรม (Engineering) คือ การปรับปรุงแก้ไขด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะ และสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีการทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพทาง และสิ่งแวดล้อมของทาง และการปรับปรุงยานพาหนะด้วย

ในมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีที่สุดคือ การให้การศึกษาดูโดยเฉพาะการสอนสวัสดิศึกษา ทั้งการศึกษาในระบบ คือ ในโรงเรียน และการศึกษาอกระบบ คือ ในชุมชนต่าง ๆ (พรสุช หุ่นรินันตร์. 2534 : 36) ซึ่งวิจิตร บุญยะโหดระ (2527 : 4) ได้สนับสนุนเพิ่มเติมจากคำกล่าวที่ว่า อุบัติเหตุร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคน ซึ่งสอดคล้องกับปัญหา สมบูรณ์ศิลป์ (2527 : 19) ที่ว่า จากการพิจารณาสาเหตุของอุบัติเหตุแล้วความบกพร่องของคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ และยากแก่การแก้ไขมากที่สุด

หากเราประสงค์จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้เกิดสภาพความปลอดภัยขึ้นอย่างถาวร และจริงจังก็ต้องแก้ไขที่ตัวบุคคลนี้เอง โดยให้การศึกษาที่ดี ถูกต้อง เหมาะสมแก่นักเรียนและประชาชนทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน การศึกษาดังกล่าวนั้นหมายถึงสวัสดิศึกษา (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมายวัตถุประสงค์ เนื้อหา และกระบวนการที่จะทำให้เกิดสวัสดิภาพทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น การให้สวัสดิศึกษาหากบรรลุวัตถุประสงค์ของวิชาแล้วไซ้ จะเป็นการจัดอุบัติเหตุต่าง ๆ ไปโดยปริยาย ซึ่งเป็นการสร้างคนให้มีคุณภาพด้วยการลงทุนที่ไม่มากนัก แต่ได้ผลที่แน่นอน และถาวร การให้การศึกษาจึงเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุด ซึ่ง วิจิตร บุญยะโหดระ (2527 : 8 - 11) เสริมว่าการเรียนสวัสดิศึกษาจะช่วยให้คนเราสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้เป็นอย่างดี ทั้งยังช่วยให้เราสามารถนำเอาเทคโนโลยี และความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์มาเป็นประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตให้มากที่สุดโดยให้เราได้รับความสะดวกสบายพร้อม ๆ กันไป นอกจากนี้สวัสดิศึกษาจะทำให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยให้คนเราเกิดสวัสดินิสัย และมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Public Mind) ในเรื่องความปลอดภัยในที่สุด

ในปัจจุบันงานสวัสดิศึกษาในโรงเรียนได้ดำเนินมาโดยตลอดทั้งในรูปแบบกิจกรรมในหลักสูตรการเรียนการสอนและกิจกรรมเสริมหลักสูตรตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษาแล้วก็ตาม แต่ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรที่ประสบอยู่ในปัจจุบันมีแต่จะทวีความรุนแรงและมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะการตายของเยาวชนอายุ 15 - 25 ปี นั้นมีเป็นอันดับแรกและยังพบว่าเป็นการตายด้วยอุบัติเหตุบนถนนมากกว่าประชากรกลุ่มอื่น ๆ ด้วย (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2530 : 26) ทั้งนี้ เพราะบุคคลได้รับการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพมาจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น การอบรมสั่งสอนของพ่อแม่ เพื่อน หรือบุคคลใกล้ชิด และการได้เห็นแบบอย่างต่าง ๆ จากสิ่งแวดล้อมในสังคม ซึ่งสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวจะมีผลไปถึงพฤติกรรม การปฏิบัติของบุคคลด้วย ถึงแม้ว่าโรงเรียนจะจัดให้มีการสอนสวัสดิศึกษา จัดให้มีสิ่งแวดล้อมในโรงเรียนที่ปลอดภัย และจัดให้มีบริการด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ในโรงเรียน แล้วก็ตาม แต่พฤติกรรมสุขภาพแต่ละด้านของบุคคลรวมทั้งพฤติกรรมด้านการปฏิบัติได้เกิดขึ้นในตัวบุคคลมานานแล้ว มิใช่เกิดในขณะที่แสดงให้เห็นดังที่ ธนวรรณ อิมสมบูรณ์ (2527 : 101 - 102) อธิบายว่า พฤติกรรมต่าง ๆ ของคนเรานั้นได้ก่อตัวขึ้นมาในลักษณะมโนทัศน์นำ (Preconcept) เมื่อเกิดมโนทัศน์ขึ้นมาแล้ว ก็จะเรียนรู้และสังเกตจากสิ่งแวดล้อม ก็ให้เห็นแบบอย่างที่ดี การพัฒนามโนทัศน์จะเป็นอย่างไรขึ้นอยู่กับสิ่งแวดล้อมและกระบวนการอบรมเลี้ยงดูที่เด็กแต่ละคนจะได้รับมโนทัศน์ทางด้านสุขภาพและสวัสดิภาพนั้น มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพเป็นอย่างมาก เพราะเป็นกลไกของการเปลี่ยนแปลงของเจตคติ และเป็นเงื่อนไขของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ เป็นกระบวนการเตรียมตัวให้เกิดการ

ตัดสินใจกระทำในเรื่องต่าง ๆ หากว่ามีการฝึกฝนให้เกิดการตัดสินใจอย่างถูกต้อง ก็จะมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพที่เหมาะสมได้ เมื่อบุคคลนั้นได้รับการเปลี่ยนแปลงทางการเรียนรู้ ในตรงกันข้ามถ้าหาก บุคคลนั้นได้รับการพัฒนามโนทัศน์อย่างไม่ถูกต้องหรือเหมาะสม กระบวนการตัดสินใจที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพที่เหมาะสมย่อมไม่เกิดขึ้นแม้ว่าจะได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในความรู้ ความเข้าใจแล้วก็ตาม

ในการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยนั้นไม่ควรเน้นการให้ความรู้เพียงอย่างเดียว แต่ควรจะทำให้มีการฝึกปฏิบัติอย่างจริงจังจะเป็นประจำจะเป็นการเสริมสร้างให้เด็กได้นำความรู้ที่ได้รับนั้นไปปฏิบัติจนเกิดเป็นสวัตินิสัย แต่อย่างไรก็ตามการปฏิบัติจะเกิดขึ้นได้ย่อมขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการคือ การมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อควรปฏิบัติที่ปลอดภัย การมีความสามารถและทักษะในสิ่งที่ตนเองจะกระทำเป็นประการที่สอง ประการสุดท้าย คือ การมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งองค์ประกอบทั้งสามประการนี้จะรวมกันเป็นผลทำให้เกิดการปฏิบัติหรือการกระทำที่ปลอดภัยขึ้นได้ (สุชาติ โสภประยูร. 2530 : 13 - 16) ซึ่งการแสดงพฤติกรรมการปฏิบัตินี้เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางด้านร่างกาย รวมทั้งการปฏิบัติที่แสดงออก และสังเกตได้ในสถานการณ์หนึ่ง ๆ ซึ่งบุคคลอาจจะไม่ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป โดยจะต้องอาศัยเวลา และการตัดสินใจหลายขั้นตอน แต่สามารถวัดได้โดยใช้เครื่องมือวัดพิเศษ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2526 : 20) และการจะบุคคลเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติ ในทางสุขศึกษาถือว่าการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความรู้เรื่องสุขภาพจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมปฏิบัติสุขภาพทางด้านอื่นด้วย (นิภา มนูญปัจ. 2528 : 20) ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมสุขภาพอย่างไรมันสืบเนื่องมาจากพฤติกรรม 3 ด้าน (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2526 : 125) ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณ์ญาณเพื่อประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ

2. พฤติกรรมด้านเจตพิสัย (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ การให้คุณค่าหรือการปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน พฤติกรรมด้านนี้แบ่งเป็นขั้นตอนได้ดังนี้ คือ การรับหรือการให้ค่าความสนใจ การตอบสนองด้วยความเต็มใจหรือพอใจ การให้ค่า การจัดกลุ่มค่า การแสดงออกตามลักษณะค่านิยมที่ยึดถือ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความพร้อมที่จะปฏิบัติสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือแนวทางใดแนวทางหนึ่ง

3. พฤติกรรมด้านทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางด้านร่างกายที่รวมถึงการปฏิบัติว่าแสดงออกและสามารถสังเกตได้ในสภาวะการณ์หนึ่ง หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่คาดคะเนว่าอาจปฏิบัติต่อไป พฤติกรรมด้านนี้เป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่ต้องอาศัยพฤติกรรมระดับต่าง ๆ เป็นส่วนประกอบ

สวอดซ้ออธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติและการปฏิบัติไว้ว่า พฤติกรรมทั้งสามด้านนี้มักมีความสัมพันธ์กันตลอดเวลาไม่ว่าจะมีการเกิดพฤติกรรมใดก่อนและหลังก็ตาม แต่ในที่สุดก็จะเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติได้เช่นเดียวกัน (ภรณ์ สุศิริ. 2531 : 18 ; อ้างอิงมาจาก Schwarz. 1975) ซึ่ง สุชาติ โสมประยูร (2530 : 13 - 16) ได้กล่าวเสริมว่า พฤติกรรมทั้งสามด้านจะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และ มักมีปฏิสัมพันธ์กันตลอดเวลา แต่ละอย่างมักจะไม่ได้เกิดโดยอิสระ

เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย

พรสุข หุ่นรินทร์ (2534 : 10) ให้ความหมายไว้ว่า คือความรู้สึกรวมที่จะตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพเกี่ยวกับความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะการณ์ที่จะต้องตัดสินใจโดยฉับพลัน หรือในภาวะการณ์ที่ตึงเครียด ฉะนั้นเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจึงเป็นส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 1) ได้ให้ความหมายของเจตคติว่าเป็นความเชื่อเป็นความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ เช่น บุคคล สิ่งของ การกระทำ สถานการณ์และอื่น ๆ รวมทั้งท่าทีที่แสดงออกที่บ่งถึงสภาพจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เจตคติเป็นนามธรรมและเป็นส่วนที่ทำให้เกิดการแสดงออกด้านการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับ เชิดศักดิ์ โฆวาสินธ์ (2522 : 93) ซึ่งได้สรุปความหมายของเจตคติว่าหมายถึง ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากการเรียนรู้ ประสบการณ์ และเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงพฤติกรรมหรือแนวโน้มที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า นั้น ๆ ไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ซึ่ง ไทรแอนดิส (อัญชลี สิงหสุต. 2534 : 25 ; อ้างอิงมาจาก Triandis. 1971) ได้อธิบาย ส่วนประกอบของเจตคติว่ามี 3 ประการ ได้แก่

1. ด้านพุทธิปัญญา (Cognitive Component) เป็นการที่สมองของบุคคลรับรู้ และวินิจฉัยข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับ มีการวิเคราะห์ข้อมูล จัดหมวดหมู่ เพื่อช่วยในด้านการรับรู้ ทำให้เกิดเจตคติที่แสดงออกมาในแนวคิดว่าจะไรถูก อะไรผิด

2. ด้านความรู้สึก (Affective Component) เป็นลักษณะของอารมณ์ที่สอดคล้องกับความคิดของบุคคล ถ้าบุคคลใดมีความคิดที่ดีในสิ่งใด ก็จะมีความรู้สึกที่ดีต่อสิ่งนั้นไปด้วย

3. ด้านการปฏิบัติ (Behavior Component) เป็นความพร้อมที่จะกระทำเป็นผลเนื่องมาจากความคิดและความรู้สึก องค์ประกอบนี้เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มในการปฏิบัติ ถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสมจะเกิดปฏิกิริยาตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง

สำหรับการเกิดเจตคติ พัฒน์ สุขจำนงค์ (2522 : 72) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดเจตคติไว้ว่าระบบค่านิยม การตัดสินค่านิยม มีอิทธิพลต่อเจตคติมาก การที่บุคคลหนึ่งบุคคลใดจะมีเจตคติที่ดี หรือไม่ดีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือมีความรู้สึกว่สิ่งนั้นถูก หรือผิด ไม่เพียงแต่ได้รับประสบการณ์ตรงหรืออ้อมเท่านั้น ยังขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยม หรือบรรทัดฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นร่วมใช้ชีวิตอยู่

เจตคติจึงเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ทางสังคม จากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล แหล่งที่ทำให้เกิดเจตคติมีมากมาย เช่น

1. ประสบการณ์เฉพาะอย่างทั้งรูปแบบที่ได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษ ทั้งจากประสบการณ์ตรงและทางอ้อม
2. เจตคติที่เกิดจากการสอน อาจมีแบบแผนหรือไม่เป็นแบบแผนก็ได้
3. เจตคติที่เกิดจากการเลียนแบบของบุคคลที่ได้รับการยอมรับ เคารพ นับถือ
4. เกิดจากสถาบันต่าง ๆ เช่น โรงเรียน หน่วยงาน ศาสนา

เจตคติมีคุณสมบัติ 3 ประการ คือ

1. มีความคงที่ (Consistency) คือ ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย
2. มีทิศทาง (Direction) ที่แน่นอนต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการประเมินค่าการรับรู้ ความรู้สึกและความพร้อมที่จะกระทำไปในด้านที่เป็นบวกหรือลบ ดีหรือเลว มีความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งนั้นพร้อมที่จะสนับสนุนหรือคัดค้านสิ่งนั้น
3. มีความเข้มข้น (Magnitude) ไปในทางบวกหรือลบมากน้อยตามค่านิยมและความสำคัญของสิ่งนั้น

การเปลี่ยนแปลงเจตคติ

เจตคติของบุคคลต่อสิ่งต่าง ๆ นั้น สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยมีการเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบทั้ง 3 ของเจตคติ การเปลี่ยนแปลงเจตคติจะเกิดได้มากน้อยแค่ไหน ขึ้นอยู่กับข้อมูลต่าง ๆ ที่บุคคลได้รับทราบ ซิมบาร์โด (อัญชลี สิงหสุต. 2534 : 29 ; อ้างอิงมาจาก

Zimbardo. 1980 : 188) ได้กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงเจตคติและพฤติกรรมเกิดขึ้นตลอดเวลา และตลอดชีวิตของบุคคล เนื่องจากข้อมูลที่ได้รับ ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานประจำวัน ค่านิยม และอิทธิพลของสภาพแวดล้อม ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526 : 30 - 31) ได้อ้างถึง แมคครูร์ (MC. Guire) ซึ่งอธิบายขั้นตอนของกระบวนการเปลี่ยนแปลงเจตคติ 5 ขั้นตอน คือ

1. การใส่ใจ (Attention) เป็นความสนใจ ความใส่ใจในการรับฟัง ถ้าบุคคลไม่ให้ความสนใจที่จะฟังแล้ว กระบวนการขั้นตอนต่อไปจะไม่เกิดขึ้น และจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงเจตคติ

2. ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นความเข้าใจในความหมายของสารนั้น ความยากหรือง่ายเกินไปจะทำให้ผู้ฟังไม่เข้าใจและไม่สนใจ

3. การยอมรับ (Acceptance) เป็นผลมาจากความใส่ใจและการเข้าใจ

4. การคงอยู่ (Retension) เป็นความคงทนหรือความจำ ซึ่งเมื่อเวลาผ่านไปเจตคติอาจเปลี่ยนไปหรือคงอยู่ได้

5. การกระทำ (Action) บุคคลเมื่อเปลี่ยนแปลงเจตคติก็น่าจะเปลี่ยนการกระทำด้วย นอกจากนี้ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 93) ยังได้อธิบายถึงปัจจัยบางประการที่เกี่ยวข้องและมีผลต่อเจตคติสิ่งเหล่านี้ได้แก่ ประสบการณ์และบุคลิกภาพ สัมพันธภาพระหว่างบุคคลในกลุ่ม และ สัมพันธภาพระหว่างกลุ่ม

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่าเจตคติเป็นผลมาจากการเรียนรู้ และเป็นตัวการสำคัญในการกำหนดพฤติกรรม และบุคลิกภาพของบุคคล การสร้างเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้ประชาชนรู้จักป้องกันตนเองจากการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือสูญเสียทรัพย์สิน ทำให้เกิดความปลอดภัยในการกระทำต่าง ๆ ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย และทำให้คนมีพฤติกรรมไม่ปลอดภัย เนื่องจากอุบัติเหตุ คือ การมีเจตคติไม่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเจตคติที่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยต้องเน้นให้ตระหนักถึงคุณค่าของการเตรียมป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยยอมรับว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ทุกสถานที่ และกับทุกคน ถ้าประมาท โดยเฉพาะความเข้าใจที่ว่า "อุบัติเหตุป้องกันได้ ถ้าเราไม่ประมาท" นั้นเป็นความจริงเสมอ (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 101) ฉะนั้นในการกระทำสิ่งใด ๆ จึงควรตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ แต่เนื่องจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยเกิดจากอิทธิพลของปัจจัยหลายอย่าง ความกลัว ความเกลียด ความรัก และอารมณ์อื่น ๆ เป็นปัจจัยที่สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการกระทำในรูปแบบพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ จากพฤติกรรมที่ปลอดภัยไปสู่พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้น คนที่มีเจตคติที่ไม่ปลอดภัยจะเป็นจุดอ่อนให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยขึ้น เมื่อคนเหล่านั้นมีการ

เปลี่ยนแปลงอารมณ์ ฉะนั้นสิ่งหนึ่งที่เราควรคำนึงถึงคือ ความปลอดภัยจะเกิดขึ้นได้เมื่อคนสามารถควบคุมอารมณ์ และคุมสถานการณ์ให้ปลอดภัย โดยมีจิตสำนึกของความปลอดภัยตลอดเวลา ตัวอย่างของความเชื่อและเจตคติที่ไม่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 103) ได้แก่

1. การคิดทำเรื่องความปลอดภัย ล้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากเป็นเรื่องไม่สะดวกในการปฏิบัติ และไม่มั่งบประมาณมากพอจะดำเนินการได้
2. ไม่ใช่ธุระของฉัน และนั่นไม่ใช่ปัญหาของฉัน มันอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของฉัน ทำเฉย ๆ ไว้ดีกว่า
3. ฉันยังไม่มีเวลาพอและยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการ เรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ดี แต่ยากที่จะปฏิบัติได้
4. แล้วแต่ดวง ซึ่งคงไม่เกิดเหตุเช่นนั้นกับฉันแน่ ฉันทำมาตั้งนานแล้วไม่เห็นเป็นอะไรเลย หรือถ้าจะเกิดกับตัวฉันก็ปล่อยให้ไป แล้วแต่จะเป็นไป
5. ชินทำไปเซยแหลก ไม่เทห์ เป็นคนซี้ซลาด
6. ไม่เห็นมีใครสนใจ ไม่เห็นมีใครเตือนฉันเลย

ฯลฯ

จิตสำนึกแห่งความปลอดภัย

เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ (2533 : 17) ให้ความหมายของความปลอดภัย หมายถึง สภาวะการปราศจากภัย หรือการพ้นภัย รวมถึงการปราศจากอันตราย (Danger) การบาดเจ็บ (Injury) การเสี่ยงภัย (Risk) หรือการสูญเสีย

พรสุข หุ่นรินทร์ (2534 : 7) ให้ความหมายว่า การที่ร่างกายไม่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินไม่ได้รับความเสียหาย ซึ่งความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับอัตราการเสี่ยงภัย เพราะความปลอดภัยมีความหมายมากกว่าการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ ความปลอดภัยจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยปัจจัยต่าง ๆ มากมาย เช่น เวลา สถานการณ์ บุคลิกภาพ ความกล้าหาญ การผจญภัย อารมณ์ ดังนั้น ความปลอดภัยของแต่ละคนจะเปลี่ยนแปลงไม่คงที่ในแต่ละวันตามปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยต่อกิจกรรมของบุคคลที่กระทำด้วย ซึ่งจิตสำนึกของความปลอดภัยเป็นการเกิดสำนึกในความรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยต่อทุกกิจกรรมของบุคคลตลอดเวลา

จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นถึงร้อยละ 80 มีสาเหตุเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน การเกิดอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากความบังเอิญ แต่เกิดจากความบกพร่อง

ของคน และระบบต่าง ๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นโดยมีส่วนสัมพันธ์กับสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นมาตรการที่สำคัญในการนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหาคือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคนคือ การให้สวัสดิศึกษา ซึ่งเป็นการใช้กระบวนการทางการศึกษา เพื่อนำมาจัดหรือป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น และช่วยส่งเสริมให้คนมีความมั่นใจในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งนี้ โดยการพยายามเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนทั้งในด้านความรู้การเปลี่ยนแปลงเจตคติ และการปฏิบัติตน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยปฏิบัติเป็นประจำจนเป็นนิสัยขึ้น

แนวความคิดเกี่ยวกับการสอนสวัสดิศึกษา

ความปลอดภัยของมนุษย์เป็นสิ่งสำคัญ ดังจะเห็นจากลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์ตามแนวความคิดของ มาสโลว์ (Abraham H. Maslow) 5 ขั้น ซึ่งความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety and Security Need) เป็นขั้นที่สองที่มนุษย์มีความต้องการที่จะได้รับความคุ้มครองจากอันตรายต่าง ๆ เช่น อุบัติเหตุ อาชญากรรม ฯลฯ เหตุผลในการต้องการความปลอดภัยของมนุษย์มีหลายประการ ได้แก่ การป้องกันชีวิตมิให้เกิดอันตรายโดยหลีกเลี่ยงการบาดเจ็บ และพิการรวมทั้งหลีกเลี่ยงความขัดข้อง และความไม่สะดวกสบายจากการสูญเสียทรัพย์สินต่าง ๆ เมื่อคนเรามีเหตุผลในการต้องการความปลอดภัยดังที่กล่าวมา การสอนสวัสดิศึกษาจึงควรเน้นให้ประชาชนได้คำนึงถึงปัจจัย 2 ประการ (พรสุข หุ่นรินันดร. 2534 : 36 ; อ้างอิงมาจาก Seaton and others. 1969 : 9) คือ

1. ความรู้สึกถึงอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
2. การมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับผลกระทบก็ตามมาภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การบาดเจ็บ ความพิการ การสูญเสียทรัพย์สิน

สำหรับบทบาทของสวัสดิการศึกษาในการแก้ไขอุบัติเหตุได้เน้นหลัก 3 ประการ คือ

1. มุ่งขจัดอันตราย
2. สนับสนุนให้ใช้เครื่องป้องกันการบาดเจ็บ เพื่อลดการเสี่ยงภัยในการเกิดอุบัติเหตุ
3. ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย

การสอนสวัสดิศึกษาแก่ผู้เรียนจะสามารถลดการเสี่ยงภัยของมนุษย์ ทำให้มนุษย์มีโอกาสป้องกันอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 90 (พรสุข หุ่นรินันดร. 2534 : 38) ครูต้องสอนนักเรียนให้มีความรู้เข้าใจถึงความปลอดภัย การเสี่ยงภัย การปฏิบัติตามกฎหมายรู้จัก

คุณค่าของชีวิต ตลอดจนสร้างสังคมให้ปลอดภัย ที่สำคัญต้องเน้นว่าเราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ ถ้าตระหนักถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย หลักการสอนสวัสดิศึกษาที่ดีนั้น พรสุข หุ่นรินทร์ (2534 : 36) ให้หลักการดังนี้

1. ไม่ควรสอนให้นักเรียนกลัวการเกิดอุบัติเหตุ เพราะความกลัวจะทำให้นักเรียนไม่กล้าทำสิ่งต่าง ๆ ที่จำเป็นในชีวิต
2. สอนให้คนกล้าเสี่ยงภัยในสิ่งที่ควร โดยตระหนักถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น และมีการปฏิบัติตามกฎ และหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัย
3. รู้จักการเสี่ยงภัย มีการเลือกที่เหมาะสมในการกระทำหรือไม่กระทำสิ่งใด ๆ ด้วยเหตุผลที่รอบคอบ

ในการจรรยาบรรณของ International Association of Chiefs of Police (1971) ได้กำหนดเป้าประสงค์สำคัญ 2 ประการของการให้การศึกษาสาธารณะด้านจรรยาบรรณแรก เพื่อส่งเสริมให้สาธารณชนมีความรู้ ความเข้าใจในปัญหาการจราจร รวมทั้งสนับสนุน นโยบาย และโครงการรณรงค์ต่าง ๆ ของการจราจรทางบกต่าง ๆ ประการที่สอง เพื่อพัฒนาอุปนิสัยของประชาชนเกี่ยวกับการร่วมรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนซึ่งโครงการการศึกษาอย่างต่อเนื่องสำหรับสาธารณชนจึงจำเป็นและครอบคลุมถึงการถ่ายทอดความรู้ ความเข้าใจในปัญหาจราจรต่าง ๆ การบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างความสำนึกในการร่วมกันรับผิดชอบต่อสังคมโดยส่วนรวม เพื่อการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่เห็นแก่ตัว (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. 2526 : 21)

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า ความประมาทและการเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุประการสำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่ง วิลสัน และ ลารีน (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. 2526 : 21 ; อ้างอิงมาจาก Wilson and Laren. 1972 : 451) จึงกล่าวว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผลโดยตรงจากทัศนคติที่เห็นแก่ตัว ซึ่งเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกความปลอดภัย ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และความสะดวกของผู้อื่น ดังนั้น ทิศทางที่จะแก้ไขให้เกิดผลสูงสุดจึงควรมุ่งแก้ไขเจตคติที่ไม่พึงปรารถนา เช่นนี้ของผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึก

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่าการสอนหรือความพยายามให้คนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเรื่องความปลอดภัยนั้น เป็นเรื่องยาก เพราะมีปัจจัยเกี่ยวข้องหลายประการ โรเซนสต็อก (Rosenstock. 1974 : 3) อธิบายว่าการที่บุคคลจะปฏิบัติตามเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดโรคหรือมีพฤติกรรมป้องกันโรค (หรือในภาวะการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) จะต้องมียุทธศาสตร์หลายอย่างประกอบกัน โดยจะต้องมีความเชื่อว่าตนเป็นผู้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค มีการรับรู้

ความรุนแรงของโรคจะทำให้ความเสียหายแก่ชีวิตตน และมองเห็นประโยชน์ของการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อลดโอกาสเสี่ยง และลดความรุนแรงของโรค และมีการประเมินความสามารถในการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นได้ การที่จะให้บุคคลปฏิบัติตนหรือมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ตลอดจนมีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย และเจตคติที่ถูกต้องต่อความปลอดภัยในการขับขี่ยานยนต์ต่าง ๆ จึงต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ร่วมกันหลายประการ จึงจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามต้องการได้

ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิจัย

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส (Rogers's Protection Motivation Theory)

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมี่ขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อปี ค.ศ. 1975 โดย Ronald W. Rogers ทฤษฎีนี้ถูกนำมาปรับปรุงแก้ไขใหม่และนำมาใช้ในปี ค.ศ. 1983 ซึ่งเริ่มต้นมาจากความพยายามที่จะทำความเข้าใจในกฎเกณฑ์ของการกระทำที่ทำให้เกิดความกลัว ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค (Prevention Motivation Theory) มีส่วนประกอบ ร่วมกันระหว่างแบบแผนความเชื่อเรื่องสุขภาพ (Health Belief Model) และทฤษฎีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self - Efficacy Theory) คือ การรวมเอาปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ในภาพรวมของคน ซึ่งการรับรู้จะเป็นตัวเชื่อมโยงที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงเจตคติและเป็นผลไปสู่พฤติกรรมการปฏิบัติ (ศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์. 2536 : 32 - 33) อิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมและข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายต่อสุขภาพ จะทำให้เกิดขบวนการรับรู้ 2 อย่าง คือ

1. การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Treat Appraisal)
2. การประเมินการเผชิญหน้า (Coping Appraisal)

ซึ่งการรับรู้นี้จะทำให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพแบบเหมาะสม เช่น การรัดเข็มขัดนิรภัย การเลิกสูบบุหรี่ หรือเกิดพฤติกรรมสุขภาพแบบไม่เหมาะสม ซึ่งปัจจัยสำคัญที่สำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่เหมาะสม เช่น การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย การเริ่มต้นสูบบุหรี่ คือ ความพอใจของตนเอง (Intrinsic Rewards) และรางวัลพึงพอใจจากภายนอก (Extrinsic Rewards) เช่น การเป็นที่ยอมรับของสังคม

นอกจากบุคคลจะต้องประเมินอันตรายต่อสุขภาพแล้วยังจะต้องประเมินการเผชิญปัญหาโดยเกิดการรับรู้ 2 ลักษณะ คือ

1. การรับรู้เกี่ยวกับความคาดหวังในผลของการตอบสนอง (Response Efficacy)

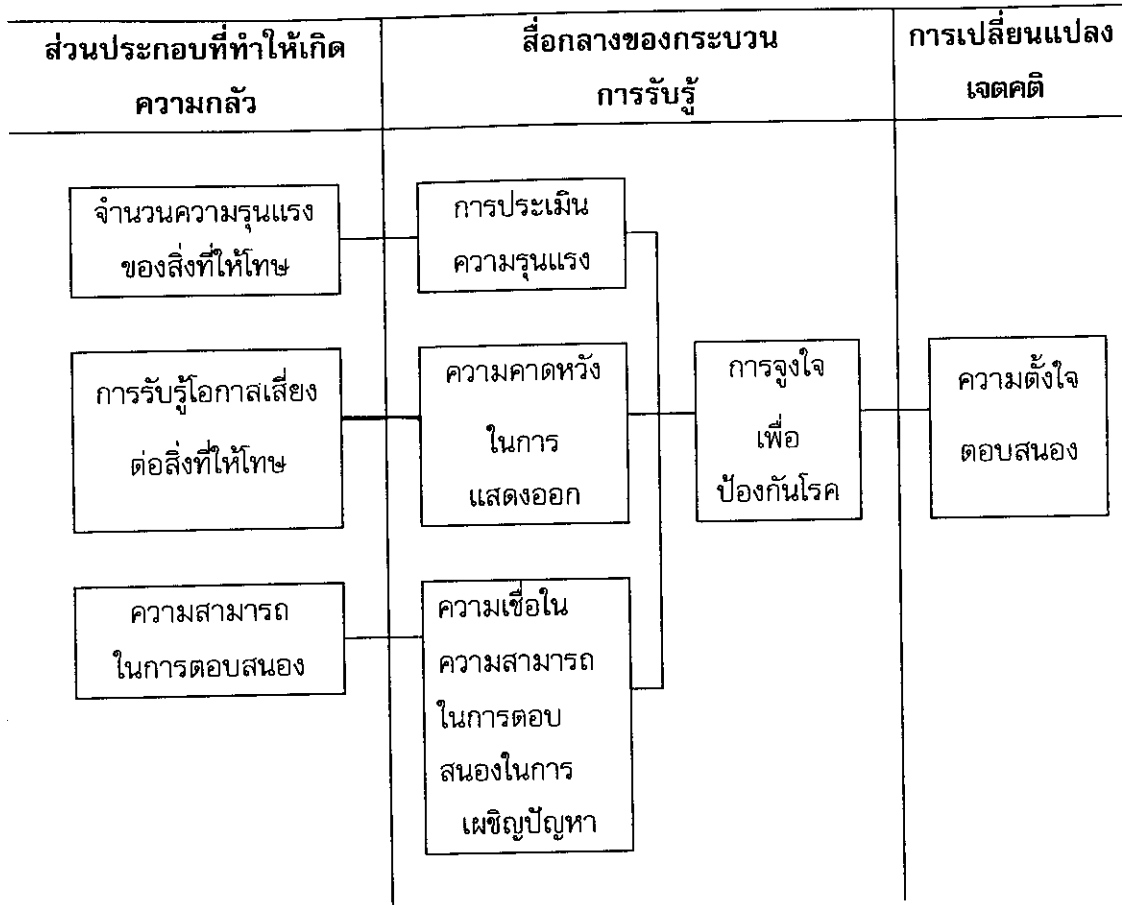
2. การรับรู้ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self Efficacy) ซึ่งความคาดหวังในความสามารถของตนเองเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการหลีกเลี่ยงอันตรายให้สำเร็จลงได้

สิ่งที่ทำให้เกิดผลของการตอบสนองลดลง คือ ความไม่สะดวก ค่าใช้จ่าย ความไม่น่าชื่นชม ความยากลำบาก ความสับสนยุ่งยาก อาการแทรกซ้อน ความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิตประจำวัน

ซึ่งในการเริ่มต้นทฤษฎีนี้เน้นเกี่ยวกับการประเมินการรับรู้ข่าวสารเพื่อเผยแพร่สื่อสาร การประเมินการรับรู้มาจากสื่อกลางที่ทำให้เกิดความกลัว ซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนสื่อที่กระตุ้นให้เกิดความกลัว โดยในการตรวจสอบการประเมินการรับรู้ได้กำหนดตัวแปรที่มีผลต่อบุคคลให้เกิดความกลัว 3 ตัวแปร (Rogers. 1975 : 99)

1. ความรุนแรงของโรค (Noxiousness)
2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค (Perceived Probability)
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response Efficacy)

ซึ่งตัวแปรทั้ง 3 ตัว ที่กล่าวมานี้เป็นองค์ประกอบที่ทำให้เกิดความกลัวขึ้นแล้ว บุคคลจะเกิดการรับรู้เป็นผลที่ทำให้เกิดการจูงใจที่จะป้องกันโรคหรือป้องกันอันตราย และมีความตั้งใจในการปฏิบัติ ดังภาพประกอบ 2



ภาพประกอบ 2 องค์ประกอบของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค

แหล่งข้อมูล : Ronald W. Rogers. Journal of Psychology. 1975 : 99

ต่อมา แมดดุกซ์ และโรเจอร์ส (Maddux and Rogers) ได้เพิ่มตัวแปรขึ้นอีกหนึ่งตัวเป็นองค์ประกอบตัวที่ 4 คือ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self Efficacy Expectancy) ซึ่งโรเจอร์สได้อธิบายว่าการที่บุคคลจะปฏิบัติตามคำแนะนำขึ้นอยู่กับความเชื่อของบุคคลว่า มีความสามารถในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือไม่ การมุ่งใจในการป้องกันโรคให้มีพฤติกรรมที่ถูกต้องนั้นคือ ลักษณะของแรงจูงใจ การมุ่งในการป้องกันโรคมิใช่ให้เกิดอารมณ์กลัว แต่จะต้องสามารถทำให้บุคคลมีความตั้งใจ และยอมรับที่จะปฏิบัติตามเพื่อได้รับผลดีของการปฏิบัติตามนั้น (Mackey. 1989 : 26) ฉะนั้นในการตรวจสอบแรงจูงใจในการป้องกันโรค โรเจอร์ส และคนอื่น ๆ ได้ทำการทดลองตัวแปรทั้งหมดคือ ความรุนแรงของโรค การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง

สำหรับความหมายของตัวแปรต่าง ๆ จะอธิบายได้ดังนี้

ความรุนแรงของโรค (Noxiousness)

การรับรู้ต่อความรุนแรงของโรค หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกายก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต ความลำบาก การใช้เวลานานในการรักษาโรค เกิดโรคแทรกซ้อนหรือกระทบกระเทือนต่อฐานะทางสังคม (สุวิมล สันติสุขธนา. 2533: 6) จากการศึกษาของโรเจอร์สจากแนวคิดของมิกบีและซัดตัน (Mackey. 1989 : 26 - 27 ; citing Migbee.1969 and Sutton.1982) ที่ว่าโดยทั่วไป ข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวสูงจะมีผลทำให้บุคคลเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมได้มากกว่าข้อมูลที่ทำให้กลัวเพียงเล็กน้อย การกระตุ้นค่อนข้างสูงร่วมกับการทำให้กลัวอาจช่วยให้ข้อมูลมีความโดดเด่นขึ้น กระบวนการประเมินความรู้เกี่ยวกับข้อมูลจะเกิดขึ้นและทำให้บุคคลรับรู้ถึงความรุนแรงของการเป็นโรค กระบวนการประเมินความรู้เกี่ยวกับการใช้สื่อที่กระตุ้นให้บุคคลรับรู้ความรุนแรงของโรคจะดีกว่าการใช้การกระตุ้นโดยปกติ และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเจตคติและพฤติกรรมได้

ในการตรวจสอบองค์ประกอบเกี่ยวกับผลดีของการรับรู้ถึงอันตรายในระดับสูง ๆ นี้ มีงานวิจัยที่สนับสนุนได้แก่ งานวิจัยของ โรเจอร์และเด็กเนอร์ (Mackey. 1989 : 27 ; citing Rogers and Deckner. 1978) เรื่อง การรับรู้ถึงอันตรายของบุหรีต่อการเปลี่ยนเจตคติและตั้งใจที่จะเลิกสูบบุหรี ซึ่งผลของงานวิจัยได้ผลดี นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยที่สนับสนุนเพิ่มเติมอีกหลายเรื่อง ได้แก่ ช่วยในการลดดื่มสุราลง ช่วยให้ร่างกายแข็งแรง ผลสำคัญพบว่าผู้ได้รับการสอนสุขศึกษามี จำนวนผู้ที่หยุดสูบบุหรีมากขึ้น และสามารถลดความผิดพลาดในการขับชียานพาหนะลง (Mackey. 1989 : 27)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค (Perceived Probability)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค หมายถึง ความเชื่อของบุคคลที่มีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพทั้งในภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย แต่ละบุคคลจะมีความเชื่อในระดับที่ไม่เท่ากัน (รุ่งกานต์ ศรีลัมพ์. 2530 : 26) เบคเกอร์ (สุวิมล สันติสุขธนา. 2533 : 15 ; อ้างอิงมาจาก Becker. 1977 : 345 - 355) ได้สรุปว่าบุคคลที่มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคจะเห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดีจึงให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ ดังนั้นการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคจึงเป็นปัจจัยสำคัญของการทำนายพฤติกรรมการปฏิบัติเพื่อป้องกันรักษาโรคของบุคคลซึ่งการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคเป็นสิ่งกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการป้องกันโรค ผู้ที่มีระดับการรับรู้สูงต่อโอกาสเสี่ยงในการเป็นโรคยอมให้ความร่วมมือในการปฏิบัติมากกว่าผู้ที่ไม่รับรู้หรือมีการรับรู้อยู่ในระดับต่ำ โรเซนสตอก (สุวิมล สันติสุขธนา. 2533 : 15 ; อ้างอิงมาจาก Rosenstock. 1966 : 284) ให้แนวคิดว่าสำหรับผู้ที่มีการรับรู้อยู่ในเกณฑ์ปกติควรได้รับการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้นด้วยกลวิธีต่าง ๆ ได้แก่ การสอนและวิธีปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งวิธีการสอนนั้นมีจุดมุ่งหมายเพื่อเปลี่ยนแปลงระดับการเรียนรู้ต่อโอกาสเสี่ยงการเป็นโรคของบุคคลด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การใช้สื่อทัศนูปกรณ์ การใช้อิทธิพลของบุคคลและการใช้อิทธิพลของกลุ่มมาเป็นส่วนประกอบในการสอนส่วนวิธีการปรับพฤติกรรมมีจุดมุ่งหมายให้บุคคลฝึกหัดตนเองในการลดโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค โดยดัดแปลงสิ่งแวดล้อมและสังคมให้อื้ออำนวยต่อการเพิ่มพฤติกรรมที่พึงปรารถนาในด้านความเสี่ยงต่อการเกิดโรคสูงมีผลต่อความตั้งใจของบุคคลในการปฏิบัติตน เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงนั้น ถ้ารวมภาวะเสี่ยงกับผลดีของการปฏิบัติจะทำให้ความตั้งใจในการยอมรับที่จะปฏิบัติตามเพิ่มขึ้น (Mackay. 1989 : 30)

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response Efficacy)

หมายถึง การที่บุคคลทราบถึงผลที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำแนะนำ จะช่วยลดความรุนแรงของการเกิดโรคได้ การนำเสนอข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตน เพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคซึ่งเป็นการสื่อสารที่ทำให้บุคคลเกิดความกลัวเกี่ยวกับสุขภาพโดยปกติการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของการปรับ และ/หรือลดพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องจากผลการวิจัยพบว่ามีผลสำคัญอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (Mackey. 1989 : 31 ; citing Rogers. 1983) ตัวแปรนี้ได้มีการทดสอบว่า จะมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

หรือไม่ ดังการศึกษาของ แมดดุกซ์และโรเจอร์ (1983) พบว่า เมื่อกลุ่มตัวอย่างได้รับคำแนะนำ โดยบอกถึงผลดีที่เกิดขึ้นจากการงดสูบบุหรี่ คือ ช่วยลดการเกิดโรคหัวใจและโรคปอด ทำให้กลุ่มตัวอย่างเกิดความตั้งใจที่จะหยุดสูบบุหรี่และนำไปสู่ความตั้งใจในการป้องกันรักษาสุขภาพของบุคคล (Mackey. 1989:31 ; citing Rogers and Maddox. 1983) จากการวิจัยที่ผ่านมาพบว่า การเพิ่มความคาดหวังในผลที่เกิดขึ้นร่วมกับความตั้งใจ จะทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (Mackey. 1989 : 31 ; citing Beck and Frankle) โดยเฉพาะกรณีที่บุคคลรู้ว่าตนกำลังเสี่ยงต่อการเป็นโรค แต่เมื่อบุคคลนั้นถูกคุกคามสุขภาพอย่างรุนแรง และไม่มีวิธีใดที่จะลดการคุกคามนั้นลงได้ อาจทำให้บุคคลขาดที่พึ่ง และการสอนที่มีความเฉพาะเจาะจง เพื่อให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำ จะช่วยให้เกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างจริงจัง อีกทั้งการสอนที่มีความเฉพาะเจาะจง จะมีรายละเอียด เพื่อกระตุ้นเตือนความรู้สึกหรือการรับรู้ต่อความสามารถของตนเองให้ปฏิบัติตามมากขึ้น (Mackey. 1989 : 32 ; citing Sutton. 1982)

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self - Efficacy)

ทฤษฎีความคาดหวังในความสามารถของตนเองของแบนดูรา (Mackay. 1989 : 32 ; citing Bandula. 1977 : 191 - 215) เชื่อว่าความสามารถของบุคคลเป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค แบนดูราเชื่อว่ากระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยาขึ้นอยู่กับทางเลือกของบุคคลเกี่ยวกับความคาดหวังในความสามารถหรือความเชี่ยวชาญของตนเอง การสร้างความคาดหวังในความสามารถที่จะเลือกได้หลายวิธีด้วยกัน เช่น การเลียนแบบ การเรียนรู้ หรือการสอนด้วยคำพูด ความสามารถของตนเอง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมระดับสูงสุด เป็นพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามโดยแท้จริง ตัวแปรเกี่ยวกับความคาดหวังในความสามารถของตนเองได้เพิ่มขึ้นในทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค ซึ่งส่งผลถึงความเชื่อของแต่ละบุคคลว่าตนสามารถที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำได้ ไม่เหมือนตัวแปรอื่น ๆ ที่เป็นข้อมูลที่คุกคามสุขภาพ ซึ่งการออกแบบสื่อไม่ได้คำนึงถึงการส่งเสริมความสามารถของบุคคล เพื่อให้บุคคลเชื่อว่าตนสามารถปฏิบัติตามคำแนะนำได้ (Mackay. 1989 : 32) ซึ่ง เบ็คก์ และลัน (Mackay. 1989 : 34 ; citing Beck and Lund. 1981 : 401 - 415) อธิบายว่าสื่อที่ใช้ในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร เนื้อหาที่บรรจุอยู่ควรจะมีผลในการช่วยให้บุคคลปฏิบัติตามได้ จะทำให้เกิดความร่วมมือสูงทางด้านสุขภาพ และยังอธิบายต่อไปอีกว่า ความสามารถของบุคคลเป็นตัวทำนายที่มีอำนาจมากที่สุดต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจ

ในคนที่มีความโน้มเอียง และเกิดความไม่มั่นใจในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติตามได้ ดังนั้นความคาดหวังในความสามารถของตนเองเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้บุคคล ปฏิบัติตามคำแนะนำ แม้ว่าบุคคลจะมีความเชื่อสูงว่าการปฏิบัติตามคำแนะนำจะทำให้อันตรายลดลง การขาดความมั่นใจในความสามารถของตนเองในการปฏิบัติจะเป็นตัวขัดขวางการจูงใจอย่างรุนแรง ดังนั้นประสิทธิผลของการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารไม่ใช่เพียงแต่ขึ้นอยู่กับความชัดเจนของสื่อที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามเท่านั้น แต่ละบุคคลต้องคาดหวังว่าเขาจะสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองได้

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response Efficacy) และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self - Efficacy) เป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มความเป็นไปได้ในการตอบสนองการปรับตัวที่เหมาะสม สิ่งที่จะทำให้ค่าของความเป็นไปได้นี้ลดลงก็คือ การประเมินค่าของการตอบสนอง ค่าของการตอบสนองเหล่านี้ ประกอบด้วย ความไม่สะดวก ค่าใช้จ่าย ความไม่น่าชื่นชม ความยากลำบาก ความสับสนยุ่งยาก อาการแทรกซ้อน การไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิตประจำวัน (Steven and Rogers. 1986 : 155 ; citing Rogers. 1984 : 104)

สรุป ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคนั้นมีความเชื่อว่า แรงจูงใจเพื่อการป้องกันนั้น จะทำให้ดีที่สุด เมื่อ

1. บุคคลเห็นว่าอันตรายต่อสุขภาพนั้นรุนแรง
2. บุคคลมีความรู้สึกไม่มั่นคงต่ออันตรายนั้น
3. เชื่อว่าการตอบสนองด้วยการปรับตัว เป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่จะกำจัดอันตรายนั้น
4. บุคคลมีความเชื่อมั่นในตัวของเขาที่จะสามารถปฏิบัติการปรับตัวตอบสนองนั้น

ได้อย่างสมบูรณ์

5. ผลดีที่มีในการตอบสนองด้วยการปรับตัวที่ไม่เหมาะสมนั้นมีน้อย
6. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปรับตัวเพื่อสุขภาพนั้นต่ำ

องค์ประกอบเหล่านี้ประกอบกันขึ้นมาเป็นแรงจูงใจ เพื่อการป้องกัน และต่อมานำมาใช้ในการปรับตัวที่เหมาะสม หรือการตอบสนองการปรับตัว เมื่อรวมการประเมินทั้ง 2 อย่างเข้าด้วยกัน คือ ขบวนการอันตรายต่อสุขภาพ และการเผชิญปัญหา (Treat and Coping Appraisal) จะเกิดปฏิสัมพันธ์ขึ้น ซึ่งสรุปได้ว่า

ถ้าความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง หรือความคาดหวังในความสามารถของตนเอง สูง และเพิ่ม ความสามารถที่จะลดอันตรายนั้น ก็จะมีผลกระทบในทางบวกที่สำคัญต่อความตั้งใจ ในทางตรงข้าม ถ้าความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง หรือความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่ำ และเพิ่มความสามารถที่จะลดอันตรายนั้นไว้ผลก็จะมีผลกระทบในทางลบ ต่อความตั้งใจ ก็คือ ลดความตั้งใจ

คนจะรู้สึกว่าไม่สามารถป้องกันตนเองได้ใน 2 กรณี คือ

1. การตอบสนองแบบการเผชิญปัญหา (Coping) ที่มีอยู่ไม่มีประสิทธิภาพ
2. ถ้าเขาเชื่อว่า เขาไม่สามารถทำการตอบสนองแบบเผชิญปัญหา (Coping) ที่จำเป็นได้ เช่น เชื่อว่าความสามารถของตนเองต่ำ

การนำเอาทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคนำมาใช้ในการป้องกันโรคมีส่วนสำคัญที่นำเสนอใจได้แก่

1. บุคคลจะตัดสินใจด้วยเหตุผลหรือไม่
2. บุคคลจะปรับตัวเพื่อเผชิญปัญหาอันตรายต่อสุขภาพอย่างไร
3. ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค มีผลอย่างไรบ้างต่อปฏิบัติการป้องกันที่แต่เดิมได้รับการกระตุ้นด้วยการรู้คุณค่าของสุขภาพมากกว่าเพื่อป้องกันโรค

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และการตัดสินใจโดยไม่ใช้เหตุผล

กลวิธีการตัดสินใจในการทดลอง ถึงปฏิกริยาที่มีต่อตนเอง ความไม่มั่นคงต่อภัยอันตราย การคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองถึงความตั้งใจที่จะงดสูบบุหรี่ แต่ถ้าตัวแปรใดอยู่ในระดับต่ำ เช่น ความไม่มั่นคงจากอันตรายของการสูบบุหรี่ต่ำ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในระดับสูง ความตั้งใจที่จะเลิกสูบบุหรี่ก็มีมาก ถึงแม้ว่าโอกาสที่จะเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำ บุคคลก็จะนำเอาวิธีการของการป้องกันมาใช้ โดยคิดว่า "ไม่เสี่ยง" ในทางกลับกันบุคคลจะใช้วิธีการป้องกันอย่างสูง เมื่อเผชิญกับความไม่มั่นคงสูงและด้วยความคาดหวังในความสามารถของตนเอง บุคคลจะมองเห็นว่าตนเองมีสมรรถภาพหรือเชื่อว่าการลดสูบบุหรี่ลงจะเป็นพฤติกรรมที่ได้ผล บุคคลนั้นจะมีปฏิกริยาตอบสนองต่อความไม่มั่นคงของภัยอันตรายสูง ด้วยการเพิ่มความตั้งใจที่จะลดการสูบบุหรี่ ซึ่ง โรเจอร์ส ได้กล่าวว่า กลยุทธ์การป้องกันตัวอย่างสูงจะทำงานร่วมกันกับการลดความวิตกกังวล และหลีกเลี่ยงอันตราย

จะเห็นถึง กลวิธีทั้ง 2 ได้ถูกนำมาใช้เพื่อจะส่งเสริมความปลอดภัยของบุคคล เมื่อความสัมพันธ์ของปัญหาสมด้วยเหตุผลแล้ว ความตั้งใจที่จะตอบสนองที่จะปรับตัวก็เพิ่มขึ้น (Dunn and Rogers . 1986 : 158)

การปรับตัวอย่างเหมาะสมและการปรับตัวไม่เหมาะสมกับอันตรายต่อสุขภาพ

เมื่อบุคคลเผชิญกับปัญหาที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพบุคคลจะตอบสนองอย่างไร เมื่อไม่ได้มีการวางแผนที่จะปรับตัวตอบสนองตามคำแนะนำนั้น ริบเพททู และโรเจอร์ส (Dunn and Rogers. 1986 : 158 ; citing Rippetoe and Rogers. 1986) ได้ศึกษาผลกระทบของการประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (ความรุนแรงบวกกับความอ่อนแอ/ไม่มั่นคง) ความคาดหวังในการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง พบว่า บุคคลมีการปรับตัวตอบสนองที่แตกต่างกัน 7 แบบ การตอบสนองที่เหมาะสมมี 2 แบบ (ความตั้งใจที่จะปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอต่อสุขภาพอย่างถูกต้อง และการแก้ปัญหาอย่างมีเหตุผล) การตอบสนองอย่างไม่เหมาะสมมี 5 แบบ (ความสิ้นหวัง ความเชื่อใน โชคชะตา การหลีกเลี่ยง ความเชื่อทางศาสนา และความคิดฝันลม ๆ แล้ง ๆ)

นอกจากนี้ยังพบว่า ผลกระทบของอันตรายต่อสุขภาพที่มีต่อการปรับตัวนั้น ถ้าการประเมินอันตรายสูงก็จะส่งผลกระทบต่อระดับการเผชิญกับอันตรายต่อสุขภาพทุก ๆ แบบทั้งการปรับตัวที่เหมาะสมและการปรับตัวที่ไม่เหมาะสมนั้น คือ การให้บุคคลเผชิญกับอันตรายต่อสุขภาพสูง จะทำให้บุคคลมีปฏิกริยาในการกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่คงทน หลังจากได้

เห็นถึงอันตรายหลายครั้ง ในทางเลือกการปรับตัวที่เหมาะสม และไม่เหมาะสมนั้น ขึ้นอยู่กับการประเมินการปรับตัวของแต่ละบุคคล คือ ถ้าให้ข่าวสารเรื่องการปรับตัวต่ำ จะทำให้เกิดการใช้กลวิธีในการปรับตัวไม่เหมาะสม แต่ถ้าให้ข่าวสารเรื่องการประเมินการปรับตัวสูง (ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลการตอบสนองสูง) ก็จะทำให้เกิดการใช้กลวิธีในการปรับตัวเหมาะสม ผลลัพธ์ที่ได้พิสูจน์ให้เห็นอย่างชัดเจนถึงบทบาทที่สำคัญของข่าวสารเกี่ยวกับการประเมินตนเองในการป้องกันสุขภาพ ฉะนั้นหากจะใช้กลวิธีที่ทำให้บุคคลเกิดความกลัวสูง จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมได้ นอกจากนี้ ผลของข่าวสารต่อการประเมินการปรับตัวทั้งสองชนิดนี้จะให้ผลกระทบที่แตกต่างกัน เช่น ข่าวสารที่ทำให้ความคาดหวังในผลของการตอบสนองสูง จะทำให้ความตั้งใจที่จะปฏิบัติสูงและมีการใช้เหตุผลในการแก้ปัญหามากกว่าการให้ข่าวสารที่ทำให้เกิดการตอบสนองต่ำ ซึ่งจะทำให้เกิดความเชื่อถือในโชคชะตาสูงขึ้นนั่นคือวางเฉยต่อการเผชิญอันตราย ยอมรับในเรื่องเวรกรรม เกิดความท้อถอยต่าง ๆ ดังนั้น ในการเพิ่มความสามารถของบุคคลในการปฏิบัติตัวตามคำแนะนำ จะเสริมสร้างความตั้งใจที่จะปฏิบัติและแก้ปัญหาด้วยเหตุผล ในทางตรงข้ามข่าวสารที่ทำให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่ำก็ทำให้เพิ่มความสิ้นหวังมากขึ้น ซึ่งอธิบายได้ว่าความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่ำ จะมีผลต่อความคิดว่าตนเองไม่สามารถควบคุมอันตรายได้ และมีผลทำให้การปรับตัวที่ไม่เหมาะสม (Dunn and Rogers. 1986 : 158 - 159)

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคกับการรู้คุณค่าทางด้านสุขภาพ

มีบุคคลจำนวนมากที่มีพฤติกรรมป้องกันสุขภาพไม่ใช่เพราะกลัว แต่อยากทำอะไรบางอย่างให้เป็นประโยชน์ ยกตัวอย่างเช่นหลาย ๆ คนเข้าร่วมกับการออกกำลังกายด้วยการเดินแอโรบิคเพื่อรักษาสภาพร่างกายให้ดี สแตนเลย์ และแมดดุกซ์ (Dunn and Rogers. 1986 : 159 ; citing Standlev and Maddux.) ได้ให้ข้อสังเกตว่าในทางทฤษฎีแล้ว ถ้าบุคคลเหล่านี้ทำไปเพื่อป้องกันสุขภาพมากกว่าการรู้คุณค่าของการมีสุขภาพที่ดีที่จริงแล้วความพยายามส่วนใหญ่ที่จะเปลี่ยนแปลงเจตคติ และพฤติกรรมทางสุขภาพควรมาจากความรู้สึกว่าสิ่งที่ไม่ดีอาจจะเกิดขึ้นมากกว่า เพราะเห็นว่าดีมีประโยชน์แล้วจึงทำตามคำแนะนำ

รีอบเบอร์สัน และโรเจอร์ส (Dunn and Rogers. 1986 : 159 ; citing Robberson and Rogers) ใช้โครงสร้างทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการสืบสวนผลกระทบของข่าวสาร 3 อย่าง (ทางบวกกับทางลบกับผลรวมของทั้งสอง) เป้าหมายของการแสดงออกทั้ง 2 (สุขภาพกับความสง่าผ่าเผย) ในความตั้งใจที่จะออกกำลังกายสม่ำเสมอ ถึงแม้จะไม่ได้พบผลกระทบที่สำคัญ แต่ก็ได้มีการค้นพบที่น่าสนใจทางด้านลบมีผลมากกว่า

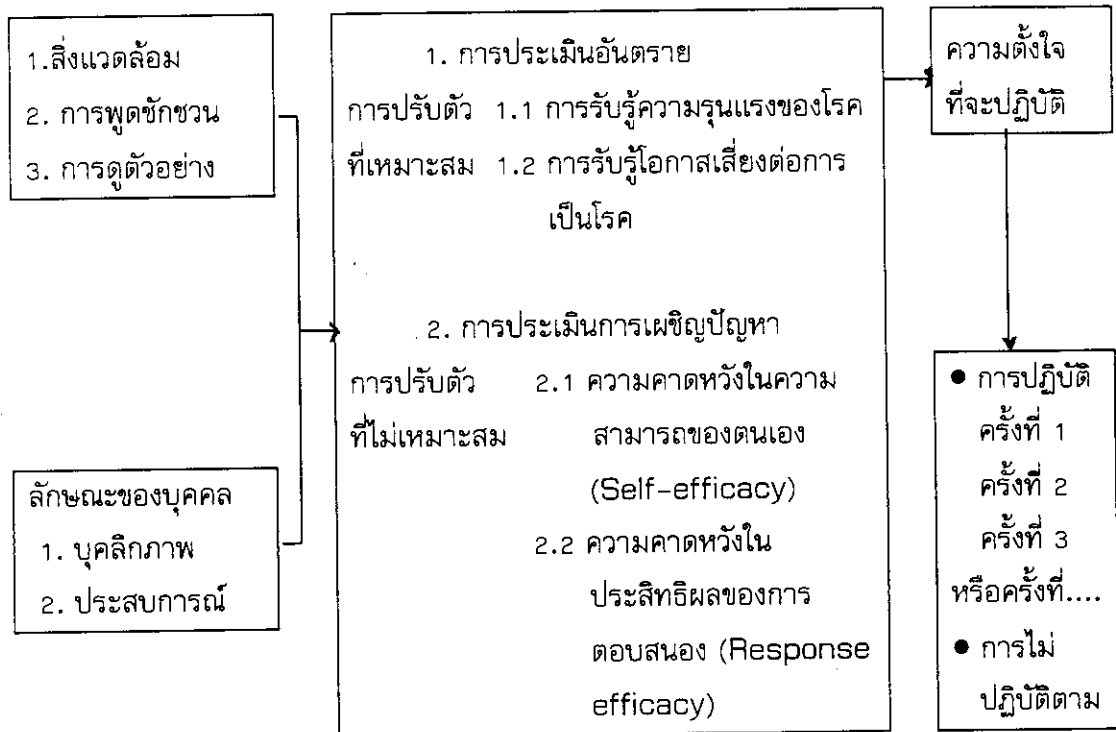
ทางบวก เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มควบคุม เมื่อให้ข่าวสุขภาพแต่เมื่อเป็นไปในทางสร้าง ความสง่าผ่าเผยให้ตนเองทางบวกจะได้ผลดีกว่าทางลบในการตั้งใจที่จะออกกำลังมากขึ้น จะเห็นว่าการสร้างข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันสุขภาพ 3 ประการ ประการแรก เมื่อการ เน้นหนักเป็นไปในทางให้รู้คุณค่าของสุขภาพ เราสามารถเรียกกรองในทางที่ดีได้ โดย เปรียบเทียบกัน (ประการที่ 2) ถ้าหากเน้นในเรื่องการป้องกันโรค ควรจะต้องใช้การเรียกกรอง ในทางลบ และประการที่ 3 บุคคลได้รับการกระตุ้น/แรงจูงใจให้ป้องกันสุขภาพจากอันตราย ไม่ว่าจะอันตรายนั้นจะเป็นในทางร่างกาย จิตใจ หรือทางสังคมบุคคลจะได้รับการโน้มน้าวให้ใช้ ชีวิตอย่างมีสุขภาพดี ด้วยเหตุผลอื่น ๆ มากกว่าสุขภาพ

การศึกษาค้นคว้าดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงคุณค่าของความสง่าผ่าเผย ซึ่งมีส่วนสำคัญ มากในการชักจูงบุคคลให้พยายามไขว่คว้าหาสุขภาพที่ดี ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคให้ กรอบแนวคิดที่ง่ายต่อการเข้าใจเกี่ยวกับการป้องกันโรค เพื่อหลีกเลี่ยงความเจ็บป่วย การรู้ คุณค่าของสุขภาพ ซึ่งผลของการศึกษานับสนับสนุนบทบาทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรค ว่ามีเหตุผลหลายประการในการอธิบายการตัดสินใจป้องกันสุขภาพมากกว่า เรื่องเกี่ยวกับสุขภาพของบุคคลเท่านั้น (Dunn and Rogers. 1986 : 159)

จากรายละเอียดของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส (Rogers's Protection Motivation Theory) ข้างต้น จึงสามารถสรุปเป็นกรอบโครงร่างได้ ดังภาพประกอบต่อไปนี้

แหล่งข้อมูลข่าวสาร

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปรับตัว



ภาพประกอบ 4 กรอบโครงสร้างทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค (Protection Motivation Theory)

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

เนื่องจากอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเดินเล่อ ความมึ่งาย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เกิดจากอุปนิสัย หรือเจตคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝัง หรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน (วิจิตร บุญยะโทตระ และ อำนวย นาคแก้ว. 2536 : 10) ซึ่งกระบวนการเรียนรู้เพื่อความปลอดภัยนั้น พรสุข หุ่นรินทร์ (2534 : 89) ให้แนวคิดไว้ว่า

1. การเรียนรู้เพื่อเข้าใจถึงอันตรายที่บุคคลนั้น ๆ อาจเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง และก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้
2. มุ่งเน้นการพัฒนาเจตคติให้บุคคลสามารถปรับตัวได้
3. การเรียนรู้เพื่อเพิ่มทักษะให้บุคคลสามารถหลีกเลี่ยงหรือเผชิญอันตรายได้อย่างปลอดภัย

ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ โรเจอร์ส จะสามารถปรับเปลี่ยนเจตคติและพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยให้บุคคลนั้น ๆ มีการปรับตัวที่เหมาะสม และมีการตอบสนองต่อการปรับตัวที่ถูกต้อง เมื่อ

1. บุคคลเห็นว่าอันตรายต่อความปลอดภัยนั้นรุนแรง
2. บุคคลมีความรู้สึกไม่มั่นคงต่ออันตรายนั้น ๆ
3. บุคคลนั้นเชื่อว่าการตอบสนองด้วยการปรับตัว เป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะกำจัดอันตรายนั้น
4. ให้บุคคลเกิดความเชื่อมั่นในตัวเองที่จะสามารถปรับตัวต่อการตอบสนองนั้นได้

5. ถ้าบุคคลเกิดการปรับตัวไม่เหมาะสมจะไม่เกิดผลดีกับตนเอง

6. ค่าใช้จ่ายในการปรับตัวต่อการป้องกันอันตรายนี้ต่ำ

เมื่อบุคคลนั้น เกิดการปรับตัวที่เหมาะสม จากการเชื่อมั่นในตนเองในการเผชิญปัญหา (Coping Appraisal) และรับรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการเสี่ยงภัย และเผชิญกับอุบัติเหตุได้ (Treat) จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้จากผลของการตอบสนองในการเผชิญปัญหาที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเชื่อในความสามารถของตนเอง จึงสามารถทำการตอบสนองในการเผชิญปัญหา คือ การป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค จะช่วยเพิ่มเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยโดยเพิ่มความรู้สึกพร้อมที่จะตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพเกี่ยวกับความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะการณ์ที่จะ

ต้องตัดสินใจโดยฉับพลัน หรือในภาวะการณ์ที่มีความตึงเครียด

จากการที่บุคคลที่ไม่เคยประสบกับอุบัติเหตุที่ร้ายแรงด้วยตนเองอาจไม่สนใจป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้น เจตคติต่อการเกิดอุบัติเหตุจึงเกิดได้จากการมีประสบการณ์ได้เห็นได้พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และการอบรมเลี้ยงดู นอกจากการมีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 102) ซึ่งจะเห็นว่า ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส จะช่วยให้บุคคลได้รับทราบถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และให้เกิดการ รับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งจะช่วยให้เกิดเจตคติที่ดี เกี่ยวกับความปลอดภัย และทำให้เป็นคนที่มีความระมัดระวังในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้จะแก้ไขและปรับเปลี่ยนจิตสำนึกในคนที่ไม่คำนึงถึงจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย มีความเชื่อและมีเจตคติที่ไม่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น แนวคิดที่ว่า การคิดทำเรื่องความปลอดภัย ล้มเหลวค่าใช้จ่ายมาก เป็นเรื่องไม่สะดวกในการปฏิบัติ ไม่มีงบประมาณพอดำเนินการได้ หรือคงไม่เกิดเหตุเช่นนั้นกับฉันแน่ เพื่อให้บุคคลได้มีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย และเกิดจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยขึ้น

จากผลงานวิจัยทั้งหลายที่ได้รวบรวมมา พบว่า ประสิทธิภาพของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพไปในทางที่พึงประสงค์ ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยน เนื่องจากมองเห็นความสำคัญของสิ่งที่จะเปลี่ยนแปลงนั้น นับเป็นการปรับเปลี่ยนที่สำคัญที่สุดของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ เนื่องจากมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้งภายใน และภายนอกอันเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ค่อนข้างถาวร เพราะบุคคลนั้นยอมรับด้วยตนเอง และสมัครใจที่จะปรับเปลี่ยนเองโดยการรู้คุณค่าของการมีสุขภาพดี สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งเป็นพฤติกรรมความปลอดภัยนั้น จัดว่าเป็นพฤติกรรมสุขภาพด้วย เนื่องจากทำให้ร่างกายปลอดภัยจากอุบัติเหตุและมีสุขภาพดี ซึ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องโดยการรู้คุณค่าของความปลอดภัย ซีตัน และคนอื่น ๆ (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 36 ; อ้างอิงมาจาก Seaton and others. 1969 : 9) ได้กล่าวถึงปัจจัย 2 ประการที่ควรคำนึงถึงเพื่อทำให้บุคคลเห็นความสำคัญของความปลอดภัย คือ

1. ความรู้สึกถึงอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
2. การมีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกระทบที่ตามมาภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การบาดเจ็บ ความพิการ การสูญเสียทรัพย์สิน ซึ่งจะเป็นผลโดยตรงของตัวแปร การรับรู้ถึงอันตราย และโอกาสเสี่ยงของประชากรนั้น ตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค

พรสุข หุ่นรินทร์ (2534 : 6) ยังได้อธิบายถึงบทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้เน้นหลัก 3 ประการ คือ

1. มุ่งขจัดอันตราย
2. สนับสนุนให้ใช้เครื่องป้องกันการบาดเจ็บ
3. ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัย

ซึ่งหลักการเหล่านี้ต้องอาศัยการประเมินการเผชิญปัญหาของบุคคลในการเลือกตัดสินใจที่จะกระทำ หรือไม่กระทำ ในความคาดหวังความสามารถของตนเองที่จะกระทำเรื่องนั้น ๆ และบุคคลนั้นยังต้องมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในพฤติกรรม การแก้ปัญหาอุบัติเหตุด้วย

การวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับของอุบัติเหตุการจราจรในต่างประเทศ

ไฟฟ์ และคนอื่น ๆ (Fife and others. 1984 : 473 - 478) ศึกษาผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่แผนกอุบัติเหตุจำนวน 41 แห่งในรัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดมากในกลุ่มอายุ 15 - 24 ปี เพศชายเกิดมากกว่าเพศหญิง และอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สูงเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุอื่น ๆ

ไทด์ (Tye. 1986 : บทคัดย่อ) ทำการประเมินโปรแกรมการสอนขับรถที่จัดทำขึ้นเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ถูกต้องซึ่งเป็นปัญหาต่อการจราจรต่าง ๆ ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎหมาย ความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และผลของยา และแอลกอฮอล์ต่อการขับรถ ในสถานการศึกษาของเวอร์จิ้น โอรันเลน ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทำการทดลองในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ได้รับใบอนุญาตการขับขี่มาแล้วให้ได้รับโปรแกรมการสอนขับรถที่ผลของการศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อหนึ่งล้านไมล์ของการเดินทาง จากการตอบแบบสอบถาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีการระมัดระวังในการขับรถเพิ่มมากขึ้น ถ้ามีเด็กเดินทางร่วมไปด้วย สำหรับเรื่องของยา กัญชา และแอลกอฮอล์ กลุ่มที่ได้รับโปรแกรมจะมีความเห็นถึงความสำคัญว่ามีผลต่อการขับรถมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ดีซิโก (Decicco. 1987 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับรถ อายุ 18 - 22 ปี ในเรื่องความปลอดภัยในการจราจรทางบกใน 9 เมือง ของสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดา ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุโดยให้ผู้ถูก

ศึกษาต่อบถึง ทักษะคติความเชื่อทั่วไป และพฤติกรรมกำรขับขี่ พบว่าปัญหาของความปลอดภัยในการจราจร และการแก้ไขปัญจัยเสี่ยงต่าง ๆ จากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องเกิดจากปัญจัยหลายด้านร่วมกับปัญหาทางด้านสังคมหลายประการทำให้ข้อบ่งชี้แตกต่างกันออกไป กลุ่มเพศหญิงเป็นกลุ่มที่มีข้อแตกต่างกับเพศชาย และมีพฤติกรรมปลอดภัยกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งเพศหญิงและชายที่อายุน้อย จะเป็นปัญจัยเสี่ยงมาก และได้ข้อสรุปว่า กลุ่มประชากรที่มีเจตคติทางบวกจะสามารถตระหนักถึงความปลอดภัยด้วยตัวเอง และตระหนักปัญจัยเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งผู้วิจัยได้เสนอแนะ การศึกษามีข้อบ่งชี้ของความปลอดภัยควรคำนึงถึงอายุของผู้ขับขี่ที่น้อย ๆ ร่วมกับข้อมูลของเครื่องยนต์ที่อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุในกลุ่มมีเจตคติทางบวกด้วย

พ็อตวิน และคนอื่น ๆ (Potvin and others. 1988 : 1206 - 1209) ทำการศึกษาผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ซึ่งผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ โดยได้ศึกษาผู้ที่ได้รับใบขับขี่ใหม่ กลุ่มอายุ 16 - 17 ปี เปรียบเทียบกับอายุ 18 - 25 ปี พบว่า ในปีแรกหลังจากได้รับใบขับขี่ในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุที่ไม่มีการบาดเจ็บ เพศชายเกิดอุบัติเหตุมากในกลุ่มอายุ 16 - 17 ปี มากกว่าในกลุ่มอายุ 18 - 25 ปี ซึ่งตรงข้ามกับเพศหญิง และในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บในกลุ่มอายุ 16 - 17 ปี สูงกว่ากลุ่มอายุ 18 - 25 ปี และสรุปว่าโปรแกรมการฝึกอบรมผู้ขับขี่ใหม่มีประสิทธิภาพน้อยในการลดอุบัติเหตุ

การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศ

มบุญ วงศ์คำดี (2518 : บทคัดย่อ) ศึกษาถึงสาเหตุบางประการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบ่อยครั้งในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมี 18 บริเวณ ซึ่งมีความสัมพันธ์ โดยตรงกับย่านธุรกิจและการค้า ถนนตัดกันเป็นสี่แยก สภาพของถนนและโครงสร้างของถนน และยังพบว่า ผู้ที่ไม่คุ้นเคยกับการจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนประเภทรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ ส่วนบุคคล

ประสิทธิ์ อนุสฎาญจน์ (2519 : 51 - 67) ศึกษาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลางและภูมิภาค พบว่า สาเหตุที่มาจากพนักงานที่ขับรถยนต์โดยสารนั้น การแข่งรถ โดยไม่ระมัดระวังและการขับเร็วมีจำนวนมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การหักหลบรถอื่น รถจักรยานยนต์ตัดหน้า และการขับรถชนคนข้ามถนน สาเหตุที่มาจากความบกพร่องของเครื่องยนต์นั้น ยางแตกนับว่าเป็นสาเหตุที่สำคัญ ส่วนสภาพแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ฝนตก ถนนลื่น รองลงมา คือ หมอกลงจัด

ศราวุฒิ พันัสชาว (2522 : 54 - 81) ได้ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในกรุงเทพมหานครพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย 18 - 27 ปี ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และขับรถโดยสารประจำทาง และผู้ได้รับใบขับขี่นาน 6 - 10 ปี จะกระทำผิดในการจอดรถมากที่สุด ผู้กระทำผิดหลายครั้ง และถูกจับกุมมากที่สุดได้แก่ อาชีพค้าขาย และระดับการศึกษาต่ำ (ประถมศึกษาปีที่ 4 และต่ำกว่า) ปัจจัยที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่ อาชีพ ชนิดยานพาหนะ ระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขี่ การศึกษาและการเคยประสบอุบัติเหตุ

มณฑนา สังคีตานนท์ (2525 : 38) ได้ศึกษาผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาที่แผนกโรคภายนอกตึกอุบัติเหตุโรงพยาบาลศิริราช ผลการวิจัยพบว่าผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 97 ในกลุ่มอายุ 20 - 29 ปี มากที่สุดและส่วนใหญ่ผู้ป่วยเป็นผู้ขับขี่ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์พบว่า ในกลุ่มผู้ขับขี่คว่ำและชนจากถนนเส้นมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ชนกับรถจักรยานยนต์ และชนกับรถเก๋ง

ประชัย เปี่ยมสมบุญ (2526 : 122 - 123) ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว พบว่า ประชาชนเกิน 50 % ให้ทรรศนะว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากยังขาดมารยาทในการขับขี่ขูดยาน ไม่เอื้ออาทรต่อผู้ข้ามถนนตามทางข้าม ไม่เคารพกฎจราจรเท่าที่ควรมุ่งเอารัดเอาเปรียบผู้อื่นในการใช้ถนน และจอดขูดยานริมถนนอย่างไม่เป็นระเบียบ และประชาชนเกิน 45% กล่าวว่าผู้ใช้รถใช้ถนนลาดพร้าวมีอาการรำวรัวผู้ใช้ถนนรายอื่นประเด็นสำคัญในการแก้ปัญหการจราจร และการลดอุบัติเหตุการจราจร มาตรการที่จะใช้เพื่อพัฒนาผู้ใช้รถใช้ถนนควรเริ่มจากการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนทั่วไป ในลักษณะปลูกฝังสำหรับเด็ก เยาวชน และเร้าจูงใจสำหรับผู้ใหญ่ จากนั้นจึงดำเนินการตามด้วยมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม และควรเสริมด้วยการลงโทษที่ผนวกการอบรมเฉพาะรายแก่ผู้ที่ละเมิดกฎจราจร ในประการสุดท้ายการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ขูดยานอาจเป็นมาตรการท้ายสุดเมื่อมาตรการอื่น ๆ ประสบความสำเร็จ

อารี มุลพันธ์ (2526 : 82 - 111) ศึกษาข้อมูลผู้ป่วยในโรงพยาบาลสรรพค้ประชารักษ์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรในปี 2522 ถึงปี 2524 เป็นชายต่อหญิง 2.8:1 ส่วนใหญ่อายุ 21 - 40 ปี อาชีพรับจ้าง เวลาที่มาโรงพยาบาล 16.00 - 22.00 ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ เกิดอุบัติเหตุรถคว่ำและชนกันมากที่สุด รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถยนต์

สมพร ศรีอินแก้ว (2530: 51 - 64) ได้ศึกษาข้อมูลผู้ป่วยอุบัติเหตุและคดีโรงพยาบาลลำปาง (เมื่อปี พ.ศ. 2529) พบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการจราจร อายุที่พบบ่อยที่สุดคือ 15 - 29 ปี รองลงมาได้แก่ 30 - 44 ปี

ศิริพร สักกะบุชา (2530 : บทคัดย่อ) ศึกษาผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ชาย:หญิง เท่ากับ 3.8:1 อายุระหว่าง 25 - 64 ปี สำหรับอุบัติเหตุจากรถยนต์มีจำนวนสูงสุดที่อายุ 26 ปี คนโสดเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนที่แต่งงานแล้ว ผู้ป่วยมาโรงพยาบาลเวลา 18.00 - 20.00 น. มากที่สุด ส่วนใหญ่รถคว่ำเอง

การวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส

สแตนแบค (Stainback. 1982 : Abstract) ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับผลของคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญในการให้ข่าวสารในรูปแบบต่าง ๆ และคำขอร้องเชิงขู่ให้กลัวเกี่ยวกับสุราที่มีผลต่อความตั้งใจที่ดื่มของคนหนุ่มสาว โดยวิจัยในนักศึกษาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง 113 คน โดยศึกษาในข้อมูล 2 ส่วน

1. ข้อมูลข่าวสารปกติ โดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะซึ่งจะให้ข้อมูลกลุ่มหนึ่งน้อยอีกกลุ่มจะให้มากในเรื่องของแอลกอฮอล์

2. คำขอร้องเชิงขู่ให้กลัวโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องของแอลกอฮอล์

ในข่าวสารรูปแบบต่าง ๆ ปกติ (Message) ข้อมูลจะแบ่งเป็นด้านลบ และทางด้านลบและบวกด้วยตามลักษณะกลุ่มที่จะให้ คำขอร้องเชิงขู่ให้กลัว (Threat Appeal) แบ่งเป็นขู่ให้กลัวมากและขู่ให้กลัวน้อย

กลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มที่ติดสุรา มีทั้งพวกที่ตั้งใจจะเลิกจริงจัง งดดื่มเฉพาะช่วงดื่มเฉพาะเวลาออกสังคม และดื่มบ้างปานกลาง มีการวัดระดับความตั้งใจที่จะเลิกดื่มสุราทันทีที่มีการชี้แจงข้อมูล และหลังจากได้รับข้อมูลที่เชิญชวนให้ดื่มสุราแล้วเป็นเวลา 2 วัน และตั้งสมมุติฐานไว้ว่ากลุ่มรับคำแนะนำข้อมูลข่าวสารปกติจากผู้เชี่ยวชาญมาก และกลุ่มขอร้องเชิงขู่ให้กลัวมากจะมีผลต่อความตั้งใจในการดื่มสุรามากกว่ากลุ่มได้รับคำแนะนำข้อมูลข่าวสารปกติจากผู้เชี่ยวชาญน้อยและขู่ให้กลัวน้อย โดยในกลุ่มข้อมูลข่าวสารปกติจากผู้เชี่ยวชาญทั้งทางด้านลบและบวกจะเป็นผู้มีความประสิทธิภาพมากที่สุด ในความตั้งใจที่จะเลิกดื่ม แม้ว่าจะได้ข้อมูลเชิญชวนให้ดื่มก็ตาม

ผลการวิจัยกลุ่มที่ได้รับคำขู่ให้กลัวสูงมีความตั้งใจจะเลิกดื่มสุราทั้งในกลุ่มที่ตั้งใจจะเลิกอย่างจริงจัง และงดดื่มในการขับรถอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อย่างไรก็ตามความตั้งใจที่จะเลิกดื่มจะหายไปหลังจากได้รับข้อมูลเชิงขวณดื่มสุราอีก ซึ่งจะเห็นผลของเนื้อหาข้อมูลและความมากน้อยของข้อมูลจะมีผลกระทบต่อความตั้งใจดื่มสุรา ผลอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติแสดงให้เห็นว่า กลุ่มที่ได้รับคำขู่อย่างแรงจะกระตุ้นให้พวกดื่มปานกลางกลับดื่มหนักมากขึ้น ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ทั้งหมดจะไม่มีผลต่อกลุ่มที่ดื่มเพื่อสังคม

สรุปผลงานวิจัยจะเห็นว่าให้ข้อมูลข่าวสารเชิงขู่ให้กลัวและรับรู้ถึงอันตราย ที่เขาจะได้รับจะมีผลต่อพฤติกรรมมากกว่าการให้ข้อมูลข่าวสารปกติในเรื่องของการศึกษาผลของ ข้อมูลข่าวสารต่อการดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งงานวิจัยนี้สนับสนุนทฤษฎี แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และแบบแผนความเชื่อเรื่องสุขภาพ

เฟอเจสัน (Furgeson. 1989 : Abstract) ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับจิตวิทยาทางสังคมกับพฤติกรรมทางเพศของกลุ่มวัยรุ่นหญิงที่มีลักษณะบุคลิกแบบ Hispanic การวิจัยสืบเนื่องมาจากได้มีการจัดตั้งโครงการเพื่อมีจุดประสงค์ที่จะลดจำนวนอุบัติการณ์ของการที่จะเป็นพ่อแม่ตั้งแต่วัยรุ่นหนุ่มสาวอายุน้อย ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากผู้ใหญ่มองภาพพจน์ของเด็กวัยรุ่นที่ตั้งครรภ์ตั้งแต่อายุน้อยในแง่ลบ แต่โครงการนี้ไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากเด็กวัยรุ่นส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย เป้าหมายของการแสดงความคิดเห็นในครั้งนี้อยู่เพื่อชี้ให้เห็นถึงทฤษฎีจิตวิทยาสังคมที่เหมาะสม เพื่อช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการ จึงนำทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สเป็นแนวทางโดยเสนอรูปแบบเพื่อทำความเข้าใจ และคาดการณ์ในแต่ละบุคคล เพื่อจะได้มีพฤติกรรมป้องกันตนเองหลังจากได้รับคำขอร้องเชิงขู่ให้กลัว ซึ่งมี 2 ทาง คือ เกิดความกลัวและเกิดปฏิกิริยาเผชิญหน้า การศึกษานี้ใช้กลุ่ม 2 กลุ่ม ในการประเมินผลคือ กลุ่มที่ได้รับรู้และเข้าใจได้เอง และกลุ่มที่ต้องมีรางวัลจูงใจเป็นสิ่งตอบแทน

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มที่ไม่มีความต้องการทางเพศมาก(Nonactive Sexually) มีผลตอบสนองต่อพฤติกรรมทางเพศทั้งในกลุ่มที่รับรู้ เข้าใจได้เอง และกลุ่มที่ต้องมีรางวัลเป็นสิ่งตอบแทน ส่วนในกลุ่มที่มีความต้องการทางเพศมาก (Sexually Active) มีการตอบสนองต่อพฤติกรรมทางเพศในกลุ่มที่ต้องมีรางวัลเป็นสิ่งตอบแทนผล การวิจัยแสดงให้เห็นถึงผลการใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมานำใช้ในเด็กสาวที่ตั้งครรภ์

แม็คเคย์ (Mackay. 1989 : Abstract) ศึกษาเกี่ยวกับโรคเอดส์และทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส ต่อความคาดหวังในการใช้ถุงยางเพื่อป้องกันโรค โดยมีประเด็นสำคัญในการรณรงค์เพื่อป้องกันโรคเอดส์ คือ การให้ข้อมูลข่าวสารที่ชี้ให้เห็นถึงอันตราย โดยให้เกิดแรงจูงใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยให้กลุ่มประชากรที่ศึกษาได้รับ

การประเมินในเรื่องของอันตรายของโรค การรับรู้เรื่องของความเสี่ยง ความมั่นใจของตนเอง และปฏิกิริยาตอบสนองที่จะเปลี่ยนพฤติกรรม โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรก เป็นชาย จำนวน 87 คน กลุ่มที่สองเป็นชายรักร่วมเพศ และชายรักสองเพศ จำนวน 77 คน โดยตั้งสมมุติฐานไว้ว่า การรับรู้เกี่ยวกับความเสี่ยงต่อโรคเอดส์จะเพิ่มมากขึ้น เกิดความตั้งใจที่จะใช้ถุงยางอนามัย และพฤติกรรมการใช้ถุงยางอนามัยจะเพิ่มมากขึ้น ผลการทดลองไม่เป็นไปตามสมมุติฐานกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันในเรื่องการรับรู้อันตราย และความเสี่ยงจากโรคเอดส์ แสดงให้เห็นถึงความเชื่อของ เพศชายว่า ยังคิดหลงว่าตนเองมีความมั่นใจในความเป็นชายที่อยู่คงกระพัน สำหรับกลุ่มชายรักร่วมเพศที่มีปริมาณพฤติกรรมการใช้ถุงยางอนามัยลดลงเป็นผลจากปฏิกิริยาต่อต้าน ทำให้เกิดพฤติกรรมสวนทางกับการวิจัย

การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในประเทศไทย

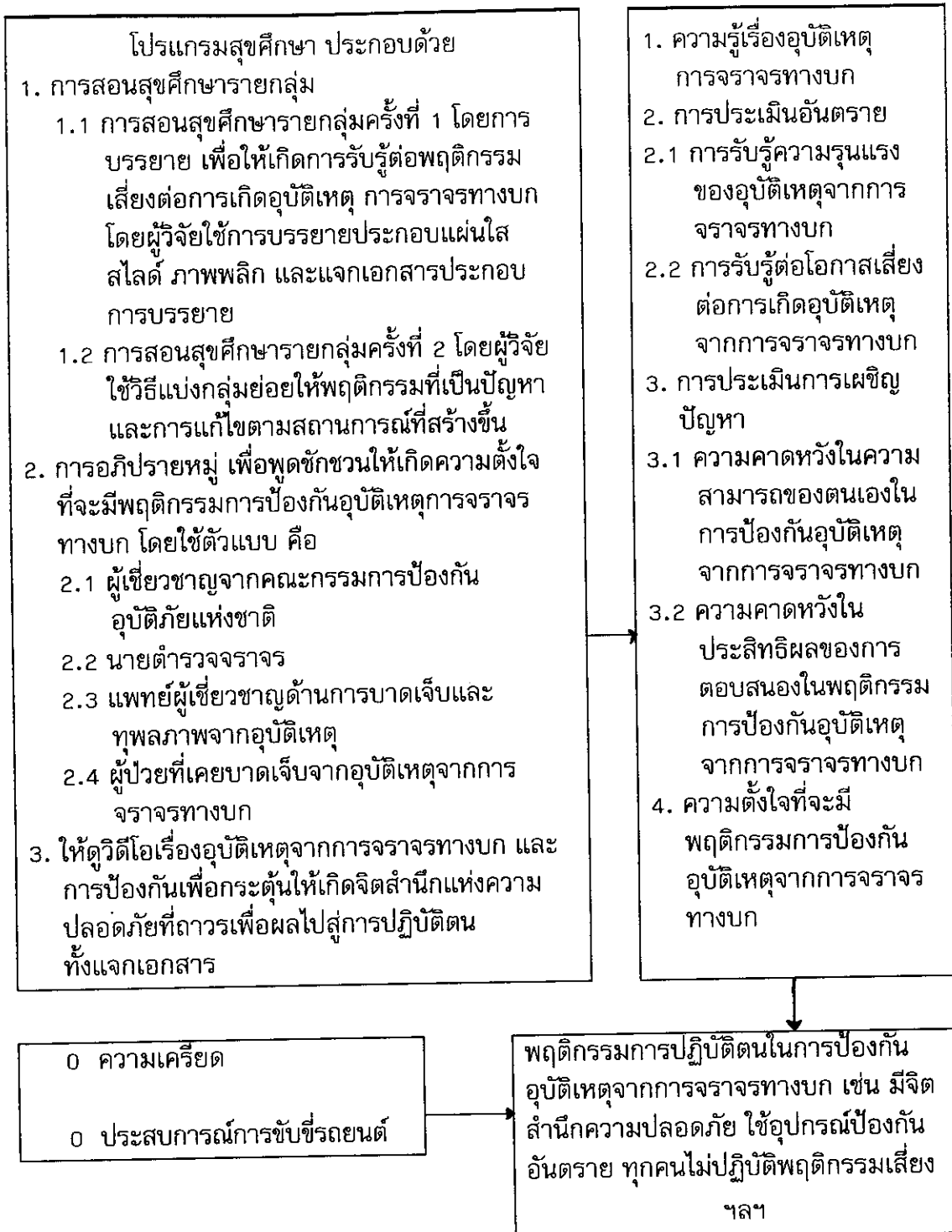
ราตรี พัฒนศรี (2533 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส โดยศึกษาในหญิงตั้งครรภ์เพื่อนำทารก 0 - 6 เดือน มารับภูมิคุ้มกันโรคไวรัสตับอักเสบบี ผลการศึกษา กลุ่มทดลองนำทารก 0 - 6 เดือน มารับภูมิคุ้มกันสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุสดี เทียมทัต (2535 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยจากโรคเอดส์ในกลุ่มนายทหารชั้นประทวนค่ายสุธรรมพิทักษ์ จังหวัดนครราชสีมา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเป็นกรอบแนวคิดเพื่อศึกษาและวิจัย และพบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเพศที่ถูกต้องในเรื่องการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงที่จะติดโรคเอดส์ การรับรู้ต่อ ผลประโยชน์ในการมีพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยมากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ และพบว่าปัจจัยที่สามารถแยกพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยคือ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและการรับรู้ต่อความรุนแรงของโรคเอดส์

ศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์ (2536 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส ต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคเอดส์ของนักเรียนจำเหล่าพลาธิการ กองทัพเรือ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สเป็นกรอบแนวคิด พบว่าภายหลังการทดลองนักเรียนจำ

พลานามัย กองทัพเรือเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้งด้านการรับรู้ ความคาดหวัง ความตั้งใจ และมีพฤติกรรมในการป้องกันโรคเอดส์ได้ถูกต้องมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุพรรณณี สฤทธอภีร์ภักษ์ (2536 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรม สุขศึกษาในการป้องกันโรคเอดส์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดเพชรบุรี โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส ร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมเป็นกรอบแนวคิด พบว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลง ความรู้ การประเมินอันตราย การประเมินการเผชิญปัญหา มากกว่าก่อนการทดลองและ มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่พฤติกรรมในการป้องกันโรคเอดส์ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่า ตัวแปรที่อธิบายความผันแปร ของพฤติกรรมในการป้องกันโรคได้ดีตามลำดับคือ ประสพการณ์การมีเพศสัมพันธ์ การรับรู้ ความรุนแรงของโรคเอดส์ การดื่มสุราและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อ พฤติกรรมในการป้องกันโรคเอดส์ ซึ่งตัวแปรทั้งหมดที่ศึกษา สามารถอธิบายความแปรปรวน ของพฤติกรรมในการป้องกันโรคเอดส์ได้ประมาณร้อยละ 62



ภาพประกอบ 5 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

สมมติฐานในการศึกษา

1. ภายหลังจากทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่ถูกต้องมากกว่าก่อนการทดลองในเรื่องต่อไปนี้
 - 1.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน
 - 1.2 การประเมินอันตรายซึ่งประกอบไปด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 1.3 การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบไปด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 1.4 ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 1.5 การมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
2. ภายหลังจากทดลอง นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุมในเรื่องต่อไปนี้
 - 2.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน
 - 2.2 การประเมินอันตรายซึ่งประกอบไปด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 2.3 การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบไปด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 2.4 ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 - 2.5 การมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
3. ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
4. ความเครียดและประสบการณ์การขับขีรถยนต์มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Design) โดยมีขั้นตอนในการดำเนินงานดังนี้

1. แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง
2. แบบแผนการวิจัย
3. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง
4. วิธีดำเนินการรวบรวมข้อมูล
5. วิธีดำเนินการทดลอง
6. วิธีจัดกระทำข้อมูล
7. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นนักเรียนจำพรรคนาวิน เหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ ชั้นปีที่ 2 ปีการศึกษา 2538 ของโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ กรมขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีนักเรียนจำนวน 2 ห้องเรียน

กลุ่มตัวอย่าง

การคัดเลือกตัวอย่างเป็นการใช้ประชากรทั้งหมดโดยจับสลากได้ห้อง 1 จำนวน 71 คน เป็นกลุ่มทดลอง และห้อง 2 จำนวน 70 คน เป็นกลุ่มเปรียบเทียบ

แบบแผนการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Research) แบ่งประชากรที่ศึกษาเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยใช้แผนการทดลอง Randomized Pre-test Post-test Control Group Design (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 67) ดังนี้

โดยกำหนดให้

- O_1, O_4 = การรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปหมวดความรู้ การรับรู้ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
- X_1 = การสอนสุขศึกษารายกลุ่มครั้งที่ 1 ในเรื่องความรู้เรื่องอุบัติเหตุ การจราจรทางบกและการป้องกัน สวัสดิภาพในการจราจรทางบก จิตสำนึกของความปลอดภัย ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรโดยผู้วิจัยใช้ แผ่นใส ภาพพลิก แผ่นพับ และแจกหนังสือพร้อมเอกสาร ประกอบการบรรยาย
- X_2 = การสอนสุขศึกษารายกลุ่มครั้งที่ 2 ในเรื่องสาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหาและการแก้ปัญหาในสถานการณ์กำหนด โดยจัดกลุ่มอภิปรายย่อย (Group Discussion) เพื่อให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง
- X_3 = การอภิปรายหมู่โดยใช้ตัวแบบจริงเพื่อพูดคุยชวนให้นักเรียนมีพฤติกรรมในการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจากการจราจรสำนักป้องกัน อุบัติภัยแห่งชาติ นายตำรวจจราจร แพทย์ศัลยกรรมผู้เชี่ยวชาญด้านการบาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุจากการจราจร และผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
- X_4 = การกระตุ้นให้เกิดเจตคติและพฤติกรรม การปฏิบัติที่ถาวร โดยให้ดูวิดีโอ เรื่องอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกและการป้องกันก่อนนอน 1 ครั้ง/ต่อสัปดาห์ จำนวน 3 สัปดาห์ พร้อมทั้งแจกเอกสาร

- 0_{2,05} = การเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลองครั้งที่ 1 เกี่ยวกับความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการอุบัติเหตุ จากการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
- 0_{3,06} = การเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลองครั้งที่ 2 เกี่ยวกับความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน และพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

1. เครื่องมือที่ใช้ในการวัดผลในการวิจัย
2. เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมการสอนสุขศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวัดผลในการวิจัย

เป็นแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบแบบทดสอบและแบบสอบถามด้วยตนเอง (Self - Administered Questionnaire) โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว เช่น อายุ ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบความเครียด สำหรับการวัดความเครียด โดยใช้แบบวัดซึ่งประยุกต์จากแบบวัดสำเร็จรูปของ Health Opinion Survey (HOS) เกณฑ์การให้คะแนนมีดังนี้

- ใช้หลักการประเมินแบบอิงกลุ่ม (Norms Reference)
- ใช้คะแนนเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนกลุ่ม (SD)
- ประเมินความเครียดได้ 3 ระดับ
 1. ความเครียดระดับต่ำ คือ คะแนนความเครียดที่ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ยลบ 1 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($< \bar{X} - 1SD$)
 2. ความเครียดระดับปานกลาง คือ คะแนนความเครียดที่อยู่ระหว่าง ค่าเฉลี่ยลบ 1 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนกลุ่มถึงผลรวมของ ค่าเฉลี่ยกับ 1 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนกลุ่ม ($\bar{X} - 1SD$ ถึง $\bar{X} + 1SD$)
 3. ความเครียดระดับสูง คือ คะแนนความเครียดที่มากกว่าผลรวมของ ค่าเฉลี่ย 1 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($> \bar{X} + 1SD$)

ส่วนที่ 3 แบบทดสอบความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน ประกอบด้วยข้อคำถามลักษณะเลือกตอบมี 4 ตัวเลือก มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

- คำตอบที่ถูกต้องให้ 1 คะแนน
- คำตอบผิดให้ 0 คะแนน

เกณฑ์การให้คะแนนมีดังนี้

80 - 100%	มีความรู้ดีมาก
70 - 79%	มีความรู้ดี
60 - 69%	มีความรู้ปานกลาง
50 - 59%	มีความรู้ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
0 - 49%	มีความรู้ต่ำกว่าเกณฑ์

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามในตัวแปรที่ศึกษาในเรื่องของเจตคติ

1. การประเมินอันตราย
 - 1.1 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
 - 1.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
2. การประเมินการเผชิญปัญหา
 - 2.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
 - 2.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

3. ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกัอนุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
แบบสอบถามจะเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามลักษณะแบบสอบถาม
เจตคติ ตามแบบของลิเคิร์ต (Likert's Scale) ซึ่งมีลักษณะทั้งด้านบวกและลบโดย
กำหนดให้ผู้ตอบเลือกตอบได้ 5 ตัวเลือก คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยให้คะแนนดังนี้

ข้อความแสดงเจตคติทางบวก (Positive Statement)	ข้อความแสดงเจตคติทางลบ (Negative Statement)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 5	= 1
เห็นด้วย = 4	= 2
ไม่แน่ใจ = 3	= 3
ไม่เห็นด้วย = 2	= 4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 1	= 5

โดยประเมินค่าเฉลี่ยโดยใช้เกณฑ์ของ เบสท์ (Best. 1970 : 257) ดังนี้

4.50 - 5.00	มีเจตคติดีมาก
3.50 - 4.49	มีเจตคติดี
2.50 - 3.49	มีเจตคติปานกลาง
1.50 - 2.49	มีเจตคติไม่ดี
1.00 - 1.49	มีเจตคติไม่ดีมาก

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามเพื่อใช้วัดพฤติกรรมกำบังกัอนุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
ซึ่งมีเนื้อหาในการปฏิบัติตนทั่วไปในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
ทางบกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นแบบ 3 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติประจำ ปฏิบัติบางครั้งและไม่ปฏิบัติ ซึ่งมี
หลักเกณฑ์การให้คะแนนคือ คำตอบที่มีพฤติกรรมทางบวก ปฏิบัติประจำให้ 2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้งให้ 1 คะแนน ไม่ปฏิบัติให้ 0 คะแนน คำตอบที่มีพฤติกรรมทางลบ ปฏิบัติ
ประจำให้ 0 ปฏิบัติบางครั้งให้ 1 คะแนน ไม่ปฏิบัติให้ 2 คะแนน เกณฑ์การให้คะแนน มีดังนี้

80 - 100%	หมายถึง มีการปฏิบัติดีมาก
70 - 79%	หมายถึง มีการปฏิบัติระดับดี
60 - 69%	หมายถึง มีการปฏิบัติระดับปานกลาง
50 - 59%	หมายถึง มีการปฏิบัติระดับผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
0 - 49%	หมายถึง มีการปฏิบัติระดับต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

ผู้วิจัยสร้างแบบทดสอบและแบบสอบถามตามประเด็นที่ต้องการวัดในแต่ละตัวแปร แล้วนำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขจากอาจารย์ที่ปรึกษาไปตรวจสอบคุณภาพของแบบทดสอบและแบบสอบถาม ดังนี้

1. หาค่าความเที่ยงตรง (Validity) โดยหาค่าความเที่ยงตรงตามเนื้อหาโดยนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบดังนี้

ผู้เชี่ยวชาญด้านสวัสดิศึกษาเรื่องอุบัติเหตุการจราจร	2 คน
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวัดและประเมินผลการศึกษา	1 คน
ผู้เชี่ยวชาญด้านทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส	1 คน
ผู้เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรมศาสตร์	1 คน
ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพจิต	1 คน

รวมผู้ทรงวุฒิและผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงตามเนื้อหาจำนวน 6 ท่าน แล้วนำมาคิดค่าดัชนีความสอดคล้อง (IC) โดยเลือกข้อคำถามที่มี IC ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไปเป็นแบบทดสอบ และได้ปรับปรุงเนื้อหาข้อคำถามในบางข้อของแบบสอบถามให้มีความเที่ยงตรงตามเนื้อหา ได้ข้อคำถามดังนี้

แบบวัดความเครียดซึ่งพัฒนามาจากแบบวัดความเครียด HOS จำนวน 21 ข้อ

แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน จำนวน 21 ข้อ

แบบสอบถามวัดเจตคติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันแบ่งออกตามหมวดได้ดังนี้

หมวดการประเมินอันตราย

1. หมวดการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 13 ข้อ
2. หมวดการรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 15 ข้อ

หมวดการประเมินการเผชิญปัญหา

1. หมวดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 15 ข้อ
2. หมวดความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 15 ข้อ

หมวดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน
14 ข้อ

แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
จำนวน 24 ข้อ

จากนั้นนำแบบทดสอบและแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียน
จำเหล่าทหารขนส่งปีที่ 2 ของปีการศึกษา 2537 จำนวน 95 คน แล้วนำผลการสอบมา
วิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนก ค่าความยาก และค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ

2. หาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) และค่าความยาก (Difficulty)

2.1 หาค่าอำนาจจำแนก และค่าความยากของแบบทดสอบเป็นรายข้อใน
หมวดความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันโดยใช้เทคนิค 50 เปอร์เซ็น
โดยใช้สัดส่วนความแตกต่างระหว่างกลุ่มสูงและกลุ่มต่ำ แล้วคัดเลือกเฉพาะข้อคำถามที่มี
ค่าความยากระหว่าง .20 - .80 และค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ .20 ขึ้นไป
(พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 137 - 138) เหลือข้อคำถามทั้งสิ้น 17 ข้อ (ตัดข้อ 4 ข้อ 5
ข้อ 8 และข้อ 10)

2.2 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามวัดเจตคติทุกหมวด และแบบวัด
ความเครียดด้วยค่าที่ (t-test) แล้วคัดเลือกเฉพาะข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกตั้งแต่
1.75 ขึ้นไป (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 133) ดังนี้

หมวดการประเมินอันตราย

- 1) หมวดการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกเหลือข้อคำถาม
13 ข้อ
- 2) หมวดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกเหลือข้อคำถาม
14 ข้อ

หมวดการประเมินการเผชิญปัญหา

- 1) หมวดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก เหลือข้อคำถาม 15 ข้อ
- 2) หมวดความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก เหลือข้อคำถาม 15 ข้อ

หมวดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกเหลือข้อคำถาม
13 ข้อ

2.3 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบวัดพฤติกรรมปฏิบัติตนในการ
ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยค่าที่ (t-test) เหลือข้อคำถาม 20 ข้อ

3. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability)

หลังจากหาค่าอำนาจจำแนกและค่าความยากแล้ว นำข้อคำถามทั้งหมดมาหาค่าความเชื่อมั่น แบบทดสอบความรู้โดยใช้สูตรคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (K.R.21) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 131) แบบสอบถามวัดเจตคติ แบบทดสอบวัดพฤติกรรมการปฏิบัติและแบบวัดความเครียดนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟา (α - coefficient) ของครอนบัค (Cronbach) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 132 - 133) ได้ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือแยกตามหมวดได้ดังนี้

- 3.1 หมวดความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันได้
ค่าความเชื่อมั่น 0.55
- 3.2 หมวดการรับรู้ในความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ค่าความเชื่อมั่น 0.80
- 3.3 หมวดการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้
ค่าความเชื่อมั่น 0.80
- 3.4 หมวดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ค่าความเชื่อมั่น 0.72
- 3.5 หมวดความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจร ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.72
- 3.6 หมวดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.76
- 3.7 การวิเคราะห์รวมหมวดเจตคติ ได้แก่ การรับรู้ในความรุนแรงของ
อุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
การจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อ
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังใน
ความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจร
ทางบก ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจร
ทางบก ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.76
- 3.8 หมวดพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.72
- 3.9 แบบวัดความเครียด ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.75

เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองโปรแกรมสุขศึกษา

ผู้วิจัยได้สร้างแผนการให้สุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส เป็นแนวในการวิจัยครั้งนี้คือ

1. การให้โปรแกรมสุขศึกษาครั้งที่ 1

1.1 แผนการสอนสุขศึกษารายกลุ่มเรื่อง อุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน ซึ่งมีเนื้อหาในเรื่อง อุบัติเหตุการจราจร และการป้องกัน จิตสำนึกของความปลอดภัย ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยมีอุปกรณ์ประกอบการสอน คือ แผ่นใส, ภาพพลิก, แผ่นพับ และหนังสือประกอบการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุการจราจร โดยมีหัวข้อบรรยายดังนี้

- 1.1.1 คำจำกัดความต่าง ๆ ในสวัสดิศึกษา
- 1.1.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- 1.1.3 โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- 1.1.4 การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการใช้อุปกรณ์

ป้องกันและลดอันตรายต่าง ๆ จากการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

1.2 แผนการสอนสุขศึกษารายกลุ่ม เรื่องสาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหาและการแก้ไขปัญหาโดยใช้สถานการณ์กำหนด และให้นักเรียนร่วมกันหาสาเหตุและการแก้ไขปัญหาโดยจัดเป็นกลุ่มอภิปรายย่อย (Group Discussion) ซึ่งมีผู้ควบคุมกลุ่มเป็นนักวิชาการสุขศึกษาเป็นผู้ให้คำแนะนำ

2. กำหนดการอภิปรายหมู่โดยตัวแบบจริงซึ่งประกอบไปด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุการจราจรจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจรจำนวน 2 นาย แพทย์ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการบาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุ และผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บและทุพพลภาพจากการจราจรทางบก โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กฎหมายจราจร ความรุนแรง ความสูญเสีย และความรู้สึกและผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกและป้องกันทั่วไป

3. เทปวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกัน โดยใช้ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัยไปยังโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ เพื่อขออนุมัติการศึกษาวิจัย
2. ผู้วิจัยติดต่อไปยังเจ้ากรมขนส่งทหารเรือ และผู้อำนวยการโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ เพื่อขออนุมัติการศึกษาวิจัย
3. ผู้วิจัยดำเนินการทดลองตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2538 ถึง เดือนตุลาคม 2538 หลังการทดลองแล้วนำข้อมูลมาจัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูล

การดำเนินการทดลอง

1. แบ่งนักเรียนออกเป็นกลุ่มทดลอง 1 ห้อง และกลุ่มเปรียบเทียบ 1 ห้อง โดยการจับสลาก
2. ทำการทดสอบก่อนการทดลอง (Pre-Test) ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบโดยใช้เครื่องมือวิจัยที่ได้สร้างขึ้น
3. ดำเนินกรรมวิธีการทดลอง โดยกลุ่มทดลองได้รับสุขศึกษาตามแผนที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจนจบโปรแกรมสุขศึกษา
4. เมื่อสิ้นสุดสัปดาห์ที่ 4 และ 8 ของการทดลอง ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง (Post-Test) โดยใช้เครื่องมือชุดเดิม
5. ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลที่ได้ทำการตรวจให้คะแนนแล้วนำคะแนนที่ได้ไปวิเคราะห์โดยกรรมวิธีทางสถิติ เพื่อทดสอบสมมุติฐาน

ตารางการดำเนินการให้สุขศึกษาตามแผนที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

สัปดาห์	กลุ่ม	กิจกรรม
1	ทดลองและควบคุม	<ul style="list-style-type: none"> ● Pretest
2	ทดลอง	<ul style="list-style-type: none"> ● ได้รับการสอนสุขศึกษารายกลุ่มครั้งที่ 1 โดยการบรรยายเรื่องความรู้เรื่องอุบัติเหตุ การจราจรทางบกและการป้องกัน ความรุนแรง โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร่วมกับความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อลดอันตรายจากอุบัติเหตุโดยใช้ แผ่นใส ภาพพลิก หนังสือ ประกอบการบรรยาย และการสอนสุขศึกษารายกลุ่มครั้งที่ 2 ในเรื่องสาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหาและการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยใช้สถานการณ์กำหนด โดยจัดทำการอภิปรายกลุ่มย่อย
3	ทดลอง	<ul style="list-style-type: none"> ● จัดอภิปรายหมู่เรื่องอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และการป้องกัน โดยตัวแบบจริง ซึ่งประกอบไปด้วย ผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจร แพทย์ศัลยกรรม ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การจราจรทางบก
4	ทดลองและควบคุม	<ul style="list-style-type: none"> ● รวบรวมข้อมูลหลังการทดลองครั้งที่ 1 ในหมวดความรู้และการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ การจราจรทางบกในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

สัปดาห์	กลุ่ม	กิจกรรม
5,6,7	ทดลอง	<ul style="list-style-type: none"> • กระตุ้นการรับรู้โดยให้ดูเทปวิดีโอเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน ก่อนนอน 1 ครั้ง 3 สัปดาห์ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง)
8	ทดลองและควบคุม	<ul style="list-style-type: none"> • รวบรวมข้อมูลภายหลังการทดลองเกี่ยวกับความรู้และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

วิธีการจัดกระทำข้อมูล

หลังจากการรวบรวมแบบทดสอบและแบบสอบถามทั้งก่อนการทดลอง (Pre - test) และหลังการทดลอง (Post - test) โดยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ตรวจสอบให้คะแนนแบบทดสอบและแบบสอบถามตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้
2. คำนวณหาค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ความแปรปรวน และทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ การรับรู้ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยนำไปหาค่าสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+ กำหนดให้ระดับความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ = 0.05 เป็นเกณฑ์การยอมรับสมมติฐาน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติที่ใช้หาคุณภาพของเครื่องมือ

1.1 หาค่าดัชนีความเที่ยงตรงโดยวิธีของ โรวินेलลี และแฮมเบิลตัน (Rovinelli and Hambleton) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 124) จากสูตร

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

เมื่อ IC แทน ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับลักษณะพฤติกรรม

R แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเนื้อหาทั้งหมด

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยดัชนี IC ที่คำนวณได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.5

1.2 หาค่าความยากง่าย (P) และค่าอำนาจจำแนก (r) ของแบบทดสอบความรู้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 136 - 137) จากสูตร

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

เมื่อ P แทน ค่าความยากของคำถามแต่ละข้อ

R แทน จำนวนผู้ตอบถูกในแต่ละข้อ

N แทน จำนวนผู้เข้าสอบทั้งหมด

และสูตรหาอำนาจจำแนก

$$r = \frac{R_u - R_c}{N / 2}$$

เมื่อ	r	แทน	ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อ
	R_u	แทน	จำนวนผู้ที่ตอบถูกในข้อนั้นในกลุ่มเก่ง
	R_c	แทน	จำนวนผู้ที่ตอบถูกในข้อนั้นในกลุ่มอ่อน
	N	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

1.3 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเจตคติและพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตน โดยหาอัตราส่วนวิกฤติ t เป็นรายข้อโดยวิธีการของ $t - test$ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 139) จากสูตร

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

เมื่อ	t	แทน	ค่าที่ใช้พิจารณาของการแจกแจงแบบที
	\bar{X}_H	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มสูง
	\bar{X}_L	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มต่ำ
	S_H^2	แทน	คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มสูง
	S_L^2	แทน	คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มต่ำ
	n	แทน	จำนวนคนในแต่ละกลุ่มซึ่งเท่ากัน

1.4 หาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้ โดยใช้ สูตรของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (K.R.21) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 131) จากสูตร

$$r_{tt} = \left[\frac{n}{n-1} \right] 1 - \frac{\bar{X}(n-\bar{X})}{nS_t^2}$$

เมื่อ	r_{tt}	แทน	ค่าความเชื่อมั่น
	n	แทน	จำนวนข้อในแบบทดสอบ
	\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมทั้งหมด
	S_t^2	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนทั้งหมด

1.5 หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติตน โดยใช้ ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบัก (Cronbach Alpha Coefficient)(พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 132) จากสูตร

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

เมื่อ	α	แทน	ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ
	n	แทน	จำนวนข้อ
	S_i^2	แทน	คะแนนความแปรปรวนแต่ละข้อ
	S_t^2	แทน	คะแนนความแปรปรวนทั้งฉบับ

2. สถิติพื้นฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

2.1 ค่าร้อยละ

2.2 หาค่าเฉลี่ยของคะแนน (Mean) จากสูตรของเฟอร์กูสัน (Ferguson.

1981 : 49)

$$\bar{X} = \frac{\Sigma X}{N}$$

เมื่อ	\bar{X}	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
	X	แทน	ค่าผลรวมของคะแนน
	N	แทน	จำนวนคนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

3. สถิติที่ใช้ทดสอบสมมุติฐาน

3.1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบระหว่างก่อนการทดลอง และภายหลังการทดลอง เพื่อทดสอบสมมุติฐาน

ข้อ 1 โดยใช้สถิติค่าที (t - test) (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 201) ดังนี้

$$t = \frac{\Sigma D}{\sqrt{\frac{n\Sigma D^2 - (\Sigma D)^2}{n-1}}} \quad df = n - 1$$

เมื่อ	D	แทน	ความแตกต่างระหว่างคะแนนสอบก่อนและสอบภายหลัง
	n	แทน	จำนวนคน (จำนวนคู่)

3.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของคะแนนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังการทดลองโดยใช้สถิติค่า t (t - test Independent) (พวงรัตน์ มณีรัตน์. 2531 : 172 - 173) เพื่อทดสอบสมมุติฐานข้อ 2 จากสูตร

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

เมื่อ	\bar{X}_1	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลอง
	\bar{X}_2	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มควบคุม
	S_1^2	แทน	ความแปรปรวนของกลุ่มทดลอง
	S_2^2	แทน	ความแปรปรวนของกลุ่มควบคุม
	n_1	แทน	จำนวนคนที่เป็นกลุ่มทดลอง
	n_2	แทน	จำนวนคนที่เป็นกลุ่มควบคุม

3.3 วิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่มีต่อพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติวิเคราะห์การจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis) ซึ่งสามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรได้มากกว่า 2 ตัวขึ้นไป คือมีตัวแปรตาม 1 ตัว และตัวแปรอิสระหลายตัวที่มีผลต่อตัวแปรตามตัวเดียว รวมกันได้ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+

3.4 วิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ความเครียด และประสบการณ์การขับซีรยนต์ ที่มีต่อพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติวิเคราะห์การจำแนกพหุ (Mutiple Classification Analysis) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนที่กล่าวในบทที่ 3 กลุ่มทดลอง ได้ตอบแบบสอบถามก่อนการดำเนินการทดลอง จำนวน 71 คน และได้เข้าร่วมกิจกรรมสุขศึกษาจนจบโปรแกรมแต่ได้ตอบแบบทดสอบและแบบสอบถามหลังการทดลองทั้งสองครั้งที่สมบูรณ์เพียง 62 คน สำหรับกลุ่มเปรียบเทียบได้ตอบแบบสอบถามก่อนดำเนินการทดลอง 70 คน แต่ได้ทำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่สมบูรณ์เพียง 63 คน ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์ข้อมูลในกลุ่มทดลอง 62 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 63 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังรายละเอียดต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 2 การเปรียบเทียบระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

ส่วนที่ 3 การเปรียบเทียบระดับการประเมินอันตราย ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้ในโอกาสการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 4 การเปรียบเทียบระดับการประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 5 การเปรียบเทียบระดับความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 6 การเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 7 การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ในความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรประสพการณ์

การขับซีรอนต์และระดับความเครียดต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

1.1 อายุ

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ/ปี	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
19	14	22.6	4	6.3	8	14.4
20	40	64.5	45	71.4	85	68.0
21	8	12.9	14	22.2	22	17.6
รวม	62	100	63	100	125	100

อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเท่ากับ 20.03 ปี

จากตาราง 9 กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีอายุระหว่าง 19-21 ปี ส่วนมากมีอายุ 20 ปี (ร้อยละ 68.0) รองลงมามีอายุ 21 ปี (ร้อยละ 17.6) และอายุ 19 ปี (ร้อยละ 14.4) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาแยกกลุ่มพบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีอายุ 20 ปี เป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.5 ในกลุ่มทดลอง และ 71.4 ในกลุ่มเปรียบเทียบ)

1.2 สถานภาพสมรส

กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม มีสถานภาพสมรสโสด ร้อยละ 100

1.3 ประวัติการดื่มสุรา

ตาราง 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประวัติการดื่มสุรา

การดื่มสุรา	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดื่มประจำถ้ามีโอกาส	6	9.7	3	4.8	9	7.2
เป็นบางครั้งในงาน รื่นเริงต่าง ๆ	40	64.5	50	79.4	90	72.0
ไม่ดื่ม	16	25.8	10	15.9	26	20.8
รวม	62	100	63	100	125	100

จากตาราง 10 กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม ส่วนมากดื่มสุราเป็นบางครั้งในงานรื่นเริงต่าง ๆ (ร้อยละ 72.0) และดื่มประจำถ้ามีโอกาส (ร้อยละ 7.2) รวมผู้ดื่มสุราถึงร้อยละ 79.2 (ผู้ไม่ดื่มสุราร้อยละ 20.8)

เมื่อพิจารณาแยกกรายกลุ่มพบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนมากดื่มสุราเป็นบางครั้งในงานรื่นเริงต่าง ๆ (ร้อยละ 64.5 และ 79.4) จำนวนผู้ไม่ดื่มสุราในกลุ่มทดลองมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ (ร้อยละ 25.8 และร้อยละ 15.9) และจำนวนผู้ดื่มสุราประจำถ้ามีโอกาส กลุ่มทดลองจะมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ (ร้อยละ 9.7 และ 4.8)

1.4 ประวัติการใช้ยากระตุ้นประสาทและยาเสพติด

ตาราง 11 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประวัติการใช้ยากระตุ้นประสาทและยาเสพติด

ประวัติการใช้	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การใช้ยาเสพติด						
เคยใช้	11	17.7	5	7.9	16	12.8
ไม่เคย	51	82.3	58	92.1	109	87.2
รวม	62	100	63	100	125	100
ประเภทของยาเสพติดที่เคยใช้						
ยาบ้า	4	35.3	3	60.0	7	43.8
กระทิงแดง	2	18.2	1	20.0	3	18.8
กัญชา	1	18.2	1	1.0	3	18.8
บุหรี	1	9.1	-	-	1	6.2
ยาอี	1	9.1	-	-	1	6.2
ยากระตุ้นกล้ามเนื้อ	1	9.1	-	-	1	6.2
รวม	11	100	5	100	16	100

จากตาราง 11 กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม ส่วนมากไม่เคยใช้ยาเสพติด (ร้อยละ 87.2) กลุ่มที่เคยใช้ยาเสพติด (ร้อยละ 12.8) นั้น ประเภทของยาเสพติดที่ใช้ได้แก่ ยาบ้า กระทิงแดง กัญชา บุหรี ยาอี และยากระตุ้นกล้ามเนื้อตามลำดับ

เมื่อพิจารณาแยกกลุ่มเปรียบเทียบและกลุ่มทดลอง จำนวนผู้เคยใช้ยาเสพติด กลุ่มทดลองมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ (กลุ่มทดลองร้อยละ 17.7 กลุ่มเปรียบเทียบร้อยละ 7.9)

1.5 ประสิทธิภาพการขับรถยนต์

ตาราง 12 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสิทธิภาพการขับที่รถยนต์
มาก่อนเข้ารับการศึกษาในโรงเรียนการขนส่งทหารเรือ

ประสิทธิภาพการขับที่	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประสิทธิภาพการขับที่						
ไม่เคยมีประสบการณ์	23	37.1	50	79.4	73	58.4
เคยมีประสบการณ์	39	62.9	13	20.6	52	41.6
รวม	62	100	63	100	125	100
แหล่งสถานการณ์ฝึกหัดขับรถของผู้เคยมีประสบการณ์						
พ่อ แม่ ญาติ พี่น้อง	16	41.0	10	76.9	26	50.0
รร.สอนขับรถ	14	35.8	2	15.4	16	30.7
เพื่อน	8	20.6	1	7.7	9	17.4
อื่น ๆ	1	2.6	-	-	1	1.9
รวม	39	100	13	100	52	100
ระยะเวลาในการขับรถ						
1-2 ปี	21	53.8	8	61.5	29	55.8
2-4 ปี	11	28.2	3	23.1	14	26.9
4-6 ปี	7	18.0	2	15.4	9	17.3
รวม	39	100	13	100	52	100

จากตาราง 12 กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มส่วนมากไม่เคยมีประสบการณ์การขับรถยนต์มาก่อน (ร้อยละ 58.4) กลุ่มที่เคยมีประสบการณ์การขับที่รถยนต์มาก่อน ส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์ 1 - 2 ปี (ร้อยละ 55.8) และญาติพ่อแม่ พี่น้อง เป็นผู้ฝึกสอนให้มากที่สุด (ร้อยละ 50)

เมื่อพิจารณาแยกกลุ่มเปรียบเทียบและกลุ่มทดลอง กลุ่มทดลองมีจำนวนผู้มีประสบการณ์การขับที่รถยนต์มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบเมื่อเทียบกับผู้ไม่มีประสบการณ์ขับที่ (ร้อยละ 62.9 และ ร้อยละ 20.6) ทั้งกลุ่มเปรียบเทียบและกลุ่มทดลอง พ่อแม่ ญาติ พี่น้อง เป็นผู้สอนให้มากที่สุด (ร้อยละ 41.0 และ 76.9)

1.6 การเปรียบเทียบระดับความเครียดของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง

ตาราง 13 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความเครียด

ระดับความเครียด	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	11	17.7	8	12.7	19	15.2
กลาง	43	69.4	49	77.8	92	73.6
สูง	8	12.9	6	9.5	14	11.2
รวม	62	100	63	100	120	100

จากตาราง 13 ระดับความเครียดของนักเรียนทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 73.6) รองลงมาอยู่ในระดับความเครียดต่ำ (ร้อยละ 15.2) และความเครียดสูง (ร้อยละ 11.2) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาแยกกลุ่มความเครียดของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่ก็ยังคงอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 69.4 และ ร้อยละ 77.8) รองลงมาอยู่ในระดับความเครียดต่ำ (ร้อยละ 17.7 และ 12.7) และความเครียดสูง (ร้อยละ 12.9 และ ร้อยละ 9.5)

ส่วนที่ 2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

2.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองด้วยสถิติ student's t - test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยพิจารณาจากแบบทดสอบ 17 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 17 คะแนน ผลการวิเคราะห์ที่ได้ดังนี้

ตาราง 14 ความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุและการป้องกัน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยง เบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง	62	9.05	2.61	1.39	112.07	.167
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	8.48	1.93			

จากตาราง 14 ก่อนการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 9.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.61 แต่กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 8.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.93 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกันไม่แตกต่างกัน

ตาราง 15 ความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน
ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบภายหลังการทดลองครั้งที่ 1

ความรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุและการป้องกัน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง	62	11.48	2.30	5.57	122.93	.000 *
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	9.14	2.20			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 15 ภายหลังการทดลองครั้งที่ 1 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้
สูงขึ้นจากก่อนการทดลองเป็น 11.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.30 และกลุ่มเปรียบเทียบ
มีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 9.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.20 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย
ของความแตกต่างระหว่างกลุ่มและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของ
ความแตกต่างด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่า
กลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 16 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน
ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบเมื่อสิ้นสุดการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุและการป้องกัน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยง เบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง	62	12.26	2.48	6.01	122.29	.000*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	9.46	2.72			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 16 เมื่อสิ้นสุดการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้
สูงขึ้นจากก่อนการทดลองเป็น 12.26 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.48 และกลุ่มเปรียบเทียบมี
คะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 9.46 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.72 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย
ของความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของ
ความแตกต่างด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่า
กลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกันภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยค่าสถิติ Paired Samples t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยพิจารณาจากแบบทดสอบจำนวน 17 ข้อ คิดเป็น คะแนนเต็ม 17 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 17 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบระหว่างก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองครั้งที่ 1

ความรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุและการป้องกัน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยง เบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		9.05	2.61			
	62			6.87	61	.000*
หลังการทดลองครั้งที่ 1		11.48	2.30			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		8.48	1.93			
	63			2.05	62	.044*
หลังการทดลองครั้งที่ 1		9.14	2.40			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 17 ก่อนการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันมีคะแนนเฉลี่ย 9.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.61 ภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 11.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.30 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 พบว่าภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ 0.001

ก่อนการทดลองภายในกลุ่มเปรียบเทียบ คะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันมีคะแนนเฉลี่ย 8.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.93 ภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 91.4 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.40 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 พบว่าภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 18 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบระหว่างหลังการทดลองครั้งที่ 1 และเมื่อสิ้นสุดการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกัน	จำนวนตัวอย่าง	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t	องศาอิสระ	ระดับนัยสำคัญ
กลุ่มทดลอง						
หลังการทดลองครั้งที่ 1		11.48	2.30			
	62			1.76	61	0.84
เมื่อสิ้นสุดการทดลอง		12.26	2.48			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
หลังการทดลองครั้งที่ 1		9.14	2.40			
	63			62	.98	.331
เมื่อสิ้นสุดการทดลอง		9.46	2.72			

จากตาราง 18 ภายหลังจากทดลองภายในกลุ่มทดลองระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันมีคะแนนเฉลี่ย 12.26 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.48 โดยมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองและหลังการทดลองครั้งที่ 1 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายหลังจากทดลอง ครั้งที่ 1 และเมื่อสิ้นสุดการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่าหลังการทดลองครั้งที่ 1 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ภายหลังจากทดลอง ภายในกลุ่มเปรียบเทียบระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันมีคะแนนเฉลี่ย 9.46 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.72 โดยมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองและหลังการทดลองครั้งที่ 1 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายหลังจากทดลองครั้งที่ 1 และเมื่อสิ้นสุดการทดลอง พบว่ากลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันสูงกว่าหลังการทดลองครั้งที่ 1 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ส่วนที่ 3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตราย

3.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตราย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตราย ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ student's t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนี้

3.1.1 การเปรียบเทียบการรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถามจำนวน 13 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 65 คะแนน

3.1.2 การเปรียบเทียบการรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถามจำนวน 14 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 70 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 19 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
การจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

การรับรู้	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยง เบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก						
ก่อนทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	3.87	0.31			
				1.56	122.94	0.120
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.79	0.32			
หลังทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	4.00	0.38			
				3.45	117.40	.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.79	0.31			
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก						
ก่อนทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	3.91	0.29			
				-0.31	119.42	.753
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.93	0.36			
หลังทดลอง						
กลุ่มทดลอง	63	4.02	0.33			
				2.83	119.94	.005*
กลุ่มเปรียบเทียบ	62	3.84	0.40			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 19

- การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้านการรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.38 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 เมื่อเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านการรับรู้ในความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

- การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.91 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.29 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.36 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.02 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.33 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.84 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.40 เมื่อเปรียบเทียบ คะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.1.3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ซึ่งพิจารณาจากคะแนนรวม ระหว่างการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก จากแบบสอบถาม 27 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 135 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 20 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

การประเมิน อันตราย	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
ก่อนการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	3.89	0.25	.70	121.20	.482
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.87	0.58			
หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	4.01	0.29	3.64	122.77	.000*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.81	0.31			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 20 ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.25 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.58 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายพบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.01 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.29 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

3.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายซึ่งประกอบไปด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ Paired Sample t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนี้

3.2.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 13 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 65 คะแนน

3.2.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองโดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 14 ข้อ ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 21 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบระหว่างการทดลองและ หลังการทดลอง

การรับรู้	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัย สำคัญ
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		3.87	0.31			
	62			3.47	61	.001*
หลังการทดลอง		4.00	0.38			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		3.79	0.32			
	63			0.00	62	1.00
หลังการทดลอง		3.79	0.31			
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		3.91	0.29			
	62			2.35	61	0.02*
หลังการทดลอง		4.02	0.32			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		3.93	0.37			
				-1.96	62	0.055
หลังการทดลอง		3.84	0.39			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 21

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ภายในกลุ่มทดลองการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.38 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ภายในกลุ่มทดลอง การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.91 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.29 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.02 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.84 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.39 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

3.2.3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากคะแนนรวม ระหว่างการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก จากแบบสอบถาม 27 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 135 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 22 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง

การประเมิน อันตราย	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		3.89	0.25			
	62			3.57		.001*
หลังการทดลอง		4.01	0.29			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		3.87	0.29			
	63			-1.38	62	.173
หลังการทดลอง		3.83	0.31			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 22 ภายในกลุ่มทดลอง การประเมินอันตรายก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.25 ภายหลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.01 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.29 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของการประเมินอันตรายของกลุ่มทดลองก่อนการทดลอง และภายหลังการทดลอง พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบการประเมินอันตรายก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.29 ภายหลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.83 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของการประเมินอันตรายของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

ส่วนที่ 4 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหา

4.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ *student's t test* ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ผลดังนี้

4.1.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 15 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 75 คะแนน

4.1.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและหลังการทดลอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 15 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 75 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 23 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อน
และหลังการทดลอง

ความคาด หวัง	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง						
<u>ก่อนการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.28	0.32			
				2.38	120.96	.019*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	4.14	0.37			
<u>หลังการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.34	0.36			
				2.38	115.12	.000*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	4.05	0.48			
ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง						
<u>ก่อนการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.00	0.36			
				1.33	122.46	.19
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.92	0.34			
<u>หลังการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.14	0.46			.000*
				3.74	121.64	
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.81	0.52			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 23

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.28 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.36 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.36 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.34 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ย ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.46 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.52 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

4.1.3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหา ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง และภายหลังการทดลอง ซึ่งพิจารณาจากความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง โดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 30 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 150 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 24 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อน และหลังการทดลอง

การประเมิน การเผชิญปัญหา	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
<u>ก่อนการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.14	0.30			
				2.18	122.22	.031*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	4.03	0.28			
<u>หลังการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.24	0.38			
				4.03	117.69	.000*
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	3.92	0.48			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 24 ก่อนการทดลองคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหา กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.30 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.28 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.38 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 3.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ ระดับ 0.001

4.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบไปด้วยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ Paired Sample t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% มีดังนี้

4.2.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองโดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 15 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 75 คะแนน

4.2.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองโดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 15 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 75 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 25 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

ความคาดหวัง	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		4.28	0.32			
	62			1.16	61	.252
หลังการทดลอง		4.34	0.36			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		4.14	0.37			
	63			1.32	62	.088
หลังการทดลอง		4.05	0.48			
ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		4.00	0.36			
	62			2.52	61	.014*
หลังการทดลอง		4.14	0.46			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		3.92	0.34			
	63			-1.72	62	.090
หลังการทดลอง		3.81	0.52			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 25

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก

ภายในกลุ่มทดลอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.28 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.36 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันสถิติ

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก

ภายในกลุ่มทดลอง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.36 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.46 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ภายหลังจากทดลองของกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองมากขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.34 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.52 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและหลังการทดลองพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

4.2.3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของการประเมินการเผชิญปัญหา ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ซึ่งพิจารณา ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร ทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองโดยพิจารณาจากแบบสอบถาม 30 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 150 คะแนน ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ตาราง 26 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อน และหลังการทดลอง

การประเมินการ เผชิญปัญหา	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับนัย สำคัญ
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง		4.14	0.38			
	62			2.12	61	.038*
หลังการทดลอง		4.24	0.38			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง		4.03	0.28			
	63			-2.02	62	.047 ^{-**}
หลังการทดลอง		3.93	0.48			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

^{-**} คะแนนลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 26 ภายในกลุ่มทดลอง การประเมินการเผชิญปัญหาก่อนการทดลอง มีคะแนนเฉลี่ย 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.38 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.38 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและ ภายหลังจากทดลอง พบว่าภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ การประเมินการเผชิญปัญหาก่อนการทดลองมีคะแนน เฉลี่ย 4.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.28 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 3.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลัง การทดลอง พบว่า คะแนนลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนที่ 5 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

5.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ student's t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยพิจารณาจากแบบสอบถามจำนวน 13 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 65 คะแนน ได้ผลดังนี้

ตาราง 27 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

ความตั้งใจ	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัยสำคัญ
<u>ก่อนการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.35	0.42			
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	4.15	0.37	2.82	120.59	.006*
<u>หลังการทดลอง</u>						
กลุ่มทดลอง	62	4.49	0.45			
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	4.13	0.51	4.15	121.42	.000*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 27 ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการณ์จราจรทางบก 4.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .42 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.15 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .37 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการณ์จราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .45 และกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 4.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .51 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการณ์จราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าเดิมและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับ 0.001

5.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยค่าสถิติ Paired Sample t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ผลดังนี้

ตาราง 28 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

ความตั้งใจ	จำนวนตัวอย่าง	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t	องศาอิสระ	ระดับนัยสำคัญ
<u>กลุ่มทดลอง</u>						
ก่อนทดลอง	62	4.35	0.42			
หลังการทดลอง	62	4.49	0.45	2.26	61	.027*
<u>กลุ่มเปรียบเทียบ</u>						
ก่อนทดลอง	63	4.15	0.37			
หลังการทดลอง	63	4.13	0.51	-.20	62	0.84

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 28 ภายในกลุ่มทดลอง ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.45 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.45 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.15 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 4.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.51 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนด้านความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองไม่พบความแตกต่างกันทางสถิติ

ส่วนที่ 6 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

6.1 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ student's t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยพิจารณาจากแบบสอบถามจำนวน 20 ข้อ คิดเป็นคะแนนเต็ม 40 คะแนน ได้ผลดังนี้

ตาราง 29 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

พฤติกรรม การปฏิบัติตน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัยสำคัญ
ก่อนการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	2.35	0.35			
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	2.23	0.34	-2.03	123.00	.045*
หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	62	2.44	0.37			
กลุ่มเปรียบเทียบ	63	2.39	0.39	-.58	122.81	.562

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 29 ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก 2.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.35 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 2.23 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.34 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 2.44 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย 2.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.39 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

6.2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ Paired Samples t-test ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ผลดังนี้

ตาราง 30 ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียวก่อนการทดลองและภายหลัง การทดลอง

พฤติกรรม การปฏิบัติตน	จำนวน ตัวอย่าง	คะแนน เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	องศา อิสระ	ระดับ นัยสำคัญ
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	62	2.35	0.35			
หลังการทดลอง	62	2.44	0.37	-1.78	61	.080
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	63	2.23	0.35			
หลังการทดลอง	63	2.39	0.39	-3.24	62	.002*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 30 ภายในกลุ่มทดลอง พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 2.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.35 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 2.44 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.37 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองไม่พบความแตกต่างกันทางสถิติ

ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 2.23 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.35 ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ย 2.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.39 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบคะแนนก่อนการทดลองและภายหลังจากทดลองพบว่า ภายหลังจากทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนที่ 7 การวิเคราะห์ตัวแปรต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบก

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติวิเคราะห์การจำแนกหมู่ (Multiple Classification Analysis) ซึ่งสามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรมากกว่า 2 ตัวขึ้นไป คือ มีตัวแปรตาม 1 ตัว และตัวแปรอิสระหลายตัว ที่มีผลต่อตัวแปรตามตัวเดียว ร่วมกันได้

ผลการวิเคราะห์การจำแนกหมู่ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+ จะแสดง ตารางวิเคราะห์ 2 ตาราง คือ

1. ตารางการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis of Variance) เพื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์หรือปฏิกิริยาที่มีต่อกันของตัวแปรอิสระในแต่ละกลุ่มตัวแปรที่ศึกษา

2. ตารางวิเคราะห์จำแนกหมู่ (MCA) ซึ่งจะให้ค่าสถิติดังนี้

2.1 ค่าเฉลี่ยรวม (Grand mean) ของตัวแปรตาม

2.2 ค่าที่เบี่ยงเบนไปจากค่าเฉลี่ยรวม ก่อนการควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ (Unjusted Deviation) หมายถึง การที่แต่ละคุณลักษณะหรือแต่ละชั้น (Category) ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวขณะที่ยังไม่ได้ทำการควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ ให้คงที่นั้น จะมีผลทำให้ค่าเฉลี่ยรวมของตัวแปรตามเบี่ยงเบนไปเพียงใด

2.3 ค่าที่เบี่ยงเบนไปจากค่าเฉลี่ยรวมภายหลังการควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ ให้คงที่ (Adjusted Deviation) หมายถึง การที่แต่ละคุณลักษณะหรือแต่ละชั้นของตัวแปรตามแต่ละตัวนั้น จะมีผลการทำให้ค่าเฉลี่ยรวมของตัวแปรตามเบี่ยงเบนไปเพียงใด ภายหลังทำการควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ ให้คงที่

2.4 ค่าสถิติอีต้า (Eta) โดยทั่วไปนิยมใช้ Eta^2 หมายถึง สัดส่วนของความแปรปรวนของตัวแปรตามที่อธิบายได้โดยตัวแปรอิสระแต่ละตัว เมื่อยังไม่ได้ทำการควบคุมตัวแปรอิสระตัวอื่น ๆ

2.5 ค่าสถิติเบต้า (Beta) โดยทั่วไปนิยมใช้ $Beta^2$ หมายถึง ความแปรปรวนของตัวแปรตามที่มีผลมาจากตัวแปรอิสระตัวใดตัวหนึ่ง เมื่อทำการควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ แล้ว ค่า $Beta^2$ สามารถใช้เป็นเครื่องชี้ความสำคัญของตัวแปรอิสระแต่ละตัว ในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม

2.6 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ยกกำลังสอง (Multiple Correlation Coefficient หรือ Multiple R^2) หมายถึง ค่าที่แสดงความสามารถของตัวแปรอิสระ

ทุกตัวที่จะอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม ซึ่งเป็นอัตราส่วนเปรียบเทียบความแปรปรวนของตัวแปรตามที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรอิสระทุกตัว ต่อความแปรปรวนทั้งหมดของตัวแปรตาม

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้แบ่งระดับคะแนนของตัวแปรอิสระ คือ หมวดความรู้ การรับรู้ และความคาดหวัง เป็น 3 ระดับ โดยอิงเกณฑ์ (คะแนนในหมวดหารด้วยสาม) และแบ่งระดับความเครียดเป็น 3 ระดับ คือ ต่ำ กลาง สูง ส่วนในหมวดประสบการณ์การขับรถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ มีประสบการณ์ และไม่มีประสบการณ์ โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์ความแปรปรวนของตัวแปร เพื่อ

1. ดูความมีนัยสำคัญทางสถิติของตัวแปรผลหลักทั้งหมดที่มีต่อตัวแปรตาม ถ้ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โมเดลทั้งหมดจะมีผลต่อตัวแปรตาม
2. ดูความมีนัยสำคัญทางสถิติของผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม (Interactions) ทั้งนี้โดยพิจารณาจากค่า F ซึ่งเป็นอัตราส่วนของค่าเฉลี่ยกำลังสองของตัวแปรอิสระ เฉพาะที่เป็นผลกระทบร่วมกันกับค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนที่อธิบายไม่ได้ ว่ามีนัยสำคัญในระดับความมีนัยสำคัญที่กำหนดหรือไม่ ถ้าค่า F ของผลกระทบร่วมของตัวแปรอิสระไม่มีนัยสำคัญทางสถิติในระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด แสดงว่าตัวแปรอิสระนั้นเป็นอิสระต่อกัน และโมเดลนั้นจะเป็นแอกคิทิฟโมเดล ซึ่งสามารถใช้วิเคราะห์การจำแนกพบได้อย่างถูกต้องตามระดับมีนัยสำคัญที่กำหนด

ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

7.1 การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ที่มีต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ได้ผลดังนี้

7.1.1 การวิเคราะห์ความผันแปรเพื่อแสดงค่านัยสำคัญทางสถิติของตัวแปรต่าง ๆ ในโมเดล

ตาราง 31 ความผันแปรของตัวแปรความรู้และเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ที่มาของความผันแปร	ผลรวมกำลังสอง	อัตราอิสระ	กำลังสองเฉลี่ย	F	นัยสำคัญของ F
ตัวแปรผลหลัก	4.683	12	.390	4.297	.000
ความรู้เรื่องอุบัติเหตุ	.085	2	.043	.471	.626
การรับรู้ความรุนแรง	.091	2	.045	.501	.608
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	.172	2	.086	.945	.392
ความคาดหวังประสิทธิผลการตอบสนอง	.197	2	.099	1.087	.341
ความคาดหวังความสามารถของตนเอง	1.382	2	.691	7.610	.001
ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกรรมการป้องกัน	2.249	2	1.125	12.384	.000
ส่วนที่อธิบายได้	4.683	12	.390	4.297	.000
ส่วนที่เหลือ	10.171	112	.091		
รวม	14.854	124	.120		

ค่า F ของตัวแปรผลหลักทั้งหมด (Main Effects) มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกแต่เพียงเรื่องเดียว มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สำหรับผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรอิสระ (Interactions) นั้นพบว่า การรับรู้ความรุนแรงกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้ความรุนแรงกับความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีผลกระทบร่วมกัน (ค่า F มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05) แต่หลังจากนำมาหาค่าสหสัมพันธ์แล้ว พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ของการรับรู้ความรุนแรงกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p = 0.288$ $r = 0.0506$) แต่พบว่าค่าสหสัมพันธ์ของการรับรู้ความรุนแรงกับความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.004$) แต่ค่าความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับต่ำ ($r = 0.2351$) (ดังแสดงในตาราง 38 ในภาคผนวก ก) ซึ่งสามารถใช้การวิเคราะห์การจำแนกพหุได้อย่างถูกต้อง ตามระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7.1.2 การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรความรู้และเจตคติที่มีต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติการจำแนกพหุได้ผลดังนี้

ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก สามารถอธิบายการมีพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 31.5 (Multiple $R^2 = .315$) โดยอธิบายส่วนย่อยได้ดังนี้

ตาราง 32 อิทธิพลของตัวแปรหลักต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก โดยเรียงตามอิทธิพลของการทำนาย (ค่าเฉลี่ยรวม 2.292)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	ค่าเบี่ยงเบนจาก ค่าเฉลี่ยที่ยังไม่ได้ปรับ	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ที่ปรับแล้ว	พฤติกรรมการป้องกัน Eta (Eta ²)	Beta (Beta ²)
1. ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก				.43 (0.1849)	.43 (0.1849)
น้อย	26	-.28	-.27		
ปานกลาง	76	.05	.04		
มาก	23	.15	.18		
2. ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง				.35 (0.1225)	.33 (0.1089)
น้อย	21	-.25	-.23		
ปานกลาง	76	.02	.01		
มาก	28	.13	.14		
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง				.11 (0.0121)	.14 (0.0196)
น้อย	20	-.08	.06		
ปานกลาง	78	.01	.01		
มาก	27	.03	-.08		
4. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ				.10 (0.0100)	.11 (0.0121)
น้อย	10	-.04	.02		
ปานกลาง	61	.04	.04		
มาก	54	-.03	-.04		
5. ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก				.17 (0.0289)	.08 (0.0064)
น้อย	22	-.13	-.05		
ปานกลาง	56	.02	.03		
มาก	47	-.03	-.01		

ตาราง 32 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	ค่าเบี่ยงเบนจาก ค่าเฉลี่ยที่ ยังไม่ได้ปรับ	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ที่ปรับแล้ว	พฤติกรรมการป้องกัน Eta (Eta ²)	Beta (Beta ²)
6. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ				.12	.08
น้อย	9	-.15	-.07	(0.0169)	(0.0081)
ปานกลาง	71	.01	.02		
มาก	45	.02	.02		
Multiple R Squared				0.315	
Multiple R				0.561	

จากตาราง 32 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
ของนักเรียน จำเหล่าทหารขนส่งทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์ดี (grand mean = 2.292 =
76.4%) เมื่อพิจารณาถึงอิทธิพลของตัวแปรอิสระแต่ละตัว พบว่า สัดส่วนของความแปรปรวน
ของตัวแปรตามที่อธิบายได้โดยตัวแปรอิสระแต่ละตัว เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระตัวอื่น ๆ
(Eta²) ตัวแปรที่มีค่าสูงสุด คือ ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจร
ทางบก ร้อยละ 18.49 รองลงมาคือ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองใน
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 12.25 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการ
จราจรทางบก ร้อยละ 2.89 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ
1.44 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ร้อยละ 1.21 และการรับรู้โอกาสเสี่ยง
ต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.00 ตามลำดับ (Eta² = 0.1849,
0.1225, 0.0289, 0.0144, 0.0121, และ 0.0100 ตามลำดับ) และเมื่อพิจารณาความ
สำคัญของความแปรปรวนของตัวแปรตามที่มีผลจากตัวแปรอิสระ เมื่อควบคุมตัวแปรอิสระ
อื่น ๆ แล้ว (Beta²) ตัวแปรที่มีค่าสูงสุดก็ยังคงเป็น ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม
ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 18.49 รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังใน
ความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 10.89
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจร

ทางบก ร้อยละ 1.96 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.21 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 0.64 ตามลำดับ ($Beta^2 = 0.1849, 0.1089, 0.0196, 0.0121, \text{ และ } 0.0064$ ตามลำดับ)

และเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R^2) พบว่า ตัวแปรอิสระทั้งหมดนี้สามารถอธิบายการผันแปรของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($F\text{-value} = 4.297, P\text{-value} = .000$) โดยสามารถอธิบายความผันแปรได้ร้อยละ 31.5 (Multiple $R^2 = .315$)

7.2 การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ระดับความเครียด และประสบการณ์การ
ขับซีรถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ได้ผลดังนี้
เมื่อหาค่า F ของตัวแปรผลหลักทั้งสองตัว (Main Effects) ที่มีต่อ
พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ 0.05 (ระดับ Eta^2 ของความเครียด = 0.289, ระดับ Eta^2 ของประสบการณ์ขับซี
รถยนต์ = 0.0064, Multiple R^2 = 0.035) (ดังรายละเอียดแสดงในตาราง 35
ภาคผนวก ก)

ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรทั้งสองหาร่วมกับตัวแปรตามทฤษฎีทั้งหมด เพื่อหา
อิทธิพลรวมของตัวแปรทั้งหมดต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร
ทางบกพร้อมกันอีกครั้งหนึ่ง พบดังนี้

ตาราง 33 ความผันแปรของตัวแปรผลหลักทั้งหมดกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
การจราจรทางบก (ค่าเฉลี่ยรวม 2.292)

ที่มาของความผันแปร	ผลรวม กำลังสอง	อัตรา อิสระ	กำลังสอง เฉลี่ย	F	นัยสำคัญ ของ F
ตัวแปรผลหลัก	5.033	15	.336	3.724	.000
ความรู้เรื่องอุบัติเหตุ	.117	2	.059	1.651	.523
การรับรู้ความรุนแรง	.183	2	.091	1.013	.366
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	.209	2	.105	1.162	.317
ความคาดหวังประสิทธิผลการตอบสนอง	.289	2	.145	1.604	.206
ความคาดหวังความสามารถของตนเอง	1.135	2	.568	6.299	.003
ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน	2.255	2	1.128	12.516	.000
ระดับความเครียด	.326	2	.163	1.807	.169
ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์	.028	1	.028	.314	.576
ส่วนที่อธิบายได้	5.033	15	.336	3.724	.000
ส่วนที่เหลือ	9.821	109	.090		
รวม	14.854	124	.120		

จากตาราง 33 การวิเคราะห์หาความผันแปรเพื่อแสดงค่านัยสำคัญทางสถิติของตัวแปรต่าง ๆ ในโมเดล

ค่า F ของตัวแปรผลหลักทั้งหมด (Main Effects) มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก แต่เพียงเรื่องเดียวก็ยังคงมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อยู่เหมือนเดิม

สำหรับนัยสำคัญทางสถิติของผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรอิสระ (Interactions) นั้น พบว่า นอกจากการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้

ในขณะที่ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก แต่เพียงเรื่องเดียวก็ยังคงมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อยู่เหมือนเดิม

สำหรับนัยสำคัญทางสถิติของผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรอิสระ (Interactions) นั้น พบว่า นอกจากการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้ความรุนแรงกับความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกแล้ว ยังมีความเครียดกับความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ความเครียดกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก แต่หลังจากนำมาหาค่าสหสัมพันธ์แล้ว พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ของทั้งสองคู่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p = 0.481$ $\gamma = 0.0043$ และ $p = .051$ $\gamma = .1466$ ดังแสดงในตาราง 38 ภาคผนวก ก) ซึ่งสามารถใช้การวิเคราะห์การจำแนกพหุได้อย่างถูกต้องตามระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7.3 ผลของการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรทั้งหมดที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม
การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติจำแนกพหุ พบดังนี้

ตาราง 34 อิทธิพลของตัวแปรหลักร่วมกับตัวแปรอธิบายต่อพฤติกรรมการปฏิบัติในการ
ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยเรียงตามความสัมพันธ์ตามลำดับ (ค่าเฉลี่ยรวม
2.292)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	ค่าเบี่ยงเบนจาก ค่าเฉลี่ยที่ ยังไม่ได้ปรับ	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ที่ปรับแล้ว	พฤติกรรมป้องกัน	
				Eta (Eta ²)	Bta (Beta ²)
1. ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุการจราจรทางบก				.43	.43
น้อย	26	-.28	-.27	(0.1849)	(0.1849)
ปานกลาง	76	.05	.04		
มาก	23	.15	.18		
2. ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง				.35	.31
น้อย	21	-.25	.21	(0.0900)	(0.0576)
ปานกลาง	76	.02	.01		
มาก	28	.13	.14		
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง				.11	.17
น้อย	20	-.08	.08	(0.0121)	(0.0289)
ปานกลาง	78	.01	.01		
มาก	22	.03	-.10		
4. ความเครียด				.17	.16
ความเครียดน้อย	25	-.03	-.05	(0.0289)	(0.0256)
ความเครียดปานกลาง	83	-.02	-.01		
ความเครียดมาก	17	.15	-.13		
5. การรับรู้ความรุนแรง				.12	.12
น้อย	9	-.15	-.13	(0.0144)	(0.0144)
ปานกลาง	71	.01	.03		
มาก	45	.02	-.02		

ตาราง 34 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	ค่าเบี่ยงเบนจาก ค่าเฉลี่ยที่ ยังไม่ได้ปรับ	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ที่ปรับแล้ว	พฤติกรรมป้องกัน	
				Eta (Eta ²)	Bta (Beta ²)
6. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ				.10	.13
น้อย	10	-.04	.02	(0.0100)	(0.0169)
ปานกลาง	61	.04	.04		
มาก	54	-.03	-.05		
7. ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน				.17	.10
น้อย	22	-.13	-.05	(0.0289)	(0.0100)
ปานกลาง	56	.02	.02		
มาก	47	.03	-.02		
8. ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์				.08	.05
มีประสบการณ์	52	.03	.02	(0.0064)	(0.0025)
ไม่มีประสบการณ์	73	-.02	-.01		
Multiple R Squared				0.339	
Multiple R				0.582	

จากตาราง 34 ค่าเฉลี่ยรวม (Grand mean) ของพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก = 2.292 (ร้อยละ 76.4)

เมื่อพิจารณาอิทธิพลของตัวแปรความเครียดและประสบการณ์การขับขี่รถยนต์พบว่า สัดส่วนของตัวแปรตามที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรอิสระแต่ละตัว เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระ อื่น ๆ (Eta²) ตัวแปรความเครียดมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าตัวแปรประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ คือ ร้อยละ 2.89 และร้อยละ 0.64 (Eta² = 0.0289 และ 0.0064 ตามลำดับ) ซึ่งเมื่อพิจารณา สัดส่วนของตัวแปรตามที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรอิสระแต่ละตัว เมื่อควบคุมตัวแปรอิสระ

ตัวอื่น ๆ แล้ว ($Beta^2$) ตัวแปรความเครียดก็ยังมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าตัวแปรประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ คือ ร้อยละ 2.56 และ ร้อยละ 0.25 ($Beta^2 = 0.0256$ และ 0.0025 ตามลำดับ)

เมื่อพิจารณาตัวแปรทั้งหมดในแบบจำลองนี้แล้ว พบว่า สัดส่วนของตัวแปรตามที่สามารถอธิบายได้ด้วยตัวแปรอิสระแต่ละตัว เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ (Eta^2) ตัวแปรที่มีค่าสูงสุดก็ยังคงเป็นความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก คือ ร้อยละ 18.49 ($Eta^2 = 0.1849$) รองลงมาคือ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 12.25 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุและการป้องกัน ร้อยละ 2.89 ระดับความเครียด ร้อยละ 2.89 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.44 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.21 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.00 และประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 0.64 ($Eta^2 = 0.1225, 0.0289, 0.0289, 0.0144, 0.0121, 0.0100, 0.0064$ ตามลำดับ) และเมื่อพิจารณาความสำคัญของความแปรปรวนของตัวแปรตามที่มีผลจากตัวแปรอิสระ เมื่อควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ แล้ว ($Beta^2$) ตัวแปรที่มีค่าสูงสุดก็ยังคงเป็น ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 18.49 ($Beta^2 = 0.1849$) รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 9.61 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 2.89 ระดับความเครียด ร้อยละ 2.56 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.69 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.44 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน ร้อยละ 1.00 และประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ($Beta^2 = 0.0961, 0.0289, 0.0256, 0.0169, 0.0144, 0.0144, 0.0100, 0.0025$ ตามลำดับ)

และเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R^2) พบว่า ตัวแปรทั้งหมดนี้สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (F value = 3.724, p -value = .000) โดยสามารถอธิบายความผันแปรได้ร้อยละ 33.9 (Multiple $R^2 = 0.339$)

บทที่ 5

บทย่อ สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

บทย่อ

ความมุ่งหมายของการค้นคว้าและวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) โดยมุ่งศึกษาถึงประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกองทัพเรือ เพื่อให้นักเรียนเกิดความรู้ในเรื่องสวัสดิภาพในการขับรถ อุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน และให้นักเรียนเกิดการประเมินอันตรายซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและมีพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก กิจกรรมในโปรแกรมสุขศึกษาประกอบด้วย การสอนสุขศึกษารายกลุ่ม จำนวน 2 ครั้ง เพื่อให้นักเรียนเกิดความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก การอภิปรายหมู่โดยใช้ตัวแบบ คือ นักวิชาการของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจร แพทย์ศัลยกรรมผู้เชี่ยวชาญด้านการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก เพื่อพูดคุยซักชวนให้เกิดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการกระตุ้นโดยใช้เทปวีดิทัศน์ เรื่องการขับรถอย่างปลอดภัย อุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน เพื่อให้นักเรียนเกิดการเรียนรู้ และมีเจตคติทางบวกต่อการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกเพื่อผลไปสู่พฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

กลุ่มตัวอย่างเป็นประชากรทั้งหมดซึ่งเป็นนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง ชั้นปีที่ 2 ปีการศึกษา 2538 โรงเรียนการขนส่งทหารเรือ กองทัพเรือ นักเรียนจำเหล่าทหารเรือเหล่าทหารขนส่งห้อง 1 จำนวน 71 คน เป็นกลุ่มทดลอง และนักเรียนห้อง 2 จำนวน 70 คน เป็นกลุ่มเปรียบเทียบ รวมตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้ จำนวน 141 คน แต่ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในกลุ่มทดลอง จำนวน 62 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 63 คน โดยกลุ่มทดลองจะได้รับกิจกรรมตามโปรแกรมที่ได้กำหนดไว้ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบจะไม่ได้รับกิจกรรมดังกล่าว

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องมือที่ใช้วัดผลในการวิจัย

1.1 แบบทดสอบความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้น จำนวน 17 ข้อ มีความเชื่อมั่น 0.55

1.2 แบบทดสอบวัดความเครียด โดยได้ประยุกต์จากแบบวัดสำเร็จรูปของ Health Opinion Survey (HOS) จำนวน 21 ข้อ มีความเชื่อมั่น 0.75

1.3 แบบสอบถามวัดเจตคติซึ่งเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตามแบบของลิเคิร์ต (Likert's Scale) ซึ่งมี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยแบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 13 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น 0.80

หมวดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 14 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น 0.80

หมวดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 15 ข้อ มีความเชื่อมั่น 0.72

หมวดความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 15 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น 0.72

หมวดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำนวน 13 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น 0.76

1.4 แบบทดสอบวัดพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก แบบ 3 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง และไม่ปฏิบัติที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง จำนวน 20 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น 0.72

2. เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา

2.1 แผนการสอนสุขศึกษารายกลุ่มเรื่องอุบัติเหตุและการป้องกันซึ่งมีเนื้อหาในเรื่อง อุบัติเหตุการจราจรและการป้องกัน จิตสำนึกของความปลอดภัย พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยมีอุปกรณ์ประกอบแผนการสอน คือ แผนใส

ภาพพลิก แผ่นพับ และหนังสือประกอบการบรรยาย เรื่อง อุบัติภัยการจราจร การขับรถอย่างปลอดภัย และวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร

2.2 แผนการสอนสุขศึกษารายกลุ่มเรื่อง สาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหา และการแก้ปัญหาโดยใช้สถานการณ์กำหนด และให้นักเรียนร่วมกันหาสาเหตุและการแก้ไข โดยจัดเป็นกลุ่มอภิปรายย่อย (Group Discussion) ซึ่งมีผู้ควบคุมกลุ่มเป็นนักวิชาการสุศึกษาเป็นผู้ให้คำแนะนำ

2.3 แผนการกำหนดการอภิปรายหมู่โดยใช้ตัวแบบจริง ซึ่งประกอบไปด้วย นักวิชาการจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจร แพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านการบาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุการจราจร และผู้ป่วยที่ได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก

2.4 เทปวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน โดยใช้ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

วิธีดำเนินการทดลอง

1. ทำการสอบก่อน (Pre-test) ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ โดยใช้เครื่องมือวิจัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
2. ดำเนินการทดลอง โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุศึกษาตามแผนจนจบโปรแกรมสุศึกษา
3. เมื่อสิ้นสุดสัปดาห์ที่ 4 และ 8 ของการทดลองผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง (Post-test) โดยใช้เครื่องมือชุดเดิม

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. คำนวณหาค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ความแปรปรวน ของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. ทดสอบหาค่าความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรทั้งหมดภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ระหว่างก่อนการทดลองและหลังการทดลอง ด้วยสถิติค่า t (t-test)
3. ทดสอบหาค่าความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรทั้งหมดของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังการทดลอง ด้วยสถิติค่า t (t-test Independent)

4. วิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติวิเคราะห์การจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis)

5. วิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปร ความเครียด และประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ด้วยสถิติวิเคราะห์การจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis)

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

1. ข้อมูลพื้นฐาน ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ และระดับความเครียด

นักเรียนจำเลยท่าทหารขนส่งทั้งหมด มีอายุเฉลี่ย 20.03 ปี และทั้งหมดมีสถานภาพสมรสโสด มีประวัติการดื่มสุราเป็นบางครั้งในงานรื่นเริงต่าง ๆ (ร้อยละ 72) ส่วนประวัติการใช้ยากระตุ้นประสาทและยาเสพติดมีจำนวนน้อย (ร้อยละ 12.8) ยาเสพติดที่เคยใช้ คือ ยาม้า กระทิงแดง กัญชา บุหรี่ ยาอี ยากระตุ้นกล้ามเนื้อ

นักเรียนจำเลยท่าทหารขนส่งส่วนมากไม่เคยมีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มาก่อน (ร้อยละ 58.4) กลุ่มที่เคยมีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มาก่อน ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ 1-2 ปี (ร้อยละ 55.8) ส่วนใหญ่ญาติพ่อแม่พี่น้องเป็นผู้ฝึกสอนให้ เมื่อพิจารณาแยกกลุ่มพบว่า นักเรียนจำเลยท่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบเมื่อเทียบกับผู้ไม่มีประสบการณ์การขับขี่ (ร้อยละ 62.9 และร้อยละ 20.6)

ระดับความเครียดของนักเรียนจำเลยท่าทหารขนส่งทั้งหมดส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 73.6) รองลงมาได้แก่ ระดับต่ำ (ร้อยละ 15.2) และระดับสูง มีจำนวนน้อยสุด (ร้อยละ 11.2)

2. การเปรียบเทียบหาค่าความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของ

การตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองกับภายหลังการทดลอง และการเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง พบดังนี้

2.1 ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เรื่องอุบัติเหตุและการป้องกันอยู่ในระดับผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ (ร้อยละ 53 ในกลุ่มทดลอง และร้อยละ 49.9 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และไม่แตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลองครั้งที่ 1 นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้น โดยอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 67.5) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อสิ้นสุดการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 72.1) และสูงขึ้นกว่าหลังการทดลองครั้งที่ 1 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.1 และ 2.1

2.2 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก

2.2.1 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี (\bar{X} = 3.87 ในกลุ่มทดลอง และ 3.79 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และไม่แตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง (\bar{X} = 4.00) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ (\bar{X} = 3.79) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.2.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี (\bar{X} = 3.91 ในกลุ่มทดลอง และ 3.93 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และไม่แตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ($\bar{X} = 4.02$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 3.84$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.2.3 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 3.89$ ในกลุ่มทดลอง และ 3.87 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และไม่แตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ($\bar{X} = 4.01$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 3.81$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.2 และ 2.2

2.3 การประเมินการเผชิญปัญหา

2.3.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 4.28$ ในกลุ่มทดลอง และ 4.14 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และพบว่านักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($\bar{X} = 4.34$) แต่มีคะแนนสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 4.05$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

2.3.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 4.00$ ในกลุ่มทดลอง และ 3.92 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และพบว่าไม่แตกต่างกันทางสถิติ

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ($\bar{X} = 4.14$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 3.81$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.3.3 การประเมินการเผชิญปัญหา

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาต่ออุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 4.14$ ในกลุ่มทดลอง และ $\bar{X} = 4.03$ ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และพบว่านักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ($\bar{X} = 4.24$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 3.92$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.3 และ 2.3

2.4 ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 4.35$ ในกลุ่มทดลอง และ $\bar{X} = 4.15$ ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และพบว่านักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ($\bar{X} = 4.49$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ($\bar{X} = 4.13$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.4 และ 2.4

2.5 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ก่อนการทดลอง นักเรียนทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี ($\bar{X} = 2.35$ หรือร้อยละ 78.47 ในกลุ่มทดลอง และ $\bar{X} = 2.23$ หรือร้อยละ 74.33 ในกลุ่มเปรียบเทียบ) และพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นอย่างไม่เป็นนัยสำคัญทางสถิติ ($\bar{X} = 2.44$ หรือร้อยละ 81.3) แต่นักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างนัยสำคัญทางสถิติ ($\bar{X} = 2.39$ หรือร้อยละ 79.9) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างทางสถิติแล้ว ไม่พบความแตกต่างทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1.5 และ 2.5

3. การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

3.1 อิทธิพลของตัวแปร ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยสามารถอธิบายความผันแปรรวมได้ ร้อยละ 31.5 ($\text{Multiple } R^2 = .315$) ซึ่งตัวแปรที่สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดีที่สุดคือ ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยสามารถอธิบายความผันแปรได้ ร้อยละ 18.49 เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ ($\text{Eta}^2 = .1849$) และเมื่อควบคุมตัวแปรอิสระตัวอื่น ๆ แล้ว ($\text{Beta}^2 = .1849$) รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ตามลำดับ (ร้อยละ 12, ร้อยละ 2.89, ร้อยละ 1.44, ร้อยละ 1.21 และร้อยละ 1.00 เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ ตามลำดับ และร้อยละ 10.89, ร้อยละ 0.64, ร้อยละ 0.64, ร้อยละ 1.96 และร้อยละ 1.21 เมื่อควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ แล้ว ตามลำดับ) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3

3.2 อิทธิพลของตัวแปรความเครียดและประสบการณ์การขับขี่รถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยร่วมกันอธิบายความผันแปรได้ ร้อยละ 3.5 ($\text{Multiple } R^2 = .035$) โดยระดับความเครียดสามารถอธิบายความผันแปรได้ดีกว่า ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ คือ อธิบายได้ร้อยละ 2.89 เมื่อยังไม่ได้ควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ และเมื่อควบคุมตัวแปรอิสระอื่น ๆ แล้ว (Eta^2 และ $\text{Beta}^2 = .0256$)

สำหรับประสพการณ์การขับชี้รถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรได้เล็กน้อย คือ ร้อยละ 0.64 ($Eta^2 = 0.0064$ และ $Beta^2 = .0049$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4

3.3 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก ระดับความเครียดและประสพการณ์การขับชี้รถยนต์ สามารถร่วมกันอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ร้อยละ 33.9 ($Multiple R^2 = .339$)

การอภิปรายผล

การศึกษาถึงประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีความคล้ายคลึงกันมากสภาพแวดล้อมและลักษณะเฉพาะบุคคล โดยเฉพาะเป็นนักเรียนชั้นเดียวกันของโรงเรียนเดียวกัน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการศึกษาเปรียบเทียบซึ่งผู้วิจัยขอเสนอการอภิปรายผลดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่ม มีความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันอยู่ในระดับผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีความใกล้เคียงกันมากทั้งด้านสภาพแวดล้อม อายุ วุฒิการศึกษาเดิม และยังคงศึกษาอยู่ในหลักสูตรเดียวกัน ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ทำการสอนในเรื่องการขับชี้ยานพาหนะโดยตรง แต่ยังไม่มีการเรียนหรือเนื้อหาวิชาที่เกี่ยวข้องกับความรู้เรื่องอุบัติเหตุโดยตรง ลักษณะการเรียนการสอนมุ่งสู่พฤติกรรมปฏิบัติในการฝึกหัดขับชี้ยานพาหนะโดยตรง ภายหลังจากทดลอง นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งนักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นั้น เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่กลุ่มทดลองได้รับนั้นเป็นการสอนสวัสดิศึกษาอย่างเป็นระบบ มีการเตรียมการสอนและวางแผนการสอนที่ชัดเจน

แน่นอน ซึ่งสอดคล้องกับ จินตนา ยูนิพันธ์ (2527 : 60) ที่กล่าวว่า การวางแผนการสอน จะต้องวิเคราะห์ สิ่งแวดล้อมในการเรียนรู้ กำหนดจุดมุ่งหมาย จัดเรียงจุดมุ่งหมาย กำหนด การเรียนรู้ เลือกเนื้อหาและกิจกรรม จะทำให้การสอนมีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีการ สอนแบบบรรยายประกอบเครื่องฉายแผ่นใส โดยมีการใช้ภาพพลิก เทปวิดีโอ และมีการ สาธิตร่วมด้วย ซึ่งทำให้ผู้เรียนมีความเข้าใจเพิ่มขึ้นกว่าการบรรยายที่ปราศจากอุปกรณ์ ประกอบการบรรยาย ซึ่งจะช่วยเปลี่ยนพฤติกรรมได้โดยการเลือกวิธีการสอนที่ผ่าน ประสาทสัมผัสทั้งห้า อันจะมีผลให้ผู้เรียนเกิดการเข้าใจ จำได้ ประทับใจ และสามารถนำไป ปฏิบัติได้ (สุรีย์ จันทรโมลี. 2527 : 5) จึงทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับ สุพรรณณี สฤกษ์ดีภักษ์ (2536 : 123) ที่พบว่าภายหลังการทดลองนักเรียนที่ได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทาง สังคมเกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ เกี่ยวกับการป้องกันโรคเอดส์สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติ และยังสอดคล้องกับ สุวิมล สันติสุขธนา (2533 : ข) ที่ทำการศึกษาถึงประสิทธิผล ของโปรแกรมสุขศึกษาที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันกามโรคและ โรคเอดส์ในกลุ่มทหารเกณฑ์ พบว่า ทหารเกณฑ์ที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาเกิดการ เปลี่ยนแปลงด้านความรู้ในการป้องกันกามโรคและโรคเอดส์สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2. ผลการวิเคราะห์การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่ง ประกอบไปด้วยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

2.1 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความ รุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี และไม่แตกต่างกันทางสถิติ ทั้งนี้อาจ เนื่องจากในปัจจุบันเทคโนโลยีในเรื่องข่าวสารข้อมูลทางสื่อต่าง ๆ เป็นไปอย่างรวดเร็วและ ครอบคลุม จึงทำให้นักเรียนได้รับข่าวสารข้อมูลเรื่องอุบัติเหตุการจราจร จากสื่อต่าง ๆ เป็นผลให้ นักเรียนมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดี หลังการทดลอง นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรง ของพฤติกรรมป้องกันสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยเน้นให้ ได้รับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างมีเหตุผล โดยรับทราบถึงสภาวะ ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นปัญหาที่ต้องร่วมกันแก้ไขโดยเร็ว เพราะเป็น

สาเหตุการตายอันดับหนึ่งของประเทศ (กรมการแพทย์. 2534 : 46) และได้รับรู้ถึงสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พบว่า อุบัติเหตุการจราจรทางบกแต่ละปีมีอัตราเกิดสูง และมีอัตราตายสูงมากด้วย (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 325) ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะก่อให้เกิดการสูญเสียแก่ทั้งผู้ประสบอุบัติเหตุต้องทนทุกข์ทรมาน ยังรวมถึงญาติมิตร พี่น้อง ผู้เกี่ยวข้องด้วยก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งทางสุขภาพกายใจ รวมไปถึงการสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม จำนวนมาก นับเป็นการรับรู้ที่ชัดเจนทั้งจากการรับฟังการบรรยาย การดู ภาพพลิก และภาพเคลื่อนไหวจากเทปวีดิทัศน์ ซึ่งนับเป็นการกระตุ้นให้นักเรียนเกิดความสนใจ จากการวิจัยของ ไชยยศ เรื่องสุวรรณ (2526 : 106) พบว่า มนุษย์เรียนรู้ผ่านประสาทสัมผัสทางตา ร้อยละ 83 ทางหู ร้อยละ 11 ทางนาสิกสัมผัส ร้อยละ 3.5 ทางกายสัมผัส ร้อยละ 1.5 และทางชีวสัมผัส ร้อยละ 1 ซึ่งการรับรู้เหล่านี้เป็นสาเหตุให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกเพิ่มขึ้น

2.2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดี และไม่แตกต่างกันทางสถิติ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีประสบการณ์การศึกษาและสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกันนัก และทุกคนตระหนักถึงงานที่ต้องไปทำในการขับขี่ยานพาหนะโดยตรงหลังจากจบการศึกษาไปแล้ว หลังการทดลอง นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยจัดขึ้นได้อธิบายถึงปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยเสี่ยงเรื่องเพศ และอายุ พบว่า อุบัติเหตุการจราจร เกิดมากในผู้ขับขี่อายุ 18 - 23 ปี และเกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 3.7 : 1 (ภรต โทณแก้ว. 2529 : บทคัดย่อ) ซึ่งสอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะโหดระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : บทคัดย่อ) ได้สรุปไว้ว่าในเรื่องปัจจัยเสี่ยงของผู้ขับขี่ต่อการเป็นฝ่ายชน เพศชายเสี่ยงมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วนถึง 3.43 และยังพบอีกว่า อาชีพขับรถและการขับรถทุกวัน (ตั้งแต่ 5 วันขึ้นไปต่อสัปดาห์) เสี่ยงมากกว่าอาชีพอื่น ๆ ซึ่งเนื้อหาการบรรยายได้ชี้ให้นักเรียนทราบถึงปัจจัยเสี่ยงของนักเรียนที่เป็นเพศชาย ยังมีอายุอยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนปลายที่ยังมีอารมณ์สนุกสนาน คึกคะนอง และชอบเสียงสูง ซึ่งสอดคล้องกับ พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 36 ; อ้างอิงมาจาก Seaton and others. 1969 : 9) ซึ่งกล่าวว่า การสอนสวัสดิศึกษาควรเน้นให้ประชาชนคำนึงถึงปัจจัย 2 ประการ คือ ความรู้สึกถึงอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับผลกระทบที่ตามมาภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การ

บาดเจ็บ พิกการ และเสียทรัพย์สิน ชะนวนทอง ธนสุกาญจน์ (2534 : 0) ได้อธิบายว่า ในการให้สุศึกษาชาวสารต้องชัดเจน เชื่อถือได้ และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้รับข่าวสาร แต่ละกลุ่ม และกลวิธีพัฒนาทักษะในการลดพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งจากโปรแกรมที่ผู้วิจัยจัดทำขึ้น จึงส่งผลให้นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลอง มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุการจราจรทางบกเพิ่มขึ้น

2.3 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้จากการรวม คะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ผลการวิเคราะห์พบว่า ก่อนการทดลอง นักเรียนจำเหล่า ทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก อยู่ในเกณฑ์ดี และไม่แตกต่างกันทางสถิติ หลังการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงขึ้นกว่าก่อน การทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องจาก โปรแกรมสุศึกษาที่ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สมาใช้นั้น ได้ใช้วิธีการทาง สุศึกษาร่วมกับสื่อหลายรูปแบบ โดยเนื้อหาการสอนนั้นผู้วิจัยได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับ สภาพแวดล้อมและความเป็นจริงของนักเรียน มีการจัดสภาพแวดล้อมในการสอนในห้องที่ ไม่มีสิ่งรบกวน มีแสงสว่างเพียงพอ จัดเตรียมอุปกรณ์และสื่อการสอนพร้อมใช้งานในการ บรรยายร่วมกับการใช้สื่อ ที่ทำให้นักเรียนเกิดการรับรู้ที่ชัดเจน ได้แก่ เทปวีดิทัศน์ ซึ่ง ไพโรจน์ ตรีรัตนากุล และนิพนธ์ ศุภศรี (2528 : 3) ได้อธิบายว่า การใช้สื่อ เทปโทรทัศน์เป็นการเรียนรู้ที่ดีที่สุดสามารถจัดประสบการณ์การเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพการ สื่อสารสูง คือ เห็นทั้งภาพสีเสียงในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ภาพพลิก เพื่อสรุ บทบทวนแก่นักเรียนซึ่งช่วยกระตุ้นความสนใจได้ดี ดังคำกล่าวของ สมจิต ศรีพรรณ (2524 : 2) ที่ว่าอุปกรณ์การสอนที่กระตุ้นให้บุคคลมีความสนใจติดตามฟังได้ตลอด ได้แก่ สื่อการ สอนประเภทภาพพลิก เพราะสื่อการสอนชนิดนี้มีลักษณะที่ทำให้ผู้เรียนและผู้สอนได้มีโอกาส เผชิญหน้า มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและทราบถึงปฏิกิริยาตอบสนองของผู้เรียนทันที นอกจากนี้ การจัดกลุ่มอภิปรายในเรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบก ยังช่วยให้นักเรียนเกิดการรับรู้และ การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดี ซึ่งตรงกับ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 25) ที่กล่าวว่า ในการเปลี่ยนแปลงเจตคติอาจเกิดได้จากการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ ของบุคคล การเปลี่ยนแปลงการรับรู้อาจเกิดจากองค์ประกอบหลาย ๆ อย่าง เช่น อิทธิพล จากบุคคลอื่น จากความรู้ จากการได้ฟังความคิดเห็นของผู้อื่น จากประสบการณ์ต่าง ๆ เป็นต้น และการอภิปรายกลุ่มเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยเปลี่ยนแปลงทัศนคติ หรือสร้างทัศนคติ

ผลการวิจัยสอดคล้องกับการวิจัยของ ราตรี พัฒนศรี (2533 : ข) ที่ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคแก่หญิงตั้งครรภ์เพื่อจะ นำทารก 0-6 เดือนมารับภูมิคุ้มโรคไวรัสตับอักเสบบี สุวิมล สันติสุขธนา (2533 : ข) ศึกษาเรื่องประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาในพฤติกรรมกำบังโรคทางเพศสัมพันธ์ และโรคเอดส์ของทหารเกณฑ์จังหวัดสงขลา ศรีสุภรณ์ รุธิรวัดน์ (2536 : ข) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส ต่อพฤติกรรมกำบังโรคเอดส์ของนักเรียนจำเหล่าพลลาธิการทหารเรือ กองทัพเรือ และ สุพรรณิ สฤกษ์ดิษฐ์ (2536 : 125) ที่ศึกษาเรื่องประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาใน การป้องกันโรคเอดส์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดเพชรบุรี ที่พบว่าภายหลัง การได้รับโปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของโรค และการรับรู้โอกาส เสี่ยงต่อการเป็นโรคสูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ และยังสอดคล้องกับ ผุสดี เทียมทัต (2535 : ข) ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมในการศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยจากโรคเอดส์ในกลุ่ม นายทหารชั้นประทวนค่ายสุธรรมพิทักษ์ จังหวัดนครราชสีมา ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ถูกต้องในเรื่องการรับรู้โอกาสเสี่ยงที่จะติด โรคเอดส์

3. ผลการวิเคราะห์การประเมินการเผชิญปัญหา ซึ่งประกอบไปด้วยความคาดหวัง ในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการณ์จรรยาทางบก และ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการณ์จรรยาทางบก

3.1 ผลการวิเคราะห์ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อ พฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุการณ์จรรยาทางบก พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่า ทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองอยู่ใน เกณฑ์ดีค่อนข้างสูง และพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นนักเรียนทหารที่เรียนหลักสูตรการขับรถ โดยตรง จึงตระหนักถึงความสำคัญของการระเบียบในการขับรถอย่างปลอดภัย ทราบผลดี ผลเสียของการไม่ระมัดระวังหรือประมาท อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่จะมีผลโดยตรงกับ ตัวเขาเอง โดยเฉพาะกลุ่มทดลองที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอาจเกิดจากกลุ่ม ทดลองมีนักเรียนที่มีประสบการณ์เดิมในการขับรถมาก่อนเข้าเป็นนักเรียนมากกว่ากลุ่ม เปรียบเทียบ จึงทำให้มีความตระหนักถึงผลดีผลเสียของอุบัติเหตุจรรยาทางบกได้มากกว่า

โดยตรง จึงตระหนักถึงความสำคัญของกฎระเบียบในการขับถ่ายอย่างปลอดภัย ทราบผลดีผลเสียของการไม่ระมัดระวังหรือประมาท อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่จะมีผลโดยตรงกับตัวเขาเอง โดยเฉพาะกลุ่มทดลองที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอาจเกิดจากกลุ่มทดลองมีนักเรียนที่มีประสบการณ์เดิมในการขับรถมาก่อนเข้าเป็นนักเรียนมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ จึงทำให้มีความตระหนักถึงผลดีผลเสียของอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้มากกว่า หลังการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองสูงขึ้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาซึ่งกลุ่มทดลองได้รับทั้งจากการ รับประทานอาหารประกอบสื่อ และรับประทานอาหารปราศจากกลุ่มจากผู้เชี่ยวชาญ และจากตัวแบบซึ่งเป็นผู้ป่วยที่ได้รับการบาดเจ็บจริงจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทำให้กลุ่มทดลองรับทราบถึงผลดีที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำแนะนำในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของโรเจอร์ส (1983) พบว่า เมื่อกลุ่มตัวอย่างได้รับคำแนะนำโดยบอกถึงผลดีที่เกิดขึ้นจากการงดสูบบุหรี่ คือ ช่วยลดการเกิดโรคหัวใจ และโรคปอด ทำให้กลุ่มตัวอย่างเกิดความตั้งใจที่จะหยุดสูบบุหรี่ และนำไปสู่ความตั้งใจในการป้องกันรักษาสุขภาพของบุคคล (Mackay. 1989 : 31 ; citing Rogers. 1983) ซึ่งโปรแกรมการให้สุขศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งเป็นการสื่อสารที่ทำให้บุคคลกลัวเกี่ยวกับสวัสดิภาพซึ่งโดยปกติการนำเสนอข้อมูลจะเป็นรูปแบบของการปรับและ/หรือลดพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องซึ่งโรเจอร์ส ได้อธิบายว่า การที่บุคคลทราบถึงผลดีที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำแนะนำ จะช่วยลดความรุนแรงของการเกิดโรคได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (Mackay. 1989 : 31 ; citing Rogers. 1975) ซึ่ง ประภาเพ็ญ สุวรรณและสวิง สุวรรณ (2534 : 135) อธิบายว่า ข่าวสารที่เร้าความกลัวจะมีประสิทธิภาพถ้าข่าวสารนั้นเร้าความสนใจ การสนใจ และจะมีประสิทธิภาพก็ต่อเมื่อการเตือนนั้น ทำให้บุคคลเชื่อว่าสุขภาพตนนั้นกำลังอยู่ในระยะอันตราย และบุคคลนั้น รู้ว่าคำแนะนำที่ให้ปฏิบัตินั้นเป็นสิ่งมีประสิทธิภาพ และเชื่อว่าเขาเองมีความสามารถที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำได้ จากข้อมูลข่าวสารที่กลุ่มทดลองได้รับจากโปรแกรมสุขศึกษาครั้งนี้ ทำให้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองสูงขึ้นทั้งที่คะแนนก่อนการทดลองก็อยู่ในระดับสูงอยู่แล้ว

3.2 ผลการวิเคราะห์ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการ

ทดลองและสูงกว่า กลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่กลุ่มทดลองได้รับมีการปรับปรุงเนื้อหาให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของนักเรียน การบรรยายได้พูดถึงจุดมุ่งในสิ่งที่สามารถปฏิบัติได้โดยไม่ต้องลงทุนสูง ได้แก่ การใช้จิตสำนึกของความปลอดภัย ซึ่งโรเจอร์สได้สรุปว่า การที่บุคคลจะปฏิบัติตามคำแนะนำนั้น เนื้อหาข่าวสารควรมีผลในการช่วยให้บุคคลปฏิบัติตามได้ (Mackay, 1989 : 32 ; citing Rogers, 1983) และโปรแกรมสุขศึกษาที่กลุ่มทดลองได้รับยังมีการอภิปรายกลุ่มที่เน้นถึงความสามารถในการแก้ปัญหาในสถานการณ์ที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น โดยมีนักวิชาการสุขศึกษาเป็นผู้ให้คำแนะนำและกระตุ้นให้นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองเกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งนับเป็นการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ มีขบวนการมีขั้นตอน คือ การเรียนรู้อย่างมีเหตุผล รู้ที่มาของปัญหา รู้สภาพของปัญหา ตั้งสมมติฐาน รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล นำผลที่ได้มาแก้ไขเพื่อจัดทำให้ดีขึ้น จะส่งผลถึงการฝึกทักษะประสบการณ์ (สมพล จุลโกลล. ม.ป.ป. : 7) ซึ่งการช่วยชี้แนะและกระตุ้นให้นักเรียนแสดงความคิดเห็นเพื่อเพิ่มระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเองซึ่งแสดงลักษณะของข่าวสารที่ส่งเสริมความสามารถของบุคคลที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำให้มีความเชื่ออำนาจในตนและรับรู้ถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก จึงทำให้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองเพิ่มขึ้น

3.3 การประเมินการเผชิญปัญหา ได้จากการรวมคะแนน ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ผลการวิเคราะห์พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาอยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นนักเรียนทหาร จึงมีความมั่นใจในตนเองสูง และยังเป็นนักเรียนในหลักสูตรการขับขียานพาหนะโดยตรง ซึ่งเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุโดยตรง จึงเกิดการเรียนรู้จากสภาพแวดล้อม และเกิดความคาดหวังในผลลัพธ์ที่ได้จากการมีพฤติกรรมกำบังกันพาหนะอย่างปลอดภัย จึงทำให้มีคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองสูง และเนื่องจากกลุ่มทดลองมีนักเรียนที่มีประสบการณ์เดิมในการขับรถยนต์มาก่อนที่จะเข้าไปศึกษามากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ จึงทำให้คะแนนการประเมินการเผชิญปัญหาของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 หลังการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการประเมินการเผชิญปัญหาสูงกว่าก่อนการทดลองที่ระดับ 0.05 และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

(ซึ่งมีคะแนนลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ทั้งนี้เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่กลุ่มทดลองได้รับนั้น ผู้วิจัยได้ใช้หลักการสอน สวัสดิศึกษามาร่วม ซึ่งเป็นการจัดประสบการณ์และกิจกรรมเพื่อให้ผู้เรียนได้เกิดการความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติต่าง ๆ ซึ่ง พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 27) ได้ให้หลักการว่า ครูใช้เทคนิคสื่อการสอน กระบวนการ และวิธีการต่าง ๆ ในการสอน เพื่อให้ผู้เรียนได้มีการ เปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีจิตสำนึกของความปลอดภัย สามารถนำ หลักการแห่งความปลอดภัยไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันได้ ซึ่งสอดคล้องกับโรเจอร์สที่กล่าวว่าการประเมินการเผชิญปัญหาเป็นปัจจัยสำคัญซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปใน ทิศทางที่พึงประสงค์ แต่สิ่งนี้อาจทำให้ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง คือ ความไม่สะดวก ค่าใช้จ่าย ความไม่เข้ากัน ความยากลำบาก ความสับสนยุ่งยาก อาการแทรกซ้อน และความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิต (Steven and Rogers. 1986 : 155 ; citing Rogers. 1984 : 104) ซึ่งในโปรแกรมที่จัดขึ้นในการอภิปราย กลุ่มย่อยมีการให้แต่ละกลุ่มส่งตัวแทนออกมาสรุปความคิดเห็นของกลุ่มหน้าชั้นเรียน ซึ่ง พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 111) อธิบายว่า การอภิปรายกลุ่มย่อยจะมีประสิทธิภาพ มากขึ้นเมื่อใช้ในกรณีที่ต้องพูดอภิปรายเรื่องที่มีความขัดแย้งกันทางความคิด ความรู้สึกหรือ เจตคติ ซึ่งนอกจากการอภิปรายกลุ่มย่อยแล้ว ยังประกอบด้วยการอภิปรายหมู่โดยใช้ ตัวแบบจริง ได้แก่ นักวิชาการจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ นายตำรวจจราจร นายแพทย์ ได้อธิบายและพูดคุยถึงปัญหาความรุนแรงจากอุบัติเหตุการ จราจรทางบกและวิธีป้องกัน และผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ ระบาย ถึงความรู้สึกเป็นการกระตุ้นเตือนให้นักเรียนกลุ่มทดลองตระหนักถึงผลเสียของ การปฏิบัติตามคำแนะนำ ซึ่งวิธีการเชิงวิทยากรมาบรรยายนี้นักเรียนจะเข้าใจ และเกิด เจตคติที่ถูกต้องเกี่ยวกับสุขภาพ เพราะวิทยากรเหล่านี้มีอิทธิพลต่อนักเรียนทั้งทางตรงและ ทางอ้อมในการเป็นแบบอย่างที่ดี (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 119) ซึ่งจะทำให้เกิด ความร่วมมือสูงทางด้านสุขภาพ (Mackey. 1989 : 32) จึงทำให้คะแนนเฉลี่ยการประเมิน การเผชิญปัญหาของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองและ สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งการวิจัยครั้งนี้สอดคล้อง กับการวิจัยของมุสดี เทียมทัต (2535 : 112) ศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์ (2536 : 101) และ สุพรรณิ สถฤธดีอภิรักษ์ (2536 : 128) ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สในการ วิจัยและพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาเกิดการเปลี่ยนแปลง การประเมินอันตรายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับการวิจัยของผุสดี เทียมทัต (2535 : 112) ศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์ (2536 : 101) และ สุพรรณิ สฤชดีอภิรักษ์ (2536 : 128) ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สในการวิจัยและพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาเกิดการเปลี่ยนแปลงการประเมินอันตรายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4. ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกพบดังนี้ ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดีค่อนข้างสูง และกลุ่มทดลองมีคะแนนสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องจากนักเรียนทั้งหมดเป็นนักเรียนทหารที่ต้องไปปฏิบัติหน้าที่ในการขับขียานพาหนะหลังจากจบการศึกษา ซึ่งในหลักสูตรชั้นปีที่ 2 นี้ จะมีการฝึกปฏิบัติการขับรถ ซึ่งเป็นการฝึกปฏิบัติในสถานการณ์จริง นักเรียนจึงมีความตื่นตัวและตั้งใจในการฝึกปฏิบัติสูง จึงส่งผลมาสู่ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุด้วย และเนื่องจากกลุ่มทดลองมีนักเรียนที่มีประสบการณ์เดิมในการขับขียานพาหนะมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ดังที่ ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 29) กล่าวว่า ประสบการณ์ในการขับขีที่ผู้ขับขีมีระยะเวลาในการขับขีต่างกันจะมีผลตุนิสัยในการขับขียานพาหนะแตกต่างกัน หลังการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ทั้งนี้เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยจัดให้ประกอบไปด้วย การให้ความรู้เพื่อเกิดความเข้าใจ (Cognitive Domain) เกิดอารมณ์หรือความรู้สึก (Affective Domain) ซึ่งเป็นผลทำให้การประเมินการเผชิญปัญหา มีระดับสูงขึ้น จึงมีผลสู่ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งโดยทั่วไปความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำเป็นไปได้อย่างสูงเมื่อบุคคลมองเห็นว่าเป็นประโยชน์และสามารถปฏิบัติตามได้ และถ้าความสามารถจะปฏิบัติตามมีสูง รวมทั้งผลดีของการปฏิบัติตามมีสูงด้วย ก็จะทำให้ความตั้งใจในการปฏิบัติตามเพิ่มขึ้น (Mackay. 1989 : 35 ; citing Back and Frankle. 1981, Newborn and Rogers. 1979) ซึ่ง สุพรรณิ สฤชดีอภิรักษ์ (2536 : 38) สรุปไว้ว่า บุคคลจะต้องมีความเชื่อในความรุนแรงของโรค เชื่อต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค คาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองของตนเอง และมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นได้ ซึ่งจะมีผลต่อความตั้งใจและช่วยให้บุคคลเกิดความปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเฉพาะบางอย่างได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ ซึ่งความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกนี้จะอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนเจตคติก่อนที่จะเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติตน และเป็นตัววัดแรงจูงใจที่จะกระทำพฤติกรรมการปฏิบัติ (Rogers. 1975 : 99) ฉะนั้น จึงอธิบายได้ว่ากลุ่มทดลองที่มีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงขึ้นนั้น เป็นผลจากรับรู้ตามขั้นตอนของโปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยดำเนินการ ซึ่งการวิจัยนี้สอดคล้องกับการวิจัยของ สเตนแบ็ค (Stainback. 1982 : Abstract) ที่ศึกษาเกี่ยวกับผลของคำแนะนำจาก ผู้รู้ การให้ข่าวสารในรูปแบบต่าง ๆ คำขอร้องเชิญให้กลัวต่อหนุ่มสาวที่ตั้งใจจะดื่มสุรา พบว่า คำแนะนำจากผู้รู้และคำขอร้องเชิญให้กลัวมีผลต่อความตั้งใจที่จะเลิกดื่มสุรา สำหรับงานวิจัยในประเทศไทยนั้นสอดคล้องกับ ผุสดี เทียมทัต (2535 : ข) และศรีสุภรณ์ รุธิรวัฒน์ (2536 : ข) ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สในการป้องกันโรคเอดส์ หลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันโรคเอดส์มากกว่าก่อนการทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5. ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ก่อนการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดี คือ ร้อยละ 78.47 ในกลุ่มทดลอง และร้อยละ 74.33 ในกลุ่มเปรียบเทียบ และคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากที่กลุ่มทดลองมีผู้มีประสบการณ์การขับซึรถยนต์ก่อนเข้ารับการศึกษามากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบสำหรับที่นักเรียนอยู่ในเกณฑ์ดีนั้น อาจเนื่องจากนักเรียนทั้งหมดเป็นกลุ่มนักเรียนทหารที่ เรียนในหลักสูตรการขับซึรถยนต์โดยตรง การเป็นนักเรียนทหารนั้นต้องเคร่งครัดต่อระเบียบวินัยจึงส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรด้วย นอกจากนี้ช่วงระหว่างที่ผู้วิจัยศึกษาโปรแกรมสุขศึกษานี้ นักเรียนทั้งหมดอยู่ในช่วงของการฝึกขับซึรถยนต์ซึ่งจะทำให้นักเรียนเอาใจใส่ต่อการฝึกหัดขับซึรถยนต์ จึงส่งผลให้มีคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในเกณฑ์ดี หลังการทดลองนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกเพิ่มขึ้นอยู่ในเกณฑ์ดีมากคือร้อยละ 81.3 ในกลุ่มทดลอง และร้อยละ 79.9 ในกลุ่มเปรียบเทียบแต่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิตินั้นแสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาที่นักเรียนกลุ่มทดลองจะได้รับ จึงส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีระดับคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้น ถึงแม้จะไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับก่อนการทดลองก็ตาม สำหรับคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มเปรียบเทียบที่สูงขึ้นนั้น อาจเป็นเพราะการเกิด Contamination กัน ของกลุ่มทดลอง

ฝึกปฏิบัติในการขับซึ่รถยนต์ ซึ่งเป็นช่วงพักผ่อนของนักเรียนพร้อมกันทั้งหมด ทำให้อาจเกิดการสัมผัสกันของนักเรียนมากขึ้น ทำให้นักเรียนมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารซึ่งกันและกัน จึงส่งผลกระทบต่อในหมวดคะแนนของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ นอกจากนี้อาจแสดงให้เห็นถึงสภาพของสังคมปัจจุบันที่มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย การรณรงค์เรื่องวินัยจราจร และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในการจราจรทางบก เช่น การใช้เข็มขัดนิรภัย และหมวกกันน็อค ในการขับขี่ยานยนต์ของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทำให้นักเรียนที่ได้รับการปล่อยออกมาจากโรงเรียนในช่วง ปิดเทอม ได้รับข้อมูลข่าวสารเพิ่มมากขึ้น สำหรับคะแนนเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มที่ไม่แตกต่างกันอธิบายได้ว่า ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยให้สวัสดิศึกษา โดยเน้นแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกในครั้งนั้น เป็นระยะเวลาช่วงสั้น ๆ โดยไม่มีการฝึกปฏิบัติจริง รวมทั้งนักเรียนส่วนใหญ่ยังไม่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถยนต์ตามท้องถนนทั่วไป จึงอาจทำให้โปรแกรมที่ผู้วิจัยจัดขึ้น ไม่สมบูรณ์ในหมวดการปฏิบัติตนตามหลักการที่ว่า การเรียนรู้สวัสดิศึกษาจะเน้นหนักไปทางการทดลองปฏิบัติจริงเพื่อให้ นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความปลอดภัยให้ถูกต้องและสามารถนำไปปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน (พรสุข หุ่นรินันตร์. 2534 : 89) โดยเฉพาะกลุ่มตัวอย่างนี้อยู่ใน สภาพแวดล้อมเดียวกัน โอกาสที่จะไปมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่รถยนต์จริง ๆ ยังมีน้อย ถึงแม้ว่าเจตคติจะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะทำให้ นักเรียนมีการปฏิบัติตน แต่ยังมีองค์ประกอบอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนของนักเรียน เช่น สถานภาพของบุคคล กลุ่มสังคม วัฒนธรรม ศาสนา ค่านิยม กฎหมาย และกฎระเบียบ (พัฒน์ สุขจำนงค์. 2522 : 80 - 82) ถ้าองค์ประกอบเหล่านี้ไม่มี ความแตกต่าง หรือไม่มีการปรับเปลี่ยนก็อาจทำให้ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติกับการปฏิบัติได้ ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 9) ที่ว่า เจตคติ ไม่ได้เป็นองค์ประกอบอย่างเดียวที่จะทำให้เกิดการปฏิบัติ แต่เป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดหรือเป็นที่มาของการปฏิบัติตน เช่นเดียวกับการปฏิบัติตนของบุคคลไม่ได้มีสาเหตุจากเจตคติอย่างเดียว แต่เป็นผลที่เกิดจากวิธีการครองชีวิต (Norms) นิสัย (Habits) ค่านิยม หรือสิ่งที่คาดหวังจากผลของการกระทำด้วย ซึ่งผลการวิจัยในครั้งนี้แตกต่างกับผู้ใช้ ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในการศึกษาดังนี้ ผุสดี เทียมทัต (2535 : ข) ที่ศึกษาในพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยจากโรคเอดส์ในกลุ่มนายทหารชั้นประทวนค่าย สุธรรมพิทักษ์ จังหวัดนครราชสีมา ที่พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันโรคสูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติ เช่นเดียวกับศรีสุภรณ์ รุธีรวัฒน์ (2536 : ข) ที่ศึกษาเรื่องโรคเอดส์ในนักเรียนจำเหล่าพลาธิการทหารเรือ ซึ่งพบว่ากลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันโรคเอดส์ถูกต้องมากกว่าก่อนการทดลอง แต่ไม่แตกต่างกันทางสถิติกับกลุ่มเปรียบเทียบ แต่ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผู้ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในการศึกษา ได้แก่ แมคเคย์ บรูซ แคมป์เบล (Mackay. 1989 : 227) ที่ศึกษาเกี่ยวกับโรคเอดส์ และทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สที่มีต่อการใช้อย่างอนามัย โดยวิธีรณรงค์ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ฟังให้เกิดความกลัวและปฏิบัติตาม ผลการทดลองพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่มีความแตกต่างกัน และกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มจะใช้อย่างอนามัยน้อยลง และ สุพรรณิ สฤทธอภีรักษ์ (2536 : ข) ที่ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันของโรเจอร์สร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม มาเป็นกรอบในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อป้องกันโรคเอดส์ในนักเรียนชายชั้นปีที่ 6 จังหวัดเพชรบุรี ที่พบว่า หลังการทดลองพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันโรคเอดส์ของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกัน

6. ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรที่ศึกษาต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

6.1 อิทธิพลของความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั้น สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นตามสมมติฐาน โดยสามารถอธิบายความผันแปรได้ร้อยละ 31.5 ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สที่กล่าวว่า การประเมินอันตรายและการประเมินการเผชิญปัญหาเป็นตัวแปรที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้งด้านพึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ (สุพรรณิ สฤทธอภีรักษ์. 2536 : 131 ; อ้างอิงมาจาก Dunn and Rogers. 1986 : 154 - 155) และพบว่าเมื่อควบคุมตัวแปรอิสระตัวอื่น ๆ แล้ว ตัวแปรที่อธิบายพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดีที่สุดคือ ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 18.49 รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ร้อยละ 10.89 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง ร้อยละ 1.96 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ร้อยละ 1.21

ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การจราจรทางบก ร้อยละ 0.64 ตามลำดับ ซึ่งโรเจอร์สได้อธิบายว่า การที่บุคคลจะปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นขึ้นอยู่กับความเชื่อของบุคคลว่ามีความสามารถจะปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นหรือไม่ ซึ่งการจูงใจในการป้องกันโรคมะเร็งให้เกิดอารมณ์กลัว แต่จะต้องให้บุคคลนั้นมีความตั้งใจ และยอมรับที่จะปฏิบัติตามเพื่อได้รับผลดีของการปฏิบัติตามนั้น (Mackay. 1989 : 26 ; citing Maddux and Rogers. 1983) ประภาเพ็ญ สุวรรณและสรวง สุวรรณ (ประภาเพ็ญ สุวรรณและสรวง สุวรรณ. 2534 : 157 อ้างอิงมาจาก Gormeley. 1974) ได้อธิบายเรื่องของความตั้งใจใฝ่พฤติกรรมไว้ว่า ภายใต้สถานการณ์ที่เหมาะสม ความตั้งใจเป็นตัวทำนายที่ดีของพฤติกรรมการปฏิบัติ การที่บุคคลกล่าวว่าเขาตั้งใจจะทำอะไรบางอย่าง จะเป็นทำนายที่ดีในการซื้อของนั้น ๆ ในการวิจัยครั้งนี้ถึงแม้ว่าตัวแปรความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกจะสูงขึ้นหลังการทดลองในกลุ่มทดลองก็ตาม แต่ไม่สามารถส่งผลให้คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกหลังทดลองสูงขึ้นได้ เพราะมีปัจจัยหลายประการที่ขัดขวางไม่ให้บุคคลปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ตั้งใจจะกระทำ ปัจจัยเหล่านี้อาจเกี่ยวข้องกับด้านสังคม ร่างกาย หรือจิตวิทยา ของบุคคล (ประภาเพ็ญ สุวรรณและสรวง สุวรรณ. 2534 : 159 ; อ้างอิงมาจาก Kirscht, Beckey และ Eveland. 1976) อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าการให้ข้อมูล ข่าวสารในการกระตุ้นให้บุคคลมีความรู้ที่ถูกต้อง มีการประเมินอันตรายและการประเมินการเผชิญปัญหาในระดับสูง ยังเป็นสิ่งที่ต้องกระทำต่อไปอย่างต่อเนื่อง

6.2 อิทธิพลของตัวแปร ความเครียด และประสบการณ์การขับซึ่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั้น จากการวิเคราะห์พบว่า ความเครียดและประสบการณ์การขับซึ่รถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ อย่างไม่มีนัยสัมพันธ์ทางสถิติร้อยละ 3.5

แต่เมื่อนำตัวแปรทั้งสองมาเป็นตัวแปรอิสระหาอิทธิพลรวมกับกับตัวแปรทั้งหมดแล้ว พบว่า ความเครียดและประสบการณ์การขับซึ่รถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร ได้ร้อยละ 2.56 และร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ซึ่งตัวแปรทั้งสองนี้สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้น้อยมากเมื่อเทียบกับตัวแปรทั้งหมด ซึ่งร่วมกันอธิบายความผันแปรได้ร้อยละ 33.9 ซึ่งการวิจัยนี้แตกต่างจากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโหดระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : 90) ที่พบว่า ระยะเวลาในการขับซึ่รถยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ เพราะการขับรถยนต์มาเป็นเวลานานย่อมมีความชำนาญในการขับซึ่ มีความมั่นใจ และมีการแก้ไขเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่ดีพอ สำหรับความเครียดนั้นสามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกัน

อุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดีกว่า ซึ่งวิจิตร บุญยะโหดระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : 89) พบว่า ผู้ขับขี่ที่ขอบรรยายความโกรธ หรือหงุดหงิดในการขับรถ และเป็นผู้ที่โกรธง่าย ใจร้อน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.89 เท่าของอีกกลุ่มหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งปัจจัยด้านจิตใจ มีส่วนสำคัญ คนที่ก้าวร้าว ไม่มีสมาธิ หุนหันและเดือดดาล จะมีแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุ ในการวิจัยครั้งนี้ ความเครียดและประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มีส่วนในการอธิบายความผันแปรของพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้น้อย อาจเป็นเพราะอิทธิพลของตัวแปรแทรกซ้อนอื่น ๆ เช่น ประสบการณ์ด้านอื่น ๆ สภาพแวดล้อม สภาพท้องถนน ภูมิสำเนา ตลอดจนลักษณะทางจิตวิทยา ได้แก่ บุคลิกภาพของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นลักษณะส่วนบุคคลซึ่งนับเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งตามทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์ส จึงทำให้ความเครียดและประสบการณ์การขับขี่รถยนต์สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เพียงเท่านั้น

จากผลการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า โปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยการบรรยายให้ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การใช้สถานการณ์กำหนดการแก้ปัญหา การอภิปรายกลุ่มโดยผู้เชี่ยวชาญและตัวแบบ ทำให้นักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งกลุ่มทดลอง มีความรู้ และเจตคติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกดีขึ้น โดยมีผลทำให้เกิดความมั่นใจในตนเองและมีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกซึ่งนับเป็นสิ่งสำคัญ และจำเป็นต้องดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การปฏิบัติตนอย่างสม่ำเสมอจนเป็นสวัสนิสัย เพื่อผลของการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกพร้อมกันที่สุดในที่สุด

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ส
 - 1.1 จากการศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สในครั้งนี้จะพบว่า ตัวแปรทั้งหมดที่ศึกษามีอิทธิพลร่วมกันทำนายพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติได้ร้อยละ 33.9 แต่อย่างไรก็ตาม การประยุกต์ใช้ทฤษฎีนี้ควรคำนึงถึงลักษณะเฉพาะของบุคคล บุคลิกภาพ ประสบการณ์เดิม และสิ่งแวดล้อมภายนอกของประชากรที่ศึกษาค้นคว้าด้วย เนื่องจากมีความสำคัญต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตนเช่นกัน โดยเฉพาะกลุ่มประชากรที่อยู่ในทวีปเอเชีย ซึ่งมีค่านิยม ประเพณี วัฒนธรรม เป็นเอกลักษณ์เฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุได้ ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้นำทฤษฎีทางสังคมและ

สภาพแวดล้อมของประชากรที่ศึกษามาประยุกต์ร่วมในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เพื่อสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมการปฏิบัติให้มากยิ่งขึ้น เช่น ทฤษฎี แรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory) ที่เน้นการให้ได้รับความช่วยเหลือด้านข้อมูล ข่าวสาร สิ่งของหรือการสนับสนุนด้านจิตใจจากผู้ให้แรงสนับสนุนจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคลแล้ว มีผลทำให้ผู้รับได้ปฏิบัติไปในทิศทางที่ต้องการ อาจเป็นบุคคลในครอบครัว เพื่อน หรือเจ้าหน้าที่สาธารณสุข หรืออาจประยุกต์ใช้ร่วมกับทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทฤษฎี แนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Proness Theory) ที่อธิบายถึงแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละคน มีความแตกต่างกัน จุดอ่อนของการเกิดอุบัติเหตุจะถูกเปลี่ยนแปลงโดยเงื่อนไขทางสภาพสิ่งแวดล้อมและสภาพทางจิตใจที่เปลี่ยนแปลงไป การป้องกันอุบัติเหตุจึงต้องพยายามในการกำจัดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในตัวบุคคลออกไป และพยายามเสริมสร้างพฤติกรรมที่ปลอดภัยให้เกิดขึ้น

1.2 ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกนี้ ควรจัดโปรแกรมที่สามารถควบคุมสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการค้นคว้าได้ เช่น ระยะเวลาในการจัดโปรแกรมและการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดควรปฏิบัติในนักเรียนที่เรียนในหลักสูตรประจำ ต่อเนื่อง เพื่อการศึกษาที่ต่อเนื่องและป้องกันอิทธิพลจากผลแทรกซ้อนเรื่องอื่น ๆ ในการศึกษาครั้งนี้พบปัญหาในเรื่องของกิจกรรมต่าง ๆ ในหลักสูตรของนักเรียนมีมาก เช่น กิจกรรมกีฬาของโรงเรียน กิจกรรมกีฬาของกองทัพเรือ กิจกรรมการฝึกพายเรือในขบวนพิธีเนื่องในงานฉลองการครองราชสมบัติครบ 50 ปี ของพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ตลอดจนการปิดภาคเรียนให้นักเรียนกลับบ้านหลังจากสอบภาคเรียนที่ 1 เสร็จ ซึ่งเป็นช่วงก่อนการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลของการศึกษาได้

1.3 ในการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั้น ถ้าสามารถเก็บข้อมูลการปฏิบัติตนหลังจากผู้ที่ได้รับโปรแกรมจบหลักสูตรออกไปมีอาชีพขบถยนต์ จะทำให้ผลของการศึกษาถูกต้องมากยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.1 การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาในนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งทหารเรือ ชั้นปีที่ 2 ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่ศึกษาในหลักสูตร การขับขี่ยานพาหนะโดยตรง แต่ยังพบว่าคุณมรรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน การประเมินอันตราย และการประเมินการเผชิญปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียนยังไม่ถูกต้องหลายประเด็น โดยเฉพาะความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน เช่น การใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างถูกต้อง กฎหมายจราจร รวมทั้งความเชื่อต่าง ๆ ที่เกิดจากความพึงพอใจจากภายนอก (Extrinsic Rewards) เช่น การเป็นที่ยอมรับของสังคม โดยเฉพาะผู้ที่เชื่ออำนาจนอกตน ซึ่งจะเชื่อว่าสุขภาพของเขาจะขึ้นอยู่กับโอกาส เคราะห์กรรม โชคชะตา หรืออำนาจอื่น ๆ

ซึ่งอาจส่งผลถึงพฤติกรรมการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง จึงควรวิเคราะห์หลักสูตรและปรับปรุงเนื้อหาการเรียนการสอนให้เหมาะสม และมีความต่อเนื่องจากหลักสูตรระดับมัธยมศึกษาที่นักเรียนได้ศึกษาวิชาสวัสดิศึกษามาก่อนแล้ว ฉะนั้นในการสอนนักเรียนที่สูงกว่าชั้นมัธยมจึงควรนำวิธีการสอนที่นักเรียนสามารถปรับเปลี่ยนเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุให้ถูกต้อง โดยมีการรับรู้ถึงความรุนแรง ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกโดยใช้จิตสำนึกความปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อเพิ่มพูนให้นักเรียนมีความรู้ มีเจตคติและมีพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ถูกต้องต่อไป

2.2 จากการศึกษาครั้งนี้จะพบว่า รูปแบบของการสอนสวัสดิศึกษาโดยใช้สื่อผสมร่วมกับการบรรยาย เช่น ภาพพลิก แผ่นใส เอกสารแผ่นพับ ประกอบร่วมกับการใช้เทปวีดิทัศน์ในการสอน จะก่อให้เกิดการเรียนรู้ที่ดียิ่งขึ้น การจัดอภิปรายกลุ่มย่อย การเชิญวิทยากรผู้เชี่ยวชาญและการใช้ตัวแบบจริงมาร่วมในการสอน จะช่วยทำให้เกิดการเรียนรู้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังสร้างความมั่นใจในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำได้ ซึ่งจะส่งผลสู่การร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ ในการเรียนการสอนในหลักสูตรปกติ จึงควรนำวิธีการทางสุขศึกษาเหล่านี้ไปประยุกต์ใช้เพื่อผลดีของการเรียนการสอนตามปกติด้วย

2.3 ควรนำทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สไปประยุกต์ใช้ในการสอนสวัสดิศึกษาในการขับขี่ยานยนต์ชนิดอื่น ๆ ด้วย เช่น การขับเรือ การขับเครื่องบิน เพื่อผลของการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรร่วมกัน

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 จากการศึกษาครั้งนี้จะเห็นได้ว่า ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกมีอิทธิพลสูงสุดต่อพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ดังนั้น ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปที่ใช้ทฤษฎีนี้จึงควรเน้นในเรื่อง ความตั้งใจไปปฏิบัติให้มากขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการศึกษาถึงอิทธิพลของตัวแปรแทรกซ้อนอื่น ๆ เช่น บุคลิกภาพ อารมณ์ และภูมิลำเนาเดิมในเขตเมืองและเขตชนบท ว่ามีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกหรือไม่

3.2 จากการศึกษาครั้งนี้จะพบว่า การจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สเป็นกิจกรรมที่เหมาะสม สามารถนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหาด้านสุขภาพรวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถทำให้นักเรียนที่ได้รับโปรแกรมเกิดความความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน เกิดการรับรู้ในการประเมินอันตราย และการประเมินการเผชิญปัญหาเพิ่มขึ้น จึงควรนำโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจของโรเจอร์สไปใช้กับกลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ ให้ครอบคลุมทุก ๆ กลุ่ม ได้แก่ ผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกขนาด ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และอื่น ๆ เพื่อร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกต่อไป

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. สรุปข้อมูลสถิติที่น่าสนใจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ : แผนกสถิติ กองวิเคราะห์และประเมินผล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ), 2536.
- การแพทย์, กรม. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พ.ศ. 2534. กรุงเทพฯ : สำนักงานประสานงานทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (ปอส.) กรมการแพทย์, 2534.
- คณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเด็กและเยาวชนในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 - 2534. โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก, 2529.
- จินตนา ยูนิพันธ์. การเรียนการสอนทางพยาบาลศาสตร์. กรุงเทพฯ : ภาควิชาพยาบาลศาสตร์. เอกสารประกอบคำบรรยาย ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2527.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. "เอกสารการสอนหน่วยที่ 1," การบริหารความปลอดภัย. นนทบุรี: สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.
- ชนวนทอง ธนะสุกาญจน์. กิจกรรมสุขศึกษาที่ควรใช้ในโครงการป้องกันและควบคุมโรคเอดส์. เอกสารประกอบคำบรรยาย ภาควิชาสุขศึกษา.
- ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว. สวัสดิการณ์สยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นปีที่ 6 จังหวัดจังหวัดปราจีนบุรี. ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2532. ถ่ายเอกสาร.
- ไชยยศ เรืองสุวรรณ. เทคโนโลยีทางการศึกษา : หลักการและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2526.
- ชูศรี วงศ์รัตนะ. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- เชิดศักดิ์ ไชวาลินธุ์. การวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2522.
- ธนวรรณ อิ่มสมบูรณ์. "การพัฒนามโนทัศน์ด้านสุขภาพในเด็ก รากฐานของการพัฒนาคุณภาพชีวิต," วารสารสุขศึกษา พลศึกษาและนันทนาการ. 10(1) : 101 - 102 ; มกราคม 2527.

นิภา มนูญปัจจุ. การวิจัยทางสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิตการพิมพ์, 2528.

ประสิทธิ์ ธนกาญจน์. "อุบัติเหตุรถยนต์โดยสารในสวนกลางและส่วนภูมิภาค,"
วารสารขนส่ง. 10(115) : 31 - 67 ; กรกฎาคม 2519.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ : การวัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2.
กรุงเทพฯ : พีระพินา, 2526.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ. พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพและสุขศึกษา.
กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์, 2534.

ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. "บทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ," การสัมมนา
ระดับชาติ เรื่อง สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ :
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.

..... อุบัติภัย. กรุงเทพฯ : สำนักงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2527.

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. อุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว : การศึกษาสำรวจประชาชน
ผู้ใช้นถนนและการบังคับใช้กฎหมาย. เอกสารประกอบการศึกษารัฐประศาสน
ศาสตร์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2526.
อัสลำเนา.

ผุสดี เทียมทัด. ประสิทธิผลของโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมทางเพศที่ปลอดภัยจาก
โรคเอดส์ในกลุ่มนายทหารชั้นประทวนค่ายสุรธรรมพิทักษ์ จังหวัดนครราชสีมา.
ปริญญาโท วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535. อัสลำเนา.

พัฒน์ สุขจำนงค์. สุขศึกษา. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2522.

พัชรา กาญจนารักษ์. "สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน," ใน การสัมมนาระดับ
ชาติ เรื่อง สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการ
ป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.

ไพโรจน์ ตริธรรณากุล และนิพนธ์ ศุภศรี. เทคนิคการผลิตรายการวิดีโอเทปเพื่อการศึกษา.
กรุงเทพฯ : พลพันธ์การพิมพ์, 2528.

พรสุข หุ่นรินทร์. การพัฒนาหลักสูตรสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วน จำกัด
เอ็กซ์เพรสมีเดีย, 2534.

..... เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดและบริหารสวัสดิศึกษา. ภาควิชา
สุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
อัสลำเนา.

- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล, 2531.
- ภรณ์ สุศิริ. การปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยของนักศึกษาในวิทยาลัยพลศึกษา. ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531. อัดสำเนา.
- ภรต โทนแก้ว. การศึกษาระบบวิชาของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลจังหวัดยะลา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2529. อัดสำเนา.
- มัญญ วงศ์คำดี. การศึกษาสาเหตุบางประการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรบ่อยครั้งในเขตกรุงเทพมหานคร. ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2518. อัดสำเนา.
- มัทธนา สังคีตานนท์. การศึกษาเรื่องอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525. อัดสำเนา.
- ราตรี พัฒนศรี. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเกาต์หญิงมีครรภ์ เพื่อนำทารก 0 - 6 เดือนไปปรับภูมิคุ้มกันโรคไวรัสตับอักเสบบี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2533. อัดสำเนา.
- ราชบัณฑิตยสถาน, สำนักนายกรัฐมนตรี, พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์. 2525.
- รุ่งกานต์ ศรีลัมพ์. ประสิทธิผลของการสอนสุขศึกษาเรื่องภาวะโรคเกาต์หญิงอาชีพพิเศษแบบเพื่อนสอนเพื่อนในสถานบริการอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530. อัดสำเนา.
- วิจิตร บุญยะไพฑร และอำนาจ นาคแก้ว. "การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ". รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2536. อัดสำเนา.
- วิจิตร บุญยะไพฑร. อุบัติภัย. กรุงเทพฯ : นวกิจการพิมพ์. 2527.
- _____. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2530.
- _____. อุบัติภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : บริษัททวิเตอร์เฟาเวอร์พอยท์จำกัด, 2531.
- _____. อุบัติภัยจากการจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, 2536.

- ศราวุธ พันัสขาว. "เอกสารการสอนหน่วยที่ 6," บรรเทาสาธารณภัย. กรุงเทพฯ : สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2531.
- อาชญากรรมพื้นฐาน การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์ สค.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2522. อัดสำเนา.
- ศิริพร ลักกะบุชา. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนทางหลวง จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530. อัดสำเนา.
- ศรีสุภรณ์ รุธิวัฒน์. ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคเอดส์ของนักเรียนจำ พลาธิการ กองทัพเรือ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536. อัดสำเนา.
- สถิตินาธารณสุข, กอง. สถิตินาธารณสุข. กรุงเทพฯ : กองสถิตินาธารณสุข สำนักปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข, 2535.
- สุชาติ โสภประยูร. "แนวความคิดในการจัดหลักสูตรและการสอนสวัสดิศึกษาในชั้น มัธยมศึกษา," ข่าวสารสุขศึกษา. 2(1 - 9) : 13 - 16 ; มกราคม 2530.
- สุพรรณณี สฤทธิ์อภิรักษ์. ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันโรคเอดส์ของ นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดเพชรบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536. ถ่ายเอกสาร
- สุรีย์ จันทรโมลี. วิธีการทางสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : เจริญวิทย์การพิมพ์, 2527.
- สุวิมล สันติสุขธนา. ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาในพฤติกรรมการป้องกันโรคติดต่อ ทางเพศสัมพันธ์ และโรคเอดส์ของทหารเกณฑ์ จังหวัดสงขลา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2533. อัดสำเนา.
- สมจิต ศรีพรณ. การสื่อสารมวลชน. กรุงเทพฯ : บางกอกการพิมพ์, 2524.
- สมพร ศรีอินแก้ว. "ผู้ป่วยอุบัติเหตุและคดีของโรงพยาบาลลำปาง ปีงบประมาณ 2529," ลำปางเวชสาร. 8(1) : 51 - 64 ; มกราคม 2530.
- สมพล จุลโลบล. สุขศึกษาในชุมชน. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พลศึกษา, ม.ป.ป.
- นายกรัฐมนตรี้, สำนัก. บทความอุปถัมภ์จากการจราจร. กรุงเทพฯ : สำนักงาน คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2530. อัดสำเนา.

- อัชฌูลี สิงห์สุต. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เจตคติกับพฤติกรรมการป้องกันการติดเชื้อโรคเอดส์ของนักศึกษาระดับอาชีวศึกษาในเขตกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534. อัดสำเนา.
- อารี มูลพันธ์. "การศึกษาวิจัยผู้ป่วยจากอุบัติเหตุบนถนนของโรงพยาบาลสวรรค์ประชารักษ์ ในระยะเวลา 3 ปี (2522 - 2524)," วารสารกระทรวงสาธารณสุข. 2(2) : 82 - 111 ; กุมภาพันธ์ 2526.
- Best, John W. Research in Education. New Jersey : Prentice - Hall Inc., 1970.
- 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.
- Ferguson, George A. Statistical Analysis in Psychology and Education. 5th ed. Tokyo : Mc Graw - Hill, 1981.
- Fife D. and others. "Injury Rates by Age, Sex and Cause," American Journal of Public Health. 74(5) : 473 - 476 ; May 1984.
- Furgeson, Juli Bernat. Social - Psychological Correlates of Teenage Hispanic Females Responsible Sexual Behavior : A Motivational Study from the Adolescents Perspective (Mexican - Americans), Doctor's Thesis. PHD. USA. : New Mexico State University, 1989. Photocopied.
- Mackey, Bruce Chambell. Aids and Protection Motivation Theory (PMT) : Effects of Imagined Scenarios on Intent to Use Condoms. Doctor's Thesis. PHD. USA : New Mexico state University, 1989. Photocopied.
- Potvin L and others. "The Quebec Experience," American Journal of Public Health. 78(9) : 1206 - 1209 ; September 1988.
- Rogers, R.W. "A Protection Motivation Theory of Fear Appeals and Attitude Change," Journal of Psychology. 91 : 93 - 114 ; 1975.

- Rosenstock, I.M. "Historical Origins of the Health Belief Model," The Health Belief Model and Personal Health behavior. New Jersey : Charles B. Slack Inc., 1974.
- Stainback, Robert Dale. The Effects of Source Expertise, Message Style, and Threat Appeal on Adolescents Intentions to Drink Alcohol. Doctor's Thesis. PHD. USA : The University of Alabama. 1982. Photocopied.
- Steven Prentice-Dunn and Ronald W. Rogers. "Protection Motivation Theory and Preventive Health : beyond the Health Belief Model," Health Education Research theory and Practice. 1(3) : 153 - 160 ; 1986.
- Tye, Suzanna Kugler. An Evaluation of Driver Education Program in the United States Virgin Islands (Safety). Doctor's Thesis. PHD. USA : University of Illinois at Urbana - Champaign, 1986. Mimeographed.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ตารางวิเคราะห์เพิ่มเติม

ตาราง 35 ความผันแปรของระดับความเครียดและประสบการณ์การขับซีรยนต์ต่อ
พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ที่มาของความผันแปร	ผลรวม กำลังสอง	อัตรา อิสระ	กำลังสอง เฉลี่ย	F	ระดับ นัยสำคัญ ของ F
ตัวแปรผลหลัก	.153	3	.171	1.426	.239
ระดับความเครียด	.425	2	.212	1.771	.175
ประสบการณ์ขับซีรยนต์	.072	1	.072	.604	.439
ผลกระทบร่วมกันของ					
ตัวแปรอิสระที่มีต่อ	.066	2	.033	.275	.760
ตัวแปรตาม	.066	2	.033	.275	.760
ส่วนที่อธิบายได้	.579	5	.116	.966	.442
ส่วนที่เหลือ	14.275	119	.120		
รวม	14.854	124	.120		

ตาราง 36 อิทธิพลของระดับความเครียดและประสบการณ์การขับขี่รถยนต์
ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ไม่ได้ปรับ	ค่าเบี่ยงเบน จากค่าเฉลี่ย ที่ปรับแล้ว	พฤติกรรมป้องกัน	
				Eta (Eta ²)	Beta (Beta ²)
ระดับความเครียด				.17	.17
ความเครียดน้อย	25	-.03	-.03	(0.289)	(.0289)
ความเครียดปานกลาง	83	-.02	-.02		
ความเครียดมาก	17	-.15	-.15		
ประสบการณ์ทางขับขี่ รถยนต์				.08	.07
มีประสบการณ์	52	.03	.03	(.0064)	(.0049)
ไม่มีประสบการณ์	73	-.02	-.02		
Multiple R Squared				.035	
Multiple R				.186	

ตาราง 37 ผลการวิเคราะห์หาค่าผลกระทบร่วมกันของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม (Interaction) (ตัวแปรที่ศึกษากับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบก)

	ตัวแปรที่มีผลกระทบรวม	ผลรวม กำลังสอง	อัตรา อิสระ	กำลังสอง เฉลี่ย	ค่า F	นัยสำคัญ ของ F
1	ความเครียดและความรู้	.115	4	.029	.239	.916
2	ความเครียดและการรับรู้ความ รุนแรง	.483	3	.161	1.387	.250
3	ความเครียดและการรับรู้โอกาส เสี่ยง	.368	4	.092	.771	.546
4	ความเครียดและความคาดหวัง ในประสิทธิผลของการตอบสนอง	1.291	4	.323	2.886	.025*
5	ความเครียดและความคาดหวัง ในความสามารถของตนเอง	.668	3	.223	2.134	.100
6	ความเครียดและความตั้งใจที่จะ มีพฤติกรรมการป้องกัน	1.360	4	.340	3.777	.006*
7	ความเครียดและประสบการณ์ การขับขี่รถยนต์	.066	2	.033	.275	.760
8	ความรู้และการรับรู้ความรุนแรง	.398	4	.100	.833	.507
9	ความรู้และการรับรู้โอกาสเสี่ยง	.594	3	.198	1.703	.170
10	ความรู้และความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการตอบสนอง	.208	4	.052	.429	.787
11	ความรู้และความคาดหวังใน ความสามารถของตนเอง	.095	4	.024	.214	.930
12	ความรู้และความตั้งใจที่จะมี พฤติกรรมการป้องกัน	.285	4	.071	.713	.585
13	ความรู้และประสบการณ์ การขับขี่รถยนต์	.155	2	.077	.647	.525
14	การรับรู้ความรุนแรงและ การรับรู้โอกาสเสี่ยง	2.045	4	.511	4.787	.001*

ตาราง 37 (ต่อ)

	ตัวแปรที่มีผลกระทบรวม	ผลรวม กำลังสอง	อัตรา อิสระ	กำลังสอง เฉลี่ย	ค่า F	นัยสำคัญ ของ F
15	การรับรู้ความรุนแรงและความ คาดหวังในประสิทธิผลของ การตอบสนอง	.374	4	.094	.767	.549
16	การรับรู้ความรุนแรงและความ คาดหวังในความสามารถของ ตนเอง	.741	4	.185	1.777	.138
17	การรับรู้ความรุนแรงและความ ตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน	.857	3	.286	2.966	.035*
18	การรับรู้ความรุนแรงและ ประสบการณ์การขับขีรถยนต์	.093	2	.046	.383	.683
19	การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความ คาดหวังในประสิทธิผลของ การตอบสนอง	.605	4	.151	1.262	.289
20	การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความ คาดหวังในความสามารถของ ตนเอง	.220	3	.073	.680	.566
21	การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความ ตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน	.574	3	.191	1.966	.123
22	การรับรู้โอกาสเสี่ยงและ ประสบการณ์การขับขี	.013	2	.007	.054	.947
23	ความคาดหวังในประสิทธิผล ของการตอบสนองและความ คาดหวังในความสามารถของ ตนเอง	.542	4	.135	1.270	.286
24	ความคาดหวังในประสิทธิผล ของการตอบสนองและความ ตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกัน	.402	3	.134	1.342	.264

ตาราง 37 (ต่อ)

	ตัวแปรที่มีผลกระทบรวม	ผลรวม กำลังสอง	อัตรา อิสระ	กำลังสอง เฉลี่ย	ค่า F	นัยสำคัญ ของ F
25	ความคาดหวังในประสิทธิผล ของการตอบสนองและ ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์	.480	2	.240	2.020	.137
26	ความคาดหวังในความสามารถ ของตนเองและความตั้งใจที่จะ มีพฤติกรรมป้องกัน	.299	4	.075	.826	.511
27	ความคาดหวังในความสามารถ ของตนเองและประสบการณ์ การขับขี่รถยนต์	.042	2	.021	.195	.823
28	ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม ป้องกันและประสบการณ์ การขับขี่รถยนต์	.550	2	.275	2.825	.063

* แสดงค่าความมีความสัมพันธ์ (Interaction) ซึ่งหลังจากหาค่าสหสัมพันธ์ แล้วพบว่า มีค่าสหสัมพันธ์ต่อกันอยู่ในระดับยอมรับได้ ดังแสดงในตาราง 38

ตาราง 38 ค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่ผลกระทบรวม

ตัวแปรที่มีผลกระทบรวม	ค่า P	ค่า r
การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยง	.288	.0506*
ความเครียดและความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม การป้องกัน	.481	0.0043*
ความเครียดและความคาดหวังในประสิทธิผล ของการตอบสนอง	.051	.1466*
การรับรู้ความรุนแรงและความตั้งใจที่จะมี พฤติกรรมป้องกัน	.004	.2351**

* ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

** มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 แต่มีค่าสหสัมพันธ์ในระดับน้อย

ภาคผนวก ข
หนังสือขอความอนุเคราะห์
รายนามผู้เชี่ยวชาญ

ครุฑ

ที่ ทม 1007/1627

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

มีนาคม 2538

เรื่อง ขอบขอมอนุเคราะห์

เรียน ท่านเจ้ากรมขนส่งทหารเรือ

บัณฑิตวิทยาลัย ขอรับรองว่า ร.ต. อภิชาติ ทรงบัณฑิตย์ เป็นนิสิตระดับปริญญา
โทวิชาเอกสุศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

นิสิตผู้นี้มีความประสงค์จะมาติดต่อขอความช่วยเหลือในการศึกษาค้นคว้า เพื่อทำ
ปริญญานิพนธ์เรื่องประสิทธิภาพของโปรแกรมสุศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อ
ป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกของนักเรียน
จำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ

ทั้งนี้อยู่ในความควบคุมดูแลของ

ผศ.ดร. พรสุข	หุ่่นิรันดร์	ประธาน
ผศ.ดร. บุญยง	เกี่ยวการค้า	กรรมการ

สิ่งที่นิสิตใคร่ขอความช่วยเหลือคือ ขอทำการศึกษาวิจัยกับนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง ชั้นปี
ที่ 2 ของโรงเรียนขนส่งทหารเรือ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ถึงเดือนตุลาคม 2538

บัณฑิตวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าท่านจะกรุณาให้ความร่วมมือในครั้งนี้ และ
ขอขอบคุณในความช่วยเหลืออนุเคราะห์ใด ๆ ที่ท่านจะโปรดให้แก่นิสิตผู้นี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

.....
(ดร.ศิริยุภา พูลสุวรรณ)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

1. รศ.ทวิสิทธิ์ ลิทธิกร : รองคณบดีฝ่ายบริหาร คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร
2. ผศ. จินตนา พุกกุล : อาจารย์ประจำภาควิชาสุขศึกษา
คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร
3. รศ.ดร. ประภาเพ็ญ สุวรรณ : อาจารย์ประจำภาควิชาสุขศึกษา
และพฤติกรรมศาสตร์
คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล
4. น.อ.น.พ.เด่นเดชา ปทุมเพชร รน.: ผู้อำนวยการกองวิทยาการ
กรมแพทยทหารเรือ
แพทย์ผู้เชี่ยวชาญสาขาจิตเวช
5. น.ท.หญิง อารมณ์ ชูดวง รน. : หัวหน้าฝ่ายการศึกษาและอาจารย์ทรงคุณวุฒิ
ด้านการวัดประเมินผล
วิทยาลัยพยาบาลกองทัพเรือ
6. น.ต.หญิง ศรีสุภรณ์ รุจิรวัดณ์ รน.: หัวหน้าฝ่ายภาคพื้นฐานวิชาการพยาบาล
วิทยาลัยพยาบาลกองทัพเรือ
และอาจารย์ทรงคุณวุฒิในเรื่องทฤษฎี
แรงจูงใจของโรเจอร์ส

ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
คุณภาพของเครื่องมือ

แบบทดสอบและแบบสอบถาม

การศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรทางบกของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือ

คำชี้แจง แบบทดสอบและแบบสอบถามนี้ประกอบด้วยข้อมูล 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 แบบวัดความเครียด

ส่วนที่ 3 แบบทดสอบวัดความรู้เรื่องอุบัติเหตุและการป้องกัน

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเจตคติเรื่อง

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

หมายเหตุ การตอบแบบทดสอบและแบบสอบถามของนักเรียนมิได้เกี่ยวข้องกับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนแต่ประการใดขอให้นักเรียนพิจารณาตอบแบบทดสอบและแบบสอบถามตามความเป็นจริงและตามความรู้เดิมของนักเรียน

ตอบแบบทดสอบและแบบสอบถามเมื่อ วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง ให้นักเรียนตอบคำถามในช่องที่ว่างเว้นไว้ และเขียนเครื่องหมาย (/) หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง

1. ชื่อ/ยศ.....นามสกุล.....
อายุ.....ปี
2. ระดับการศึกษาสูงสุด.....
3. ภูมิลำเนาเดิม (บ้านเกิด)
4. สถานภาพสมรส
() โสด () สมรส () หม้าย () อื่นๆ
5. ท่านดื่มสุราหรือไม่?
() ประจำถ้ามีโอกาส
() เป็นบางครั้งในงานรื่นเริงต่างๆ
() ไม่ดื่ม
6. ท่านเคยใช้ยากระตุ้นประสาทหรือยาเสพติดใดๆ หรือไม่?
() เคย () ไม่เคย
ถ้าเคยโปรดระบุ.....
7. ท่านมีประสบการณ์การขับรถหรือไม่?
() มี () ไม่มี
ถ้ามีประสบการณ์การขับรถ
 - 7.1 หัดขับรถยนต์จากที่ใด?
() โรงเรียนสอนขับรถยนต์
() ญาติ พ่อแม่ พี่น้อง สอน
() เพื่อน สอน
() อื่น ๆ
 - 7.2 ระยะเวลาการขับรถจนถึงปัจจุบัน..... (ปี)
 - 7.3 ท่านได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์มาเป็นเวลานาน..... (ปี)
 - 7.4 ชนิดของรถยนต์ที่ท่านขับ.....

ส่วนที่ 2 แบบวัดความเครียด

คำชี้แจง ทำเครื่องหมาย / ลงในช่องหลังข้อความของแต่ละข้อซึ่งตรงกับความรู้สึกและ
การปฏิบัติจริง

ข้อความ	เคย บ่อย ๆ	เคย บางครั้ง	ไม่เคย เลย
1. นับตั้งแต่ปีการศึกษาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ท่าน มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย มีการเจ็บป่วย ด้วยโรคทางกายและจิตใจ.....
2. มือของท่านมักจะสั่นจนรู้สึกรำคาญ.....
3. เหงื่อมักจะออกที่มือ เท้า จนเปียกชื้นเสมอ.....
4. หัวใจเต้นเร็วและแรงจนรู้สึกรำคาญ.....
5. รู้สึกเหนื่อยมากตอนเช้า ๆ
6. กลางคืนนอนไม่หลับ
7. ท้องเสีย ปวดท้อง หรือท้องเดินเสมอ.....
8. นอนฝันร้าย บางครั้งสะดุ้งตกใจตื่น.....
9. อาการเหงื่อออก ตัวเย็น มักเกิดกับท่านเสมอ เมื่อท่านรู้สึกกลัวมาก ๆ.....
10. รู้สึกเจ็บตรงนั้น ปวดตรงนี้ มีความผิดปกติของ ร่างกายและเปลี่ยนที่อยู่เสมอ.....
11. ท่านเคยสูบบุหรี่
12. รู้สึกเบื่ออาหาร ไม่อยากรับประทานอาหารอะไรเลย.....
13. เพราะการเจ็บป่วย มีผลทำให้ท่านเรียน หนังสือช้ากว่าเพื่อน.....
14. รู้สึกอ่อนเพลียอยู่เรื่อย ๆ
15. รู้สึกมึนงง คิดอะไรไม่ออก สมองตื้อ.....
16. เวลาท่านมีเรื่องกังวลหรือกลัว รู้สึกตัวเอง มอมลง.....
17. เวลาออกกำลังกายหรือทำงานเหนื่อย ๆ รู้สึก เหนื่อยมากจนหายใจไม่ทัน.....



แบบวัดความเครียด (ต่อ)

ข้อความ	เคย บ่อย ๆ	เคย บางครั้ง	ไม่เคย เลย
18. คิดว่าร่างกายของท่านแข็งแรงพอ ที่จะเรียน หนังสือ ต่อไปจนจบสมความตั้งใจ.....
19. คิดว่าตัวเองเป็นคนมีกำลังใจดีอยู่เสมอ.....
20. บางครั้งมีความคิดว่าตัวท่านไม่มีค่า ไม่มีใครรัก ไม่สนใจ.....
21. สังคมปัจจุบันไม่น่าอยู่ มีชีวิตลำบาก.....

ส่วนที่ 3 **แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน**
คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมายกากบาท (X) ทับตัวอักษรหน้าข้อความที่เห็นว่าถูกต้องที่สุดโดยพิจารณาจากความรู้ที่ท่าน มีอยู่เดิมอย่างแท้จริง

1. ข้อใดเป็นลักษณะของอุบัติเหตุ ?
 - ก. เจตนา แต่ไม่คาดหวัง
 - ข. ไม่เจตนา ในสถานการณ์ที่ปลอดภัย
 - ค. การกระทำไม่ปลอดภัยและหลีกเลี่ยงไม่ได้
 - ง. เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา แต่หลีกเลี่ยงได้
2. บุคคลประเภทใดเป็นผู้เสี่ยงภัยมากที่สุด ?
 - ก. บุคคลที่ทราบถึงภัย แต่ไม่คิดว่าภัยนั้นจะเกิดกับตน
 - ข. บุคคลที่ตระหนักถึงภัยที่จะเกิดขึ้นแต่เชื่อว่าภัยนั้นไม่เกิดขึ้นกับตน
 - ค. บุคคลที่ไม่สนใจต่อภัยที่มีอยู่ แม้จะมีการเสี่ยงภัยมากแค่ไหนก็ตาม
 - ง. บุคคลที่เจตนาอยู่ในสถานการณ์ที่มีอันตราย เนื่องจากการทำทนายและชอบเสี่ยงภัย
3. ข้อใดถูกที่สุด ?
 - ก. สภาพแวดล้อมของมนุษย์เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
 - ข. เราสามารถคาดคะเนได้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นเมื่อใด
 - ค. เราไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - ง. อุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของคน
4. ความประมาท สะเพร่าเปลอเรือ ไม่รอบคอบจนเกิดอุบัติเหตุเป็นสาเหตุจากอะไร ?
 - ก. มีเจตคติไม่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย
 - ข. ความบกพร่องทางร่างกาย
 - ค. มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย
 - ง. ขาดทักษะในการปฏิบัติ
5. ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับซึร์ถยนต์ ?
 - ก. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร บังคับสำคัญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบใน
ส่วนรวม
 - ข. เพศหญิงเสี่ยงมากกว่าเพศชายในการขับซึร์ถยนต์ที่เสี่ยงต่อการเป็นฝ่ายชน
 - ค. ผู้ขับซึร์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากจราจรมากที่สุดคือช่วง อายุ 18-22 ปี
 - ง. ผู้ขับซึร์ถยนต์ควรมีความรู้ถึงเส้นทางการเดินทางเป็นอย่างดี

6. จากสภาพจิตใจที่ว่า ประชาชนเป็นบ้าน ทหารเป็นรั้ว จิตสำนึกของความปลอดภัยจะเปรียบเป็นอะไรในการขับรถ ?
- ประชาชน
 - บ้าน
 - ทหาร
 - รั้ว
7. สวัสดิการหมายถึงอะไร ?
- พฤติกรรมกาปฏิบัติให้ปลอดภัย
 - ความรู้ในเรื่องความปลอดภัย
 - เจตคติในเรื่องความปลอดภัย
 - แนวคิดในเรื่องความปลอดภัย
8. ยาเสพติดชนิดใดมีผลต่อการขับซ้รถยนต์มากที่สุด ?
- ประเภทกดประสาท
 - ประเภทกระตุ้นประสาท
 - ประเภทหลอนประสาท
 - ประเภทออกฤทธิ์ผสมผสาน
9. ข้อใดเป็นความสูญเสียทางอ้อมจากอุบัติเหตุ ?
- ค่าชดเชยในระหว่างการเจ็บป่วย
 - ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพผู้ป่วย
 - ค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย
 - ค่าดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล
10. ข้อใดกล่าวได้ถูกต้องในเรื่องความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ?
- ความสูญเสียโดยตรงจากอุบัติเหตุมีมูลค่ามากที่สุด
 - ความสูญเสียทางอ้อมจากอุบัติเหตุมีมูลค่าเท่ากับความสูญเสียโดยตรง
 - ความสูญเสียโดยตรงจากอุบัติเหตุมีมูลค่ามากกว่าความสูญเสียทางอ้อม
 - ความสูญเสียทางอ้อมจากอุบัติเหตุมีมูลค่ามากกว่าความสูญเสียโดยตรง

11. สัญลักษณ์  หมายถึงอะไร ?
- ห้ามหยุด
 - ห้ามจอด
 - ห้ามผ่าน
 - ห้ามเลี้ยว
12. บุคคลใดที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากที่สุด ?
- สมชายหัดขับรถที่จังหวัดนครศรีธรรมราช
 - สมเดชขับรถในกรุงเทพมหานคร มา 2 ปีแล้ว
 - สมศักดิ์มีอาชีพ ขับรถส่งของต้องขับรถไปส่งของทุกวัน
 - สมควรได้รับใบสั่งจากตำรวจจราจร 3 ใบ ในรอบปีที่ผ่านมา
13. ข้อใดถูกที่สุดในเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัย ?
- กฎหมายเข็มขัดนิรภัยควรบังคับใช้เฉพาะในรถยนต์นั่งส่วนบุคคล
 - การใช้เข็มขัดนิรภัยควรเป็นไปตามความสมัครใจ
 - ผู้ที่นั่งตอนหลังของรถยนต์ไม่ต้องใช้เข็มขัดนิรภัย
 - เด็กที่นั่งได้สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่
14. การตรวจสอบยานพาหนะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานใด ?
- ตำรวจจราจร
 - ตำรวจทางหลวง
 - กรมการขนส่งทางบก
 - สำนักงานเขต/ที่ว่าการจังหวัด
15. สัญลักษณ์  หมายถึงอะไร ?
- ห้ามจอดรถ
 - ห้ามหยุดรถ
 - สุดเขตจำกัดความเร็ว
 - ห้ามจอดรถตามกำหนดเวลา

16. ข้อใดผิด เกี่ยวกับการแข่งและการขับรถยนต์ผ่านหน้า ?
- ก. แข่งที่ซึ่งมิได้แบ่งช่องทางเดินให้ต้องใช้สัญญาณมือให้สัญญาณก่อนจะแข่งทุกครั้ง
 - ข. ห้ามแข่งภายใน 30 เมตร ก่อน ทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้
 - ค. ห้ามแข่งเมื่อมีหมอก ฝนหรือควัน ซึ่งอาจจะทำให้มองไม่เห็นทางข้างหน้าระยะ 60 เมตร
 - ง. การแข่งรถต้องแข่งด้านขวา และแข่งขึ้นหน้าในระยะที่ปลอดภัยแล้วจึงขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ
17. จุดที่ต้องเช็คในการตรวจเช็คสภาพของรถ ก่อนขับที่เรียกว่า DSSSM คืออะไร ?
- ก. ประตูดรถ ที่นั่ง พวงมาลัยรถ เข็มขัดนิรภัย กระจกกรร
 - ข. ระบบเกียร์ ระบบเบรค ระบบคลัตช์ ระบบไฟ คันเร่ง
 - ค. น้ำมัน น้ำมันเครื่อง น้ำหล่อเย็น น้ำยาแอร์ น้ำมันเบรค
 - ง. พวงมาลัยรถ ระบบเบรค น้ำมัน น้ำหล่อเย็น ระบบไฟ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามวัดเจตคติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน
คำชี้แจง ทำเครื่องหมาย / ลงในช่องหลังข้อความของแต่ละข้อซึ่งตรงกับความคิดเห็นของท่าน
 มากที่สุดเพียงข้อเดียว

หมวดการรับรู้

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1.อุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นสิ่งที่น่ากลัว...
2.ภาพข่าวอุบัติเหตุรถยนต์ตามหน้าหนังสือ พิมพ์เป็นภาพน่าหวาดเสียว.....
3.ประเทศไทยมีอัตราการตายสูงสุดเป็นอันดับ แรกจากอุบัติเหตุ.....
4.สาเหตุการเสียชีวิตของวัยรุ่นส่วนใหญ่มา จากอุบัติเหตุรถยนต์.....
5.อุบัติเหตุการจราจรทางบกไม่น่ากลัว เพราะคงไม่เกิดขึ้นกับเรา.....
6.การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถลดการ บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ.....
7.อุบัติเหตุจากรถยนต์ทำให้เสียค่าใช้จ่าย สูงมาก.....
8.อุบัติเหตุเป็นเรื่องของกรรมแต่ปางก่อน...
9.ญาติ มิตร ของท่านจะเสียใจอย่างมาก ถ้าท่านเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
10.ถ้าเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ขณะปฏิบัติ หน้าที่ทำให้ท่านต้องชดใช้หนี้กับทาง ราชการ.....
11. อุบัติเหตุจากรถยนต์ถ้าเกิดกับท่านจะทำ ให้ชีวิตท่านไม่ก้าวหน้าในการรับราชการ

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
12. การเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ทำให้ท่าน ขับรถเก่งขึ้น.....
13. อาชีพขับรถกับอุบัติเหตุจากรถยนต์เป็น ของคู่กันอยู่แล้ว

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. อุบัติเหตุเป็นเรื่องของการเคราะห์ร้ายถ้า จะเกิดก็ปล่อยให้ไป.....
2. อุบัติเหตุรถยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากความรู้อ เท่าไม่ถึงการณ์.....
3. ทุก ๆ คนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการ จราจรทางบกไม่ว่าท่านจะมีอายุเท่าใด
4. ผู้ขับรถทุกวันมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุมากกว่าคนอื่น ๆ.....
5. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ เสี่ยงต่อการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต
6. ผู้ที่มีสุขภาพไม่ดีทั้งกายและทางจิตมี โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจาก รถยนต์มาก.....
7. ประสบการณ์การขับรถยนต์มีผลโดยตรง ต่ออุบัติเหตุ.....
8. ผู้ขับรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้มีอายุน้อย กว่า 30 ปี.....

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
9. ผู้ขับขีรถยนต์ที่ทราบว่ามีโรคประจำตัว เสี่ยงมากกว่าไม่ทราบว่ามีโรคประจำตัว....
10. ผู้ขับขีรถยนต์ที่เป็นคนโกรธง่าย ใจร้อน เสี่ยงมากกว่าคนไม่โกรธง่าย ใจเย็น.....
11. ผู้ขับขีรถยนต์ที่ขับรถในกรุงเทพมหานคร น้อยกว่า 1 ปี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าขับนานกว่า 1 ปีขึ้นไป
12. ควรปฏิบัติตามกฎจราจรเฉพาะเมื่อมี ตำรวจประจำอยู่ ณ สถานที่นั้น.....
13. ถ้ามีราชการ มิ่งานสำคัญ ละเลยกฎ จราจรบ้างก็ได้.....
14. ความประมาทเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก.....

หมวดการประเมินการเผชิญปัญหา

การรับรู้เกี่ยวกับความคาดหวังในผลของการตอบสนอง

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การดำเนินงานทางด้านความปลอดภัย ยากที่จะปฏิบัติ.....
2. เรื่องกฎจราจรต่าง ๆ เราปฏิบัติตาม เหนื่อยเปล่า
3. การเคารพกฎจราจรและปฏิบัติอย่างถูก ต้องจะช่วยให้ปลอดภัย.....

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
4. การใช้จิตสำนึกความปลอดภัยทำให้ การขับขี่รถยนต์ปราศจากอันตราย.....
5. การใช้จิตสำนึกความปลอดภัยไม่ต้อง ลงทุนสูง.....
6. การขับขี่รถอย่างมั่นใจมีความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรลดอุบัติเหตุ.....
7. การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรง ของอุบัติเหตุจากรถยนต์ได้.....
8. การคาดเข็มขัดนิรภัยช่วยให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ จากรถยนต์
9. ท่านจะถูกมองเป็นตัวตลกเมื่อคาดเข็มขัด นิรภัยขับรถยนต์ในกรุงเทพฯ
10. ผู้ที่นั่งตอนหลังของรถยนต์ไม่จำเป็นต้อง คาดเข็มขัดนิรภัย.....
11. สิ่งศักดิ์สิทธิ์สามารถช่วยให้พ้นจากความ เคราะห์ร้ายจากการเกิดอุบัติเหตุได้.....
12. ไม่ควรขับรถแข่งรถคันอื่นในเขตเส้นกั้น กลางถนนที่เป็นเส้นทึบสีขาวเพราะจะทำให้ เกิดอุบัติเหตุ
13. ควรขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วสูงขณะฝน ตกเพื่อหลบหนีฝน.....
14. ท่านปฏิเสธการดื่มสุราจากเพื่อนทุกครั้ง ที่ท่านเป็นพลขับรถยนต์เพื่อความปลอดภัย.....
15. ไม่จำเป็นต้องตรวจสภาพรถยนต์ทุกครั้ง ก่อนการขับขี่เพื่อประหยัดเวลา.....

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. อุบัติเหตุรถยนต์เป็นเรื่องที่ท่านไม่สามารถป้องกันได้.....
2. ท่านรู้สึกยุ่งยากที่ต้องเสียเวลาสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางรถยนต์
3. ท่านไม่จำเป็นต้องสนใจเรื่องอุบัติเหตุการจราจรเพราะเป็นหน้าที่ของตำรวจ.....
4. กฎหมายจราจรมีจำนวนมากยากแก่การจดจำ
5. ท่านไม่มีความสามารถพอในการขับซีรรถยนต์.....
6. ท่านไม่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรเพราะเป็นเรื่องของคนโง่ ใคร ๆ ก็ไม่ยอมเสียเปรียบทั้งนั้น
7. ท่านมั่นใจในการขับรถยนต์เมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย.....
8. ท่านสามารถดูแลสุขภาพได้เป็นอย่างดี....
9. ท่านมีความสามารถขับรถได้เป็นอย่างดีถึงแม้จะอดนอนทั้งคืน.....
10. ยากระดับประสาทสามารถช่วยในการขับซีรยนต์ระยะไกล.....
11. อุบัติเหตุการจราจรทำให้ท่านไม่มีกำลังใจในการขับซีรยนต์.....
12. ท่านสามารถควบคุมอาการใจร้อนในการขับซีรยนต์ได้.....

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
13. ความเครียด อารมณ์ฉุนเฉียวในการขับรถเป็นเรื่องปกติที่ท่านไม่สามารถควบคุมได้ในขณะขับรถยนต์.....
14. ท่านมีความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองต่อการขับรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย
15. ท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศไทย.....

ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. ท่านจะตรวจสุขภาพทั่วไปของตนเองสม่ำเสมอ.....
2. ท่านจะตรวจสภาพรถยนต์ทุกครั้งก่อนขับขี่.....
3. ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขับรถยนต์.....
4. ท่านจะไม่ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด.....
5. ท่านจะสนใจติดตามข่าว สถานการณ์ของอุบัติเหตุการจราจรทางบก.....

แบบสอบถามวัดเจตคติ (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
6. ท่านจะชลอรถยนต์ทุกครั้งเมื่อถึงทาง แยกถึงแม้ว่าท่านจะขับอยู่ในทางเอก
7. ทุกครั้งที่ขับรถยนต์ท่านจะปฏิบัติตามกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด.....
8. ต่อไปท่านจะศึกษากฎหมายจราจรให้ เข้าใจอย่างละเอียด.....
9. ท่านจะต้องควบคุมอารมณ์ได้ในระหว่าง การขับรถยนต์.....
10. ถ้าท่านดื่มสุราท่านจะไม่ขับรถยนต์
11. ถ้าท่านคิดว่าสุขภาพท่านไม่ดี ท่านจะไม่ ขับรถยนต์
12. ถ้าฝนตกหนักท่านจะจอดรถข้างทางก่อน
13. ถ้าเครื่องยนต์ของรถท่านไม่ปกติ ท่านจะ ไม่ใช้รถจนกว่าจะแก้ไขให้ดีเสียก่อน

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
คำชี้แจง ทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องหลังข้อความแต่ละข้อซึ่งตรงกับการปฏิบัติของนักเรียน

ข้อความ	ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ ปฏิบัติ
1. ตรวจสอบสภาพตนเองสม่ำเสมอ.....
2. ติดตามข่าวสถานการณ์อุบัติเหตุการจราจรทางบก จากสื่อมวลชนต่าง ๆ.....
3. ดื่มสุรา ก่อน/ขณะขับขี่รถยนต์.....
4. รับประทานยากระตุ้นประสาทขณะขับขี่รถยนต์.....
5. ขับรถเร็วกว่า 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงนอกเขตเมือง
6. เหยียบเบรคกระทันหันในระหว่างการขับขี่รถยนต์...
7. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด.....
8. ขับรถฝ่าไฟแดงขณะติดพันกับไฟเหลืองถ้าไม่มีตำรวจ ประจำ ณ ที่นั้น.....
9. ชลอรถเมื่อถึงทางแยก.....
10. ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นที่ขับช้ากว่าตนก่อน...
11. เร่งอัตราความเร็วระหว่างขับขี่รถยนต์ถ้าถูกส่ง สัญญาณห้ามแซง.....
12. ขับรถล้ำแนวเส้นแบ่งช่องทางเดินรถ
13. หงุดหงิด อารมณ์เสีย เมื่อมีรถทางตรงมาเกินทางที่ ท่านเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด.....
14. ขับรถแซงรถคันอื่นในเขตทางโค้ง และเส้นกั้นกลาง ถนนเป็นเส้นทึบสีขาว.....
15. ขับรถด้วยความเร็วสูงเมื่อถนนว่าง.....
16. เร่งความเร็วเมื่อฝนตกเพื่อถึงที่หมายโดยเร็ว.....
17. ขับรถช้า ๆ เมื่อว่างนอน.....
18. จอดรถพักเมื่อควบคุมอารมณ์ไม่ได้.....
19. เปิดไฟใหญ่กระพริบให้สัญญาณเมื่อมีรถแซงสวนมา ในทางรถของท่าน.....
20. ศึกษากฎหมายจราจร ถ้าไม่เข้าใจสอบถามผู้รู้.....

ตาราง 39 เฉลยแบบทดสอบความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

ข้อ	เฉลย
1	ง
2	ค
3	ง
4	ค
5	ข
6	ค
7	ก
8	ข
9	ค
10	ง
11	ก
12	ค
13	ง
14	ค
15	ค
16	ก
17	ก

ตาราง 40 ความยากง่าย (P) และค่าอำนาจจำแนก (r) ของแบบทดสอบด้านความรู้ เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

ข้อ	P	r
1	0.43	0.38
2	0.41	0.47
3	0.53	0.53
4	0.53	0.47
5	0.62	0.35
6	0.31	0.32
7	0.68	0.29
8	0.43	0.26
9	0.49	0.38
10	0.57	0.44
11	0.62	1.59
12	0.31	0.44
13	0.56	0.35
14	0.69	0.21
15	0.68	0.29
16	0.69	0.26
17	0.24	0.35

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.55

ตาราง 41 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถามวัดเจตคติ

1. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	6.23	8	2.44
2	5.20	9	2.29
3	3.41	10	5.52
4	2.97	11	7.05
5	5.09	12	5.09
6	3.40	13	4.17
7	2.27		

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.80

2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	6.26	8	4.02
2	3.23	9	2.28
3	5.17	10	3.93
4	3.41	11	2.40
8	3.64	12	6.19
6	5.74	13	5.75
7	2.96	14	4.61

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.80

3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุการจราจรทางบก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	5.23	9	6.44
2	8.24	10	5.58
3	3.97	11	2.57
4	6.11	12	2.91
5	5.20	13	5.80
6	6.48	14	4.74
7	6.48	15	3.40
8	3.79		

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.72

4. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
การจราจรทางบก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	3.74	9	5.28
2	5.60	10	5.13
3	5.45	11	5.44
4	3.97	12	5.13
5	3.85	13	5.81
6	5.65	14	6.70
7	3.68	15	6.58
8	3.48		

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.72

5. ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	6.80	8	10.17
2	8.73	9	12.33
3	5.86	10	6.76
4	10.35	11	6.57
5	6.62	12	7.07
6	21.92	13	9.86
7	11.97		

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.76

ตาราง 42 ค่าอำนาจจำแนกของพฤติกรรมกรปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ
การจราจรทางบก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	4.30	11	4.73
2	3.66	12	7.07
3	4.35	13	6.44
4	2.11	14	5.37
5	6.04	15	4.62
6	3.33	16	3.75
7	3.86	17	4.38
8	6.43	18	6.30
9	2.79	19	2.22
10	2.84	20	3.18

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.72

ตาราง 43 ค่าอำนาจจำแนกของความเครียดของนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก
1	3.69	12	3.03
2	3.75	13	3.69
3	4.11	14	8.64
4	3.82	15	7.42
5	6.73	16	5.87
6	3.87	17	4.58
7	4.75	18	1.88
8	5.48	19	2.12
9	2.57	20	3.22
10	8.35	21	4.12
11	2.72		

ค่าความเชื่อมั่น (α) = 0.75

ภาคผนวก ง
บันทึกการสอนสุขศึกษา

บันทึกการสอนสุขศึกษา ครั้งที่ 1

เรื่อง

ความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน

วัตถุประสงค์ เพื่อให้นักเรียน

1. มีความรู้เรื่องอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกัน
2. มีการรับรู้ในความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก
3. มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
4. มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
5. มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมป้องกันการ
อุบัติเหตุการจราจรทางบก
6. มีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
7. มีพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

วิธีการ : บรรยาย ประกอบสื่อการสอน

แนวการบรรยาย : ประยุกต์กรอบทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์สเป็นกรอบ
แนวทางการบรรยายร่วมกับกระบวนการทางสุขศึกษา

วันที่ : 28 สิงหาคม 2538

เวลา : 08.30-11.30 น. รวม 3 ชม.

ประเด็นการบรรยาย

- คำจำกัดความต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก และการป้องกัน
- สถานการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบัน และความสูญเสียจากอุบัติเหตุ
- ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- ความเชื่อและเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและ
ผลกระทบที่ได้รับ
- ความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

อุปกรณ์ : แผ่นใส ภาพพลิก แผ่นพับ เทปวีดีทัศน์ และหนังสือชุดอุบัติเหตุภัยการจราจรและ
การขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัย

การประเมินผล : การมีส่วนร่วมในการอภิปราย ชักถาม

บันทึกการสอนสุขศึกษาครั้งที่ 2
เรื่อง
วิธีการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

- วัตถุประสงค์** เพื่อให้นักเรียน
1. มีความรู้เรื่องวิธีการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 2. มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 3. มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 4. มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 5. มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 6. มีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
 7. มีพฤติกรรมปฏิบัติตนในการ
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- วิธีการ** : การอภิปรายกลุ่มย่อยตามสถานการณ์ที่กำหนด แล้วส่งตัวแทนนำเสนอ
แนวทางแก้ปัญหาที่หน้าชั้นเรียน กลุ่มละ 15 นาที รวม 3 กลุ่ม
- แนวการปฏิบัติ** : มีนักวิชาการสุขศึกษาเป็นผู้แนะนำ และช่วยดำเนินการอภิปราย
ภายในแต่ละกลุ่มโดยเน้น ความคาดหวังในประสิทธิผลของการ
ตอบสนอง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและให้
มีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
- วันที่** : 30 สิงหาคม 2538
- เวลา** : 08.30-11.30 น. รวม 3 ชม.
- อุปกรณ์** : - สถานการณ์ที่กำหนด
- อุปกรณ์การนำเสนอ ได้แก่ แผ่นใส
- การประเมินผล** : การมีส่วนร่วมในการอภิปราย แก้ปัญหาจากสถานการณ์ที่กำหนด
และร่วมกันเขียนแผ่นใสและส่งตัวแทนมานำเสนอที่หน้าชั้นเรียน

บันทึกการสอนสุขศึกษาครั้งที่ 3
เรื่อง
ผลกระทบจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก

วัตถุประสงค์

1. มีความรู้เรื่องผลกระทบจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก
2. มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรทางบก
3. มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก
4. มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
5. มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
6. มีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก
7. มีพฤติกรรมปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

วิธีการ : การอภิปรายหมู่ โดยผู้เชี่ยวชาญ และผู้ป่วยที่บาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกมาพูดคุยประสบการณ์ให้ฟัง

แนวการปฏิบัติ : จัดสัมมนาเชิงวิชาการโดยเชิญวิทยากรมาร่วมบรรยาย พูดคุยตอบปัญหาแก่นักเรียนโดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงละ 1 ชม. 30 นาที

วันที่ : 4 กันยายน 2538

เวลา : 08.30 – 12.00

วิทยากรประกอบด้วย

- | | |
|---|--------|
| 1. นักวิชาการจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ(กปอ.) | 1 ท่าน |
| 2. นายตำรวจจราจร | 2 ท่าน |
| 3. แพทย์ทางด้านบาดเจ็บ | 1 ท่าน |
| 4. ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บและทุพพลภาพ | 1 ท่าน |

การประเมินผล : การมีส่วนร่วมในการ ชักถาม พูดคุย และตอบปัญหา

รายชื่อวิทยากรที่มาร่วมการอภิปรายกลุ่ม

1. นายบุญตา โพธิ์พันธ์ระราช : หัวหน้าฝ่ายวิชาการ สำนักงานคณะกรรมการ
ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานเลขาธิการ
นายกรัฐมนตรี
2. พ.ต.ต.สุนทร เล็งเรียบ : สารวัตร 6 กองกำกับการ 3
กองบังคับการตำรวจจราจร
3. ร.ต.อ.หญิงเสาวลักษณ์ ปานจุไร : รองสารวัตรงาน 7 กองบังคับการอำนวยการ
กองบังคับการตำรวจจราจร
4. น.ต. น.พ.วรศักดิ์ ไชวันวิวัฒน์ รน. : หัวหน้าแผนก เวชศาสตร์การบิน
กองเวชศาสตร์ใต้น้ำและการบิน
กรมแพทยทหารเรือ
5. จ.อ.ชัยยศ ภู่นคร : ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บและทุพพลภาพจากการขับรถ
จักรยานยนต์ชนกับรถบรรทุกเล็ก ซึ่งอยู่ในช่วง
ทำกายภาพบำบัดและรักษาโรคกระดูกติดเชื้อ
เรื้อรัง ด้วยห้องปรับบรรยากาศความกดดันสูง

รายนามนักวิชาการสุศึกษา

1. น.ท.หญิง นพรัตน์ หนุบ้านยาง รน. : วท.บ.สุศึกษา
2. น.ต.หญิง อมรา ชิตมีไชย รน. : กศ.ม.สุศึกษา
3. ร.อ.หญิง ธัญญา อ่วมจันทร์ รน. : กศ.ม.สุศึกษา

รายชื่อหนังสือที่ใช้ในการจัดโปรแกรม

1. อุบัติภัยจากการจราจร (ชุดวิทยาศาสตร์ป้องกันอุบัติเหตุ)
2. คู่มือการขับรถ
3. ถนนน้ำใจ (สำนักนายกรัฐมนตรี)
4. คู่มือการปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ
5. แผ่นพับ เรื่อง รักชีวิต คิดคาดเข็มขัดนิรภัย

รายชื่อเทปวีดิทัศน์ที่ใช้ในการจัดโปรแกรม

- | | | |
|---|---------|---------|
| 1. ขอเวลานอก เรื่อง อุบัติภัยบนท้องถนน | ความยาว | 45 นาที |
| 2. อุบัติภัยจากการจราจร | ความยาว | 10 นาที |
| 3. ปลอดภัยไว้ก่อน ชุดภัยจากการจราจร | ความยาว | 60 นาที |
| 4. 6 มหันตภัยบนทางหลวงและมารยาทในการขับรถ | ความยาว | 45 นาที |
| 5. Safety campaign VDO by TOYOTA Motor Thailand Co,LTD. | ความยาว | 30 นาที |
| 6. รายงานข่าวอุบัติเหตุ จากช่อง 5 และช่อง 7 | | |

สถานการณ์ที่กำหนด

สถานการณ์ 1

นักเรียนจำสมชาย เป็นบุคคลที่มีหน้าตาดี มีฐานะครอบครัวทางบ้านดี กำลังศึกษาอยู่ที่ รร.จำทหารเรือ ชั้นปีที่ 2 เมื่อได้เวยรหยุดกลับบ้าน สมชายชอบนำรถเก๋งของคุณพ่อขับไปจับสาวตามวิทยาลัยพาณิชย์การทั้ง ๆ ที่สมชายยังไม่ได้ใบขับขี่รถยนต์ ที่ขับเป็นเพราะอยากรู้อยากเห็น กว่าที่จะขับเป็นคุณพ่อต้องซ่อมรถไปหลายครั้งสมชายชอบขับรถเร็วโดยก่อนออกจะเร่งเครื่องให้มีเสียงดัง (บีบล้อ) ทั้งยังชอบเบรค กระชั้นชิดโดยเฉพาะ จะเบรคเสียงดังเมื่อผู้เดินสวนทางมาเป็นหญิงสาววัยรุ่น เพื่อเรียกร้องความสนใจหรืออวดผู้หญิงที่ตนเองรับมาด้วย สมชายชอบล้อเรียนคุณพ่อว่าโบราณ ขับรถโกลี ๆ แต่คุณพ่อสมชายคาดเข็มขัดนิรภัยเสมอไม่เจ้งเหมือนตนเอง เพราะสมชายคิดว่าตนเองมีประสบการณ์ขับรถชนมาหลายครั้ง จึงขับรถเก่งแล้ว และตนเองเป็นคนตัดสินใจเร็วจึงไม่ต้องกลัวอะไร อุบัติเหตุร้ายแรงไม่เกิดกับตนเองแน่นอน

ในกรณีนี้ท่านคิดว่าควรจะทำอย่างไร ให้สมชายเกิด จิตสำนึกความปลอดภัย และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจร และเกิดสวัสดิการในการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับรถ

สถานการณ์ 2

จำเอก สมศักดิ์ เป็นคนเก็บตัว ไม่ชอบคุยกับใครนักเพราะสมศักดิ์มีเรื่องถกเถียงกับผู้สนทนาด้วยตลอด สมศักดิ์ เกลียดระบบงานราชการ แต่ไม่มีทุนเรียนต่อ จึงต้องมาสอบเป็นนักเรียนจำทหารเรือ และจบการศึกษาจากโรงเรียนขนส่งทหารเรือ สมัยเป็นนักเรียนสมศักดิ์ชอบต่อต้านกฎระเบียบของโรงเรียนเสมอ เมื่อได้บรรจุเป็นพลขับแล้วสมศักดิ์ชอบดื่มสุราและเนื่องจากเป็นคนเก็บกดและต่อต้านสังคมสมศักดิ์จึงมักดื่มสุราคนเดียว โดยเฉพาะดื่มก่อนขับรถเพื่อข่มใจ

ในกรณีนี้ท่านคิดว่า จำเอกสมศักดิ์จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกหรือไม่ และจากนิสัยของสมศักดิ์จะมีผลกระทบต่อข้าราชการที่นั่งรถโดยสมศักดิ์เป็นคนขับหรือไม่อย่างไร

สถานการณ์ 3

สมเดชเป็นคนเรียบร้อยแต่ความจำไม่ดี เชื้อคนง่ายและอ่อนไหว หลังจบชั้น ม.6 แล้วคุณแม่สมเดชซื้อรถบัสให้ขับรับจ้างส่งคนงานบริษัท วันหนึ่งบริษัทได้จัดอบรมให้ความรู้เรื่องการขับรถอย่างปลอดภัย โดยให้ดู เทปวิดีโอ เรื่อง อุบัติเหตุจากรถชนกัน ซึ่งเป็นภาพหวาดเสียว สมเดชเกิดความรู้สึกกลัวการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีหมอดูเคยทำนายไว้ว่าจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเมื่อขับรถสมเดชเกิดความไม่มั่นใจ จึงเพียรพยายามหาเครื่องรางของขลังหลายชนิดมาประจํารถไว้และเพื่อเสริมความมั่นใจสมเดชจึงกินยาม้า ทั้ง ๆ ที่รู้ว่าไม่ดี แต่เพื่อนแนะนำให้ใช้โดยให้เหตุผลว่าใคร ๆ ก็กินกันและยังได้รับการปลอบใจว่า การขับรถกับการเกิดอุบัติเหตุเป็นของคู่กัน อย่าไปคิดอะไรมาก ถ้าจะเกิดก็เป็นเรื่องธรรมดา ถือว่าดวงไม่ดี เป็นช่วงเคราะห์ร้ายถ้าจะเกิดอุบัติเหตุจริงก็ปล่อยมันไป

ถ้าสมเดชเป็นเพื่อนของท่าน ท่านจะมีวิธีช่วยเหลือเขาอย่างไรและให้พิจารณาว่าคำแนะนำของเพื่อนสมเดชเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด

กำหนดการอภิปรายกลุ่ม

- 08.30 - 08.45 - เปิดการอภิปราย โดยผู้วิจัยกล่าวแนะนำวิทยากร
- 08.45 - 09.30 - บรรยายเรื่อง อุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันของ
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติโดยนาย
บุญตา โพธิ์พันธ์ระราช
- 09.30 - 10.30 - บรรยายเรื่องกฎหมายการจราจร และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ
โดยใช้กฎหมายโดย พ.ต.ต. สุนทร เส็งเรียบ และ ร.ต.อ.หญิง
เสาวลักษณ์ ปานจู่ไร
- 10.30 - 10.45 - พักทานน้ำชา - กาแฟ
- 10.45 - 11.15 - แพทย์ด้านการบาดเจ็บบรรยายเกี่ยวกับผลของอุบัติเหตุต่อ
ร่างกาย และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล
โดย น.ต.น.พ. วรศักดิ์ ไชวินวิวัฒน์ ร.น.
- 11.15 - 11.45 - การระบายความรู้สึกเรื่อง "ผลกระทบของการบาดเจ็บจาก
อุบัติเหตุการจราจรทางบกต่อร่างกาย จิตใจ และหน้าที่การงาน"
โดย จ.ต. ชัยยศ ภู่นคร
- 11.45 - 12.00 - เปิดโอกาสให้ซักถามปัญหา สรุปร
- 12.00 - ปิดการอภิปรายหมู่

ภาคผนวก จ
รายชื่อนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่ง
กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

รายนามนักเรียนจำเหล่าทหารขนส่งที่เข้าร่วมในโปรแกรมสุขศึกษา

รายนามนักเรียนจำ (ห้อง 1) กลุ่มทดลอง

ลำดับที่	ยศ,ชื่อ,สกุล	
1.	นรจ. สิทธิชัย	เดชเส็ง
2.	นรจ. ชุมทิวา	पालะวงค์
3.	นรจ. สาธิต	โชนไทย
5.	นรจ. สมศักดิ์	กงทอง
6.	นรจ. เทอดไท	พลอยสิทธิ์
7.	นรจ. พัฒนา	แสงกล้า
8.	นรจ. โกมินทร์	เทศขาลี
9.	นรจ. โอภาส	ครูเกษตร
10.	นรจ. ทองใหม่	จันทร์คุ้ม
11.	นรจ. ศักดิ์ชาย	คงทอง
12.	นรจ. พีระเทพ	ทองศรี
13.	นรจ. สุรศักดิ์	ฉิมกลางดอน
14.	นรจ. บุญลือ	คงสุข
15.	นรจ. มานพพันธ์	พันธุนาวัลย์
16.	นรจ. ไพโรจน์	นุ่นขาว
17.	นรจ. อยุทธ	ปานทรัพย์
18.	นรจ. อุดลย์	มะโนลา
19.	นรจ. อุดร	บัวทุม
20.	นรจ. สรวุฑ	เรืองบุตร
21.	นรจ. ณรงค์	ยอดสง่า
22.	นรจ. สุพล	วีชรางกูร
23.	นรจ. อุทัย	มีชัย
24.	นรจ. กิติศักดิ์	พุทธสอน
25.	นรจ. เสกสรร	หอยนกกง
26.	นรจ. ประสงค์	แก้วฮ่องคำ
27.	นรจ. จรรย์รงค์	เวทยายงค์
28.	นรจ. อำนาจ	ดีรักชาติ

ลำดับที่	ยศ,ชื่อ,สกุล	
29.	นรจ. สายันท์	ค่างาม
30.	นรจ. สนั่น	ไทยลาว
31.	นรจ. ไสว	คอกหล้า
32.	นรจ. สุขสันต์	สุขแท้
33.	นรจ. สมัย	ชัยสา
34.	นรจ. ไพฑูรย์	ปิ่นแก้ว
35.	นรจ. สุวิท	ขันตรี
36.	นรจ. วัลย์เพ็ญ	เนินทราย
37.	นรจ. เขาวลิต	อิมตระกูล
38.	นรจ. โสภณ	ลามะนี่
39.	นรจ. ยุทธนา	ชะฎรัมย์
40.	นรจ. ประธาน	จันทร์ภักดี
41.	นรจ. ธีระวัฒน์	ชัยยะ
42.	นรจ. สันติ	นาชัยภูมิ
43.	นรจ. ภาสกร	สีเสด
44.	นรจ. อุดม	สุเสนา
45.	นรจ. อำนาจ	โนนทะขาม
46.	นรจ. สุรศักดิ์	ณ บางช้าง
47.	นรจ. อรรถพงษ์	พันธ์เลิศ
48.	นรจ. สุรียา	กีกอง
49.	นรจ. สุรียา	เลงไธง
50.	นรจ. นิวัต	ศรีเทพ
51.	นรจ. รณรงค์	เกิดนอก
52.	นรจ. วัฑฒญ	พลแสน
53.	นรจ. อนุชา	ภูทองเทียม
54.	นรจ. สุรศักดิ์	กองแก้ว
55.	นรจ. เฉลิมฤทธิ์	เจริญพรศิริกุล
56.	นรจ. วีระยุทธ	ทองสื่อ
57.	นรจ. สมบัติ	สุดโต

ลำดับที่

ยศ,ชื่อ,สกุล

58.	นรจ. วันชัย	แสนนอก
59.	นรจ. ปริญญา	มิตรประพันธ์
60.	นรจ. คมกริช	นิยม
61.	นรจ. ประสิทธิ์	ไวยา
62.	นรจ. วาฤทธิ์	สายมาลัย
63.	นรจ. มงคงชัย	รองหานาม
64.	นรจ. โยธิน	กุลศิลป์
65.	นรจ. กิติพงษ์	ตั้งสกุลทอง
66.	นรจ. วิเชียร	สีพลลา
67.	นรจ. ภมรินทร์	เดมาไชย
68.	นรจ. ศีกฤทธิ์	หลินศรี
69.	นรจ. บรรเจิด	แข็งขัน
70.	นรจ. ศิลา	หอมขจร
71.	นรจ. สุรศักดิ์	พรมไพโร

รายชื่อนักเรียนเก่า (ห้อง 2) กลุ่มเปรียบเทียบ

ลำดับที่	ยศ,ชื่อ,สกุล	
1.	นรจ. สุรชัย	ดูขุนทด
2.	นรจ. วิชิต	งามยิ่ง
3.	นรจ. เสกสรร	ไชยขาว
4.	นรจ. เพ็ญจ	ปานณรงค์
5.	นรจ. สุพิศ	หนูเรือง
6.	นรจ. วีรวัฒน์	จวงพันธ์
7.	นรจ. สัญญา	โทธูโย
8.	นรจ. สุเวช	แก้วทอง
9.	นรจ. วัลลภ	สมจร
10.	นรจ. สมบัติ	ทองระย้า
11.	นรจ. นิรันดร	ชินวงศ์
12.	นรจ. พิชัย	ตนะทิพย์
13.	นรจ. ธงชัย	เตชะคำภู
14.	นรจ. วัฒนา	ประนัตถานัง
15.	นรจ. เดชา	ตระกูลราษฎร์
16.	นรจ. สุระศักดิ์	สินภูเขียว
17.	นรจ. นิกร	วรรณคง
18.	นรจ. สมบัติ	บุญพันธ์
19.	นรจ. สุพาสน์	คิลาวล
20.	นรจ. การ์ด	จำจิตร
21.	นรจ. สามารถ	แสนสุข
22.	นรจ. นิยม	ลองคำ
23.	นรจ. วีรพันธ์	สีเผือก
24.	นรจ. อารีย์	สาตร์นอก
25.	นรจ. สมคิด	สินยัง
26.	นรจ. ภิญโญ	ศรีสวัสดิ์
27.	นรจ. คณิง	โสภณ

ลำดับที่

ยศ,ชื่อ,สกุล

28.	นรจ. พันธุ์ชิต	กิจหวัง
29.	นรจ. เขาวลิต	วิเสโส
30.	นรจ. ประมุข	สาศิริ
31.	นรจ. อธิธิพันธ์	บัวหล้า
32.	นรจ. บุญชื่น	สุรพันธ์
33.	นรจ. วรเดช	ไชยมงคล
34.	นรจ. องค์อาจ	รัตนวงษ์
35.	นรจ. ชูเกียรติ	มานาดี
36.	นรจ. อภิลิทธิ์	สิทธิคุณ
37.	นรจ. ปรีวัฒน์	บุญยศ
38.	นรจ. คำแสง	ดวงใหญ่
39.	นรจ. นิตนิรงค์	ประสงค์สุข
40.	นรจ. สมพร	วงษ์บัว
41.	นรจ. วิรัตน์	ดีศรี
42.	นรจ. สุรติ	แก้วกัญญาดี
43.	นรจ. พัฒนะ	คงพินิจ
44.	นรจ. ศรินันท์	บุญพา
45.	นรจ. วิศนุกร	จันทรคีรีเขต
46.	นรจ. อภิศักดิ์	ชั่งดวงจิตร
47.	นรจ. อติศักดิ์	คอแก้ว
48.	นรจ. ณรงค์	สุขเรือง
49.	นรจ. สมศักดิ์	ด่านสันเทียะ
50.	นรจ. สมฤทธิ	นาคุณ
51.	นรจ. สุราษฎร์	ฉิมนอก
52.	นรจ. นิกร	อำมาตย์มนตรี
53.	นรจ. สมชาย	กลับเจริญ
54.	นรจ. วิเชียร	พาดกลาง
55.	นรจ. สมพงษ์	ชัยปัญญา
56.	นรจ. เอกสิทธิ์	ถิ่นจำปา

ลำดับที่

ยศ,ชื่อ,สกุล

57.	นรจ. สุริยะะ	โชคภูเขียว
58.	นรจ. อนุรักษ์	รักถิ่นเดิม
59.	นรจ. อิศรากร	สารสี
60.	นรจ. กฤษฏา	ขันเงิน
61.	นรจ. เอนก	ไกรสิน
62.	นรจ. กัคพงษ์	สุริยะรังษี
63.	นรจ. นคดล	คันทลี
64.	นรจ. เรวัตร์	มากนาตา
65.	นรจ. ขาดิชาย	วังวารี
66.	นรจ. ไพโรจน์	นามมุงคุณ
67.	นรจ. สาทิต	นุ้ยนวล
68.	นรจ. ณรงค์	พงษ์อุตทา
69.	นรจ. อภิรมย์	หนูกาฬ
70.	นรจ. คำประเสริฐ	จารุจิตร