

ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคม  
กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์  
ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

ปริญญาณิพนธ์  
ของ  
สุวดี พรหมรัตน์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพศึกษา  
พฤษภาคม 2547  
ลิขสิทธิ์เป็นของ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคม  
กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์  
ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

บทคัดย่อ

ของ

สุวดี พรหมรัตน์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา  
พฤษภาคม 2547

1457 1458

สุดี พรหมรัตน์. (2547). ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี. ปรินญาณพนธ์ วท.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. คณะกรรมการควบคุม : รองศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นจิรันทร, อาจารย์ ดร.ทรงพล ต่อนี้.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ตัวแปรอิสระแบ่งเป็น ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ และความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 315 คน เพศชาย 243 คน เพศหญิง 72 คน ได้มาโดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอนและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง

#### ผลการศึกษาพบว่า

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี
2. พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก และมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับน้อย
3. ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุ และรายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
5. เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
6. เพศ อายุ และความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 26.50

THE RELATIONSHIP BETWEEN HEALTH BELIEF MODEL  
AND BIOSOCIAL FACTORS AND MOTORCYCLING ACCIDENTAL PREVENTIVE  
BEHAVIOR OF EMPLOYEES IN SIAM CEMENT INDUSTRIAL ESTATE,  
NONGKAE, SARABURI

AN ABSTRACT  
BY  
SUWADEE PROMRATTANA

Presented in partial fulfillment of the requirements for the  
Master of Science degree in Health Education  
at Srinakharinwirot University  
May 2004

Suwadee Promrattana. (2004). *The relationship between health belief model and biosocial factors and motorcycling accidental preventive behavior of employees in Siam Cement Industrial Estate, Nongkae, Saraburi*. Master thesis, M.Sc. (Health Education). Bangkok : Graduate School Srinakharinwirot University. Advisor Committee : Assoc. Prof. Pornsuk Hunnirun, Dr. Songpol Tornee.

The purposes of the research were to study the relationship between health belief model and biosocial factors and accident preventive behavior motorcycling and to study factors, which could predicted accident preventive behavior motorcycling of employees. The variables namely: health belief model; perceived susceptibility in accident, perceived severity in accident, perceived benefits motorcycling accident preventive, even to action and self-efficacy in practice concerning motorcycling accident preventive; biosocial factors; sexes, ages, education level, family incomes, time of experiences on motorcycling and accident experiences. The sample were 315 employees (243 males and 72 females) in Siam cement Industrial state, Nongkae, Saraburi. The study used multistage random sampling method. The instruments for collecting data were the questionnaires.

The results of this study revealed that:

1. The accident preventive behavior motorcycling was good level.
2. The employees motorcycle drivers had perceived susceptibility in accident, perceived severity in accident, perceived benefits of motorcycling accident preventive, cues to active, self-competence in practice concerning motorcycling accident prevention of good level and they had perceived barriers motorcycling accident preventive at less level.
3. The self-efficacy in practice concerning motorcycling accident prevention, cues to action in accident prevention motorcycling, ages and family incomes had relationship with accident preventive behavior motorcycling which had statistical significant difference at the .05 level.
4. The perceived behavior motorcycling accident preventive has negative relationship with accident preventive behavior motorcycling which had statistical significant difference at the .05 level.
5. Sexes had relationship with accident preventive behavior motorcycling which had statistical significant difference at the .05 level.
6. Sexes, ages and self-efficacy in practice concerning motorcycling accident prevention behavior motorcycling approximately 26.50 percent ( $R^2 = 0.265$ )

ปริญญานิพนธ์

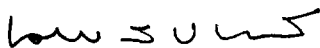
เรื่อง

ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคม  
กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์  
ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

ของ

นางสาวสุวดี พรหมรัตน์

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา  
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

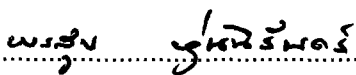


คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นภาพร หะวานนท์)

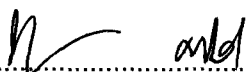
วันที่ 25 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2547

คณะกรรมการสอบปริญญานิพนธ์



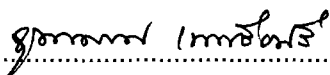
ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร. พรสุข พุ่ณิรินทร์)



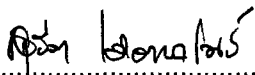
กรรมการ

(อาจารย์ ดร.ทรงพล ต่อนี่)



กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม

(รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี)



กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม

(อาจารย์ สุธีรา เมืองนาโพธิ์)

## ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.พรสุข หุ่นนิรันดร์ ประธานกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ อาจารย์ ดร.ทรงพล ต่อนี้ กรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี และ อาจารย์ สุธีรา เมืองนาโพธิ์ กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติมได้กรุณาให้คำแนะนำ ช่วยเหลือตลอดจน แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนทำให้ปริญญานิพนธ์สำเร็จลงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี รองศาสตราจารย์ สัตวแพทย์หญิง นภาพร มัชฌิมากร นายแพทย์ สมพงษ์ ชลศิริ คุณวันทณี ศิริกิจ คุณสมควร วิเชียรศรี ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำในการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัยให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

และขอขอบคุณ ผู้จัดการฝ่ายบุคคล โรงงานยางสยามอุตสาหกรรม จำกัด โรงงานการ์เดียน อินดัสทรี โรงงานกระเบื้องหลังคาเซรามิค โรงงานสยามไฟเบอร์กลาส โรงงานสยามอุตสาหกรรม ยิปซัม โรงงานสยามแลมเมอร์ช โรงงานนวพลาสติกอุตสาหกรรม โรงงานสยามฟรุทกวา โรงงาน ยู เอ็ม ไอ เลาเฟ่น ตลอดจนเจ้าหน้าที่การบุคคลและกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เทอดพระคุณมารดา ที่ได้ให้การสนับสนุน มีส่วนร่วมเป็นขวัญและกำลังใจอย่างดีตลอดจน ครู อาจารย์ ทุกท่านที่เคยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้

ท้ายที่สุดผู้วิจัยขอขอบพระคุณ พี่ ๆ น้อง ๆ และเพื่อน ๆ ที่ช่วยเหลือ ให้กำลังใจ จนทำให้ปริญญานิพนธ์นี้ประสบความสำเร็จลงไปด้วยดี

สุดี พรหมรัตน์ะ

## สารบัญ

| บทที่                                                                         | หน้า |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1 บทนำ.....                                                                   | 1    |
| ภูมิหลัง.....                                                                 | 1    |
| ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....                                           | 5    |
| ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า.....                                              | 5    |
| ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า.....                                                 | 6    |
| การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....                                  | 6    |
| ตัวแปรที่ศึกษา.....                                                           | 6    |
| นิยามศัพท์เฉพาะ.....                                                          | 6    |
| กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า.....                                              | 10   |
| สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า.....                                               | 11   |
| 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....                                         | 12   |
| เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า.....                                    | 12   |
| แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ.....                       | 12   |
| แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์..... | 22   |
| แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.....                                                | 31   |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า.....                                  | 39   |
| งานวิจัยในต่างประเทศ.....                                                     | 39   |
| งานวิจัยในประเทศ.....                                                         | 40   |
| 3 วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า.....                                              | 45   |
| การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....                                  | 45   |
| การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า.....                                | 46   |
| ลักษณะของเครื่องมือ.....                                                      | 46   |
| ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ.....                                              | 47   |
| เกณฑ์ในการให้คะแนนและการแปลความหมาย.....                                      | 47   |
| การหาคุณภาพเครื่องมือ.....                                                    | 50   |



## สารบัญ (ต่อ)

| บทที่                                                                 | หน้า |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| 3 (ต่อ) การเก็บรวบรวมข้อมูล.....                                      | 51   |
| การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....                                 | 52   |
| สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....                                  | 53   |
| 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....                                           | 56   |
| สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....                              | 56   |
| การวิเคราะห์ข้อมูล.....                                               | 56   |
| ผลการวิเคราะห์ข้อ.....                                                | 57   |
| 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....                                 | 68   |
| สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีดำเนินการดำเนินการศึกษาค้นคว้า..... | 68   |
| ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....                                   | 68   |
| สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า.....                                       | 68   |
| วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า.....                                        | 69   |
| สรุปผลการศึกษาค้นคว้า.....                                            | 71   |
| อภิปรายผล.....                                                        | 72   |
| ข้อเสนอแนะ.....                                                       | 80   |
| ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....                               | 81   |
| บรรณานุกรม.....                                                       | 82   |
| ภาคผนวก.....                                                          | 90   |
| ภาคผนวก ก.....                                                        | 91   |
| ภาคผนวก ข.....                                                        | 105  |
| ภาคผนวก ค.....                                                        | 117  |
| ประวัติย่อผู้วิจัย.....                                               | 125  |

## บัญชีตาราง

หน้า

ตาราง

|   |                                                                                                                                                                         |    |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | สถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกทั่วราชอาณาจักร<br>จำแนกตามคน/ยานพาหนะที่เกิดเหตุในปี พ.ศ. 2541 – 2543.....                                                              | 3  |
| 2 | สัดส่วนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....                                                                                                                                     | 46 |
| 3 | จำนวนและร้อยละ จำแนกตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา<br>รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์<br>และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ.....                       | 58 |
| 4 | จำนวนและร้อยละของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม<br>แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ<br>จากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....                  | 60 |
| 5 | ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์<br>จำแนกตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการป้องกัน<br>อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์..... | 62 |
| 6 | ค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ<br>และปัจจัยทางชีวสังคม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ<br>จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน..... | 63 |
| 7 | แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ และระดับการศึกษากับพฤติกรรม<br>การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน.....                                                 | 65 |
| 8 | การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน ระหว่างตัวทำนาย<br>กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน.....                                         | 66 |

## บัญชีภาพประกอบ

|                                                                                           | หน้า |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| ภาพประกอบ                                                                                 |      |
| 1 กรอบแนวคิดในวิจัย.....                                                                  | 10   |
| 2 ทฤษฎีโดมิโน.....                                                                        | 15   |
| 3 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการป้องกันปัญหาสุขภาพ.....                     | 32   |
| 4 ความสัมพันธ์ที่ต่างกันระหว่างการรับรู้ความสามารถตนเองและความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น..... | 37   |
| 5 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเอง และความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น.....       | 38   |

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ภูมิหลัง

ปัจจุบัน อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประชากรไทย จากสถิติอัตราการตายของประชากรไทยจำแนกตามสาเหตุการตายในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2534 - 2543) พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญ 3 อันดับแรกมาโดยตลอด จะเห็นได้ว่าอัตราการตายด้วย อุบัติเหตุและการเป็นพิษสูงที่สุดในปี พ.ศ. 2539 มีอัตราการตายเท่ากับ 62.0 ต่อประชากรแสนคนหลังจากนั้นเริ่มมีแนวโน้มลดลง จนมีอัตราการตายต่ำที่สุดในปี พ.ศ. 2541 มีอัตราการตายเพียง 35.5 ต่อประชากรแสนคน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2542 มีอัตราการตายเท่ากับ 48.5 ต่อประชากรแสนคน สำหรับใน พ.ศ. 2543 อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายลำดับที่ 2 โดยมีอัตราการตาย เท่ากับ 52.5 ต่อประชากรแสนคน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2542 ซึ่งมีอัตราการตายเท่ากับ 48.5 ต่อประชากรแสนคน หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 8.25

เมื่อจำแนกตามประเภทของอุบัติเหตุแล้วพบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สูงที่สุดจากสถิติอัตราการตาย จากอุบัติเหตุในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2534 - 2543) ของสำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข ของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุ จากการจราจรทางบกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 จนกระทั่งอัตราการตายสูงสุด ในปี พ.ศ. 2539 หลังจากนั้นเริ่มมีแนวโน้มลดลง จนมีอัตราการตายต่ำที่สุดในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งมีอัตราการตายเพียง 12.8 ต่อประชากรแสนคน สำหรับในปี พ.ศ. 2543 พบว่า อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเท่ากับ 20.9 ต่อประชากรแสนคน โดยในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 112,936 คน เกลี้ยประมาณเดือนละ 1,078 ราย หรือชั่วโมงละ 1.5 ราย มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวนทั้งสิ้น 921,352 ราย เกลี้ยประมาณเดือนละ 76,779 ราย หรือชั่วโมงละ 107 ราย จะเห็นได้ว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีการรณรงค์ในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุราขณะขับรถก็ตาม

ลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้ที่เสียชีวิต จากการประสบภัยจราจร ปี พ.ศ. 2543 พบว่าเพศชายมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงกว่าเพศหญิง ถึง 4 เท่า ช่วงอายุที่มีอัตราการตายจากการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20 - 24 ปี รองลงมาได้แก่ช่วงอายุ 25 - 29 ปี (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. 2545 : 10 ) ซึ่งในกลุ่มที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุอยู่ในช่วงวัยรุ่น มีความคิดคะนอง ตื่นเต้น สนุกสนาน เสี่ยงภัย จึงมักขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย บางรายเริ่มหัดขี่ ทำให้ขาดความชำนาญในการขับขี่ยานพาหนะและการตัดสินใจใน เหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ไม่ดีพอ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะนี้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์. 2538 : 3)

นับได้ว่าอุบัติเหตุเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญที่สุดปัญหาหนึ่ง ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ เสียชีวิต เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมหาศาล นอกจากนี้จะ

ทำให้เกิดความสูญเสียกับบุคคลแล้ว ยังพบว่าทรัพย์สินเสียหายจำนวนมากเพิ่มขึ้น และไม่สามารถประมาณค่าจริงได้ จากข้อมูลสถิติของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักร จำนวน 73,737 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 11,988 ราย และผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 53,111 ราย โดยมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นประมาณ 1,242.20 ล้านบาท (สถาบันแพทยศาสตร์แห่งประเทศไทย. 2545 : 85)

อุบัติเหตุจราจร มีจำนวนครั้งการเกิดและความรุนแรงแตกต่างกันตามพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางบก พ.ศ. 2543 ของศูนย์สารสนเทศ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทยแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 43,455 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1,582 คน โดยเกิดอุบัติเหตุ 27 ครั้งจะมีผู้เสียชีวิต 1 คน ในขณะที่ส่วนภูมิภาคนั้นมีการเกิดอุบัติเหตุ 30,252 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 10,406 ราย โดยเกิดอุบัติเหตุ 2.9 ครั้งจะมีผู้เสียชีวิต 1 คน แสดงให้เห็นว่าในเขตกรุงเทพมหานครมีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า แต่มีความรุนแรงน้อยกว่าในส่วนภูมิภาค ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในเขตกรุงเทพมหานครปริมาณรถค่อนข้างมากและการจราจรติดขัด รถส่วนใหญ่จึงไม่สามารถใช้ความเร็วในการขับขี่ได้มาก อุบัติเหตุส่วนใหญ่จึงเป็นการเฉี่ยวชนไม่รุนแรงถึงขั้นบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต ในส่วนภูมิภาค รถส่วนใหญ่จะขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง เนื่องมาจากปริมาณรถในถนนมีน้อย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีความรุนแรงมาก โอกาสเสียชีวิตจึงมีสูง

ในจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดพบว่า รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดและมีความรุนแรงเป็นอันตรายต่อชีวิตมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบอุบัติเหตุจากยานพาหนะอื่น ๆ จากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2543 เพิ่มมากกว่า ปี พ.ศ. 2542 ร้อยละ 7.31 ดังตาราง 1 (สถาบันแพทยศาสตร์แห่งประเทศไทย. 2545 : 17)

ตาราง 1 จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกทั่วราชอาณาจักร จำแนกตามคน / ยานพาหนะ  
ที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2541 – 2543

| คน / ยานพาหนะที่เกิดเหตุ            | ทั่วราชอาณาจักร |        |        |
|-------------------------------------|-----------------|--------|--------|
|                                     | 2541            | 2542   | 2543   |
| 1. คนเดินเท้า (ราย)                 | 3,673           | 3,839  | 4,469  |
| 2. รถจักรยาน (คัน)                  | 1,319           | 1,425  | 1,770  |
| 3. รถสามล้อ (คัน)                   | 500             | 434    | 454    |
| 4. รถจักรยานยนต์ (คัน)              | 37,414          | 34,943 | 37,498 |
| 5. รถสามล้อเครื่อง (คัน)            | 1,717           | 1,775  | 1,838  |
| 6. รถยนต์นั่ง (คัน)                 | 36,538          | 29,863 | 33,392 |
| 7. รถโดยสารเล็ก(รถตู้) (คัน)        | 2,975           | 3,168  | 2,477  |
| 8. รถบรรทุกขนาดเล็ก(รถปิคอัพ) (คัน) | 22,472          | 20,707 | 21,372 |
| 9. รถโดยสารขนาดใหญ่ (คัน)           | 3,717           | 3,343  | 3,533  |
| 10. รถบรรทุก 6 ล้อ (คัน)            | 3,157           | 2,666  | 2,624  |
| 11. รถบรรทุก 10 ล้อ / มากกว่า (คัน) | 4,102           | 3,774  | 3,780  |
| 12. รถอีแต๋น (คัน)                  | 282             | 385    | 340    |
| 13. รถแท็กซี่ (คัน)                 | 4,476           | 3,654  | 4,048  |
| 14. อื่น ๆ (คัน)                    | 1,408           | 1,272  | 1,362  |

ที่มา : กระทรวงสาธารณสุข. (2545).สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ.2453.หน้า90

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข(2545:3) พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตถึงร้อยละ 80.06 และ 78.06 ตามลำดับทั้งนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่เหมือนยานพาหนะอื่นๆ การทรงตัวไม่ดีเท่ารถยนต์และไม่สะดวกสำหรับผู้โดยสารในรถจักรยานยนต์ โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีสูง นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่าของรถยนต์ อย่างไรก็ตามคนไทยยังนิยมที่จะใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความคล่องตัว สะดวกและรวดเร็ว ราคาไม่แพง ดังนั้นถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมย่อมเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85-90 (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 51)

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกพบว่า ปี พ.ศ. 2543 จังหวัดสระบุรีมีอัตราประชากรเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเท่ากับ 56.31 ต่อประชากรแสนคน จัดเป็นอันดับที่ 4 ของประเทศ (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. 2545 : 13) และจากการศึกษาจำนวนและอัตราป่วยของ

ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2543 พบว่าจังหวัดสระบุรีอยู่ในอันดับ 4 ของประเทศในอัตราร้อยละ 30.40 ต่อประชากรแสนคน (สถาบันแพทยศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2545 : 12) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก จังหวัดสระบุรี เป็นจังหวัดนิคมอุตสาหกรรมที่มีโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่งมีความเจริญทางด้านคมนาคมอย่างรวดเร็ว ประกอบกับเป็นเส้นทางผ่านไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีถนนสายหลัก 2 สายที่เป็นเส้นทางสู่จังหวัดอื่น คือ ถนนมิตรภาพ มี 4 – 6 ช่องทางวิ่ง และถนนพหลโยธิน มี 10 ช่องทางวิ่ง จึงมีประชากรในท้องถิ่นและผู้สัญจรใช้เส้นทางนี้จำนวนมาก ส่งผลให้มีอัตราประสบภัยจราจรเพิ่มขึ้น

จากรายงานผู้มารับบริการจากการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกประจำปี พ.ศ. 2536 – 2540 ของโรงพยาบาลสระบุรี พบว่า ปีพ.ศ. 2536 มีผู้บาดเจ็บ 6,390 ราย เสียชีวิต 551 ราย ปี พ.ศ. 2537 มีผู้บาดเจ็บ 7,495 ราย เสียชีวิต 628 ราย แต่พบว่าในปี 2540 สถิติผู้บาดเจ็บลดลงเป็น 6,503 ราย เสียชีวิต 192 ราย (โรงพยาบาลสระบุรี, 2541: ไม่มีเลขหน้า) จากสถิติโรงพยาบาลสระบุรี พบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ และตายมากที่สุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุอื่น ๆ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังพบว่า ช่วงอายุที่เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุกับจราจรทางบกมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 15 – 39 ปี ใน ปี พ.ศ. 2544 พบว่าร้อยละ 82.40 เป็นชายมากกว่าหญิง โดยมีอัตราส่วนประมาณ 6 : 1 จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลสระบุรี ปี พ.ศ. 2544 พบว่ามีผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ เสียชีวิต 216 ราย บาดเจ็บ 13,833 ราย ส่วนมากประกอบอาชีพผู้ใช้แรงงาน และพนักงานบริษัท โดยพบว่าผู้เสียชีวิต 112 ราย บาดเจ็บ 20 รายคิดเป็นร้อยละ 51.85 และ 29.10 ตามลำดับ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 4,025 ราย และ 2,288 รายคิดเป็นร้อยละ 29.10 และ 16.54 ตามลำดับ (โรงพยาบาลสระบุรี, 2544 : ไม่มีเลขหน้า) ทั้งนี้เป็นเพราะพนักงานและผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

เขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี เป็นสถานที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนทั้งสิ้น 19 โรง มีพนักงานที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ 1,500 คน มีพนักงานชายมากกว่าหญิง โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 19 – 35 ปี พาหนะที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่คือรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ราคาไม่แพง ดังนั้น พนักงานในกลุ่มนี้จึงมีโอกาเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถ้ามีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย

การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ เสียชีวิตและการสูญเสียทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กำลังเป็นปัญหาสำคัญที่นับวันจะเพิ่มจำนวนและมีความรุนแรงมากขึ้นถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นนอกจากจะมีผลกระทบต่อผู้บาดเจ็บแล้วยังส่งผลต่อครอบครัว ชุมชน สังคม เศรษฐกิจ และสาธารณสุข ดังนั้นหน่วยงานของรัฐและเอกชนได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการหาวิธีป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุ เพื่อลดอัตราการสูญเสียให้เหลือน้อยที่สุด วิธีที่จะช่วยแก้ไขปัญหาคือ การปรับเปลี่ยนที่พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่

เกิดจากการที่บุคคลมีพฤติกรรมซ้ำที่ไม่ปลอดภัย จากแนวคิดการอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ โดยใช้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และจากสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์อาจจะกล่าวได้ว่า ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ เช่น อายุ เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดจนสิ่งชักนำ เช่น สภาพร่างกาย กฎหมาย มีผลทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้สามารถควบคุมความรุนแรงและจำนวนของอุบัติเหตุให้ลดลงได้ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรีเพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะได้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดรูปแบบกิจกรรมการปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพต่อไป

### ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ และความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
4. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

### ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

นำผลที่ได้มาเป็นแนวทางในการศึกษาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ นำมาใช้เป็นแนวทางในการจัด



รูปแบบกิจกรรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

#### ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าเป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนิคม อุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 1,500 คน (พ.ศ. 2546)

#### กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนิคม อุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 315 คน เลือกตัวอย่างโดยใช้การ สุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling)

#### ตัวแปรที่จะศึกษา

##### ตัวแปรอิสระ

##### 1. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

1.1 การรับรู้ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความ รุนแรง ในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรคในการป้องกัน อุบัติเหตุ

##### 1.2 สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ

##### 1.3 ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ

2. ปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสพการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

#### นิยามศัพท์เฉพาะ

1. แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึงความรู้สึนึกคิดหรือความเข้าใจและการ รับรู้ของบุคคลซึ่งอาจจะมีหรือไม่มีเหตุผลก็ได้ เป็นแนวโน้มที่จะทำให้ปฏิบัติตามความเข้าใจนั้น ๆ ซึ่งประกอบไปด้วยการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการในการป้องกันอุบัติเหตุ และ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ

##### 2. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

2.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ความเชื่อ ความรู้สึก ความคิดเห็นของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับโอกาสในการในการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่เนื่องมาจากตนเองและผู้อื่น

2.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต หรือมีผลกระทบกระเทือนต่อตนเอง ครอบครัวและสังคม

2.3 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้สึกและความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีต่อประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุและจำนวนอุบัติเหตุ

2.4 การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความเข้าใจ ความรู้สึกนึกคิด และความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับ ปัจจัยหรือกิจกรรมต่าง ๆ ตามความเป็นจริง ที่ขัดขวางพฤติกรรมในการป้องกันอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.5 สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง ปริมาณข้อมูลข่าวสารที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับจากแหล่งต่าง ๆ เกี่ยวกับ อุบัติเหตุ กฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.6 ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง ความเชื่อในความสามารถของตนเองต่อการมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง

3. ปัจจัยทางชีวสังคม หมายถึง คุณลักษณะส่วนตัวของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของ ครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

3.1 อายุ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เกิดจนถึงวันเก็บข้อมูลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เฉพาะของปีตั้งแต่ 6 เดือนนับเป็น 1 ปี

3.2 เพศ หมายถึง เพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

3.3 ระดับการศึกษา หมายถึง การศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เรียงสำเร็จตามระเบียบของกระทรวงศึกษาธิการและทบวงมหาวิทยาลัยแบ่งเป็นกลุ่ม ได้ดังนี้

- ประถมศึกษา
- มัธยมศึกษาตอนต้น
- มัธยมศึกษาตอนปลาย
- อนุปริญญา หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
- ปริญญาตรี หรือสูงกว่า

3.4 รายได้ของครอบครัว หมายถึง รายได้ต่อเดือนของครอบครัวพนักงานโดยเก็บเป็นจำนวนเต็ม

3.5 ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ช่วงเวลาที่ได้ขับขีรถจักรยานยนต์ เป็นจำนวนปี

3.6 ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ หมายถึง จำนวนครั้งในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

4. อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้นจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดผลกระทบไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย

5. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีพฤติกรรมการแสดงหรือการกระทำในสิ่งที่เป็นความปลอดภัยทั้งตนเอง และ ผู้โดยสาร ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย

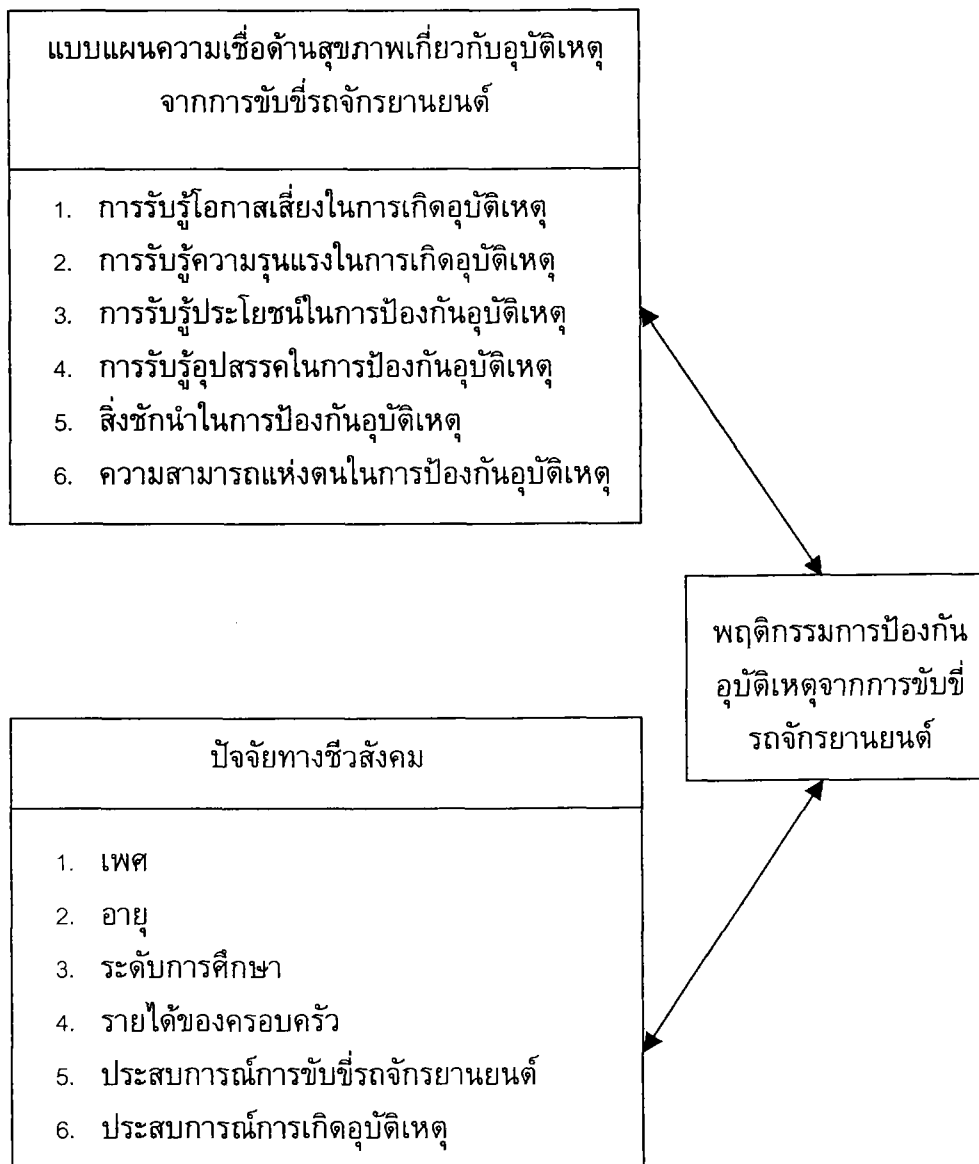
6. พนักงานผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง เจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง ผู้ปฏิบัติงานในเขตอุตสาหกรรมเครื่องซีเมนต์ไทย หอนงแค ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ

7. นิคมอุตสาหกรรมเครื่องซีเมนต์ไทยหอนงแค หมายถึง สถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 19 โรง

- ยางสยามอุตสาหกรรม
- การ์เดียนอินดัสทรีส์
- กระเบื้องหลังคาเซรามิคไทย
- สยามไฟเบอร์กลาส
- สยามอุตสาหกรรมยิปซัม
- สยามเลมเมอร์ช
- นวพลาสติกอุตสาหกรรม
- สยามฟรุ๊กว่า
- ยู เอ็ม ไอ – เลาเฟิน
- สยามโมลดิ้งพลาสติกเตอร์
- ไทยเบเวอร์เรจ แคน
- แอร์ลิควิด (ประเทศไทย)
- ชานิทารีแวย์อินดัสทรีส์ (หอนงแค)
- สยามโทซูเซรามิกส์
- สยาม เอ็นจีเค เทคโนโลยีเซรา
- หอนงแคโคเจนเนอร์เรชั่น

- ไทล์เมนต์ (ประเทศไทย) คอร์ปอเรชั่น
- เวลด์ิง อลอยส์ (ประเทศไทย)
- เวลด์ิง คลีน

### กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวความคิดในการศึกษาค้นคว้า

### สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
2. การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
3. การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
5. สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
6. ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
7. เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
8. อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
9. ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
10. รายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
11. ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
12. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน
13. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคม สามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน

## บทที่ 2

### เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า
  - 1.1 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
  - 1.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
  - 1.3 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)
2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า
  - 2.1 งานวิจัยในต่างประเทศ
  - 2.2 งานวิจัยในประเทศ

### เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

#### ความหมายของอุบัติเหตุ

นักวิชาการได้กล่าวถึงความหมายเกี่ยวกับอุบัติเหตุไว้หลายท่านดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2542 : 1385) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ คือ การขาดความสำนึกความปลอดภัยและเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงานหรือประชาชนทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำแต่อาจกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. 2526 : 27)

สเตรสเซอร์และคนอื่น ๆ (Strasser and others. 1973 : 4) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือตายต่อบุคคลอื่นด้วยทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

ไทเกอร์สัน (Alton L. Thygerson) กล่าวว่า อุบัติเหตุเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 1 ; อ้างอิงจากThygerson. 1977. Accidents and Disasters : Causes and Countermeasures. p.3)

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนาไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้

เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย เราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ เนื่องจากจราจรทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ อุบัติเหตุเนื่องจากการทำงาน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้านและในที่สาธารณะ(วิจิตร บุญยะโหดระ. 2530 : 174.)

#### ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2536 : 6)

1. อุบัติเหตุในบ้าน เช่น การพลัดตก หกล้ม ถูกมีดบาด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น
2. อุบัติเหตุจากการทำงาน ทั้งในโรงงานและนอกโรงงาน และการประกอบเกษตรกรรม
3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬา นันทนาการและอศคภัย เป็นต้น

4. อุบัติเหตุจากการจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

ในจำนวนนี้ อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุดทั้งด้านปริมาณและความรุนแรง คือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (โณมยง เหลาชาติ. 2538 : 35)

#### ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เราสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุออกไปได้เป็น 2 ประเภท คือ (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2537 : 21)

1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct cost) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect cost) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยผู้ป่วยบาดเจ็บ และวิเคราะห์หาสาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราวเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยบาดเจ็บ ผลผลิตขั้นต้นที่ต้องเสียหายในระหว่างเครื่องจักรหยุดทำงาน หากมีการตายและพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรม และการอนามัยแก่ผู้ตายและพิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity cost) ของคนตายและพิการ หากไม่ได้รับบาดเจ็บ และสามารถหารายได้อีกต่อไป เป็นต้น รวมทั้งการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้

จะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก อุบัติเหตุทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต พิกัด เสียเวลา ทรัพย์สินเสียหายและรวมทั้งสภาพจิตใจ

#### การสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ

1. การสูญเสียทางร่างกาย (Human lost) ในที่นี้หมายถึง



### 1.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต

### 1.2 ผู้บาดเจ็บ หรือพิการ

## 2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and social lost)

ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ กล่าวได้ว่า เป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้น ๆ ซึ่งเป็นการประเมินโดยการประมาณการเท่านั้น ความสูญเสียทางจิตและสังคม ได้แก่ ความเจ็บปวด ความโศกเศร้าเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว เสียขวัญ จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคมและการถูกทอดทิ้งโดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ

3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ (Economic lost) ซึ่งมีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัด

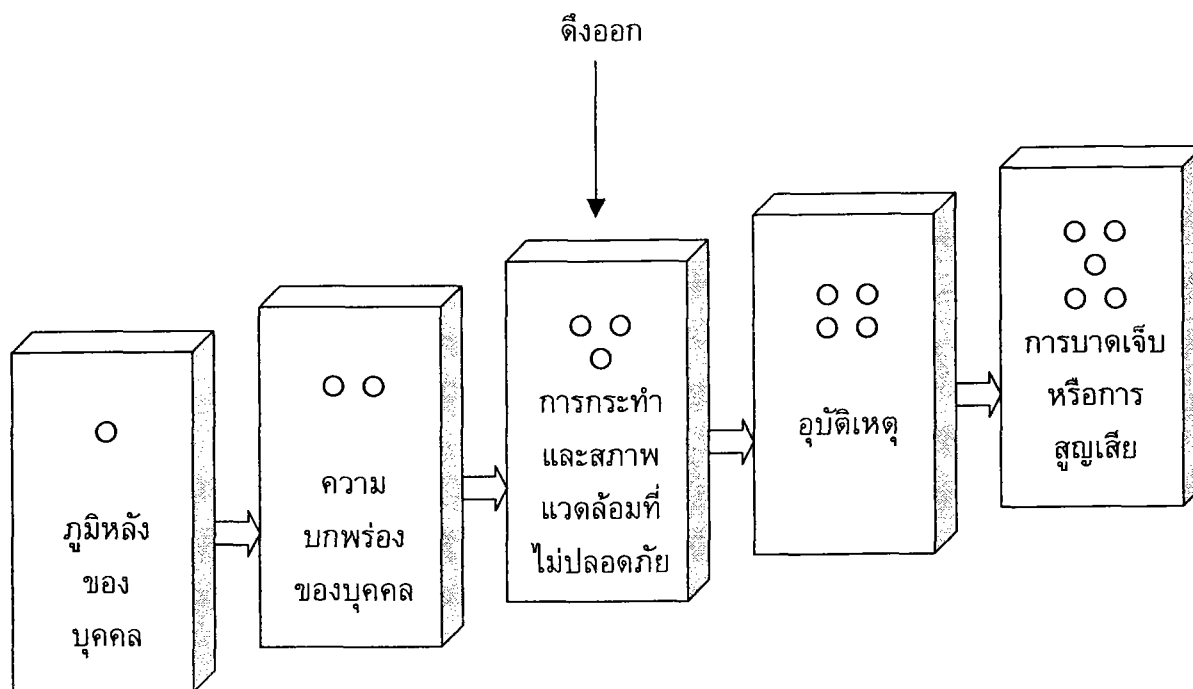
### ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

มีทฤษฎีต่าง ๆ ที่เป็นสมมติฐานการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุมากมายที่นำมากล่าวต่อไปนี้เป็นทฤษฎีที่น่าสนใจ และเป็นที่น่าเชื่อถือ คือ ทฤษฎีโดมิโน

#### ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

เฮนริช (วีจิตร บุญยะไพฑร : 2530 : 27 ; อ้างอิงจาก Heinrich. 1959. *Industrial Accident Prevention.*) ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ดังปรากฏตามภาพประกอบ 2 (วีจิตร บุญยะไพฑร : 2530 : 28) ได้แก่

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



ภาพประกอบ 2 ทฤษฎีโดมิโน

จากภาพประกอบ 2 จะเห็นว่า สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิลักษณ์ของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัวฐานะ ความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ได้แก่ เจตคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักร่าง ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

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

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิลักษณ์ของบุคคล) หรือ ตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนตัวแล้ว

จากที่กล่าวมาทฤษฎีโดมิโนนี้ จะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญคือการกระทำของตัวบุคคลวิธีแก้ต้องแก้ที่ตัวบุคคลถึงจะหยุดอุบัติเหตุไม่ให้เกิดได้

### **ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน (Multiple causation theory)**

เป็นทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุที่กล่าวถึงการหาสาเหตุของอุบัติเหตุว่า เกิดจากปัจจัยหลายชนิด ปีเตอร์สัน (Dan Peterson) เป็นผู้คิดทฤษฎีนี้ขึ้น ซึ่งเป็นทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีโดมิโนของเฮนริก เพราะเฮนริกยังไม่สามารถหาสาเหตุของอุบัติเหตุอย่างแท้จริงได้ ปีเตอร์สันได้อธิบายแนวความคิดของทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อนว่า การเกิดอุบัติเหตุเกิดจากหลายสาเหตุประกอบกัน การป้องกันอุบัติเหตุไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การกำจัดสาเหตุหนึ่งสาเหตุใดโดยเฉพาะ เช่น จะแก้ไขเฉพาะการกระทำหรือสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยเท่านั้นไม่ได้ เพราะมีสาเหตุอื่น ๆ อีกที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นสิ่งสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ คือ การบริหารและจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยเพื่อให้คนและสิ่งแวดล้อมอยู่ร่วมกันอย่างสมดุลย์

ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน จะมีการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุอย่างละเอียดรอบคอบ ทำให้ทฤษฎีนี้เป็นที่นิยมใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม ปีเตอร์สันเห็นว่า การบริหารจัดการเป็นหัวใจสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการป้องกันอุบัติเหตุ โดยเฉพาะ เพื่อทำการศึกษาค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 64 – 66)

### **ทฤษฎีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident proneness)**

เป็นทฤษฎีที่กล่าวถึงลักษณะของคนที่มีพฤติกรรมก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้มีการศึกษาวิจัยวิเคราะห์แยกแยะกลุ่มบุคคลที่มีจุดอ่อน (Susceptibility) ต่อการเกิดอุบัติเหตุเพื่อจะได้ค้นหาวิธีป้องกันอุบัติเหตุโดยเน้นกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่สามารถให้สวัสดิศึกษาได้พร้อมทั้งใช้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุวิธีอื่นด้วย แมคไกวอร์ (Frederick Mc Guire) ได้เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุไว้ว่า แนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นกับบางคนในระยะเวลาหนึ่งเป็นระยะเวลานาน ๆ และอาจจะเกิดกับบางคนในระยะเวลายาวนาน (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 70 – 75)

ในปี ค.ศ. 1926 มาร์เบ (Marbe) ชาวเยอรมัน ได้กล่าวว่า คนที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว 1 ครั้ง มีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุได้อีกมากกว่าคนที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุและได้แนะนำว่าปัจจัยบางอย่างในบุคลิกภาพทำให้มีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุด้วย ซึ่งในปี ค.ศ. 1934 แอดเลอร์ (Adler) ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้เพิ่มเติมและสนับสนุนแนวความคิดของมาร์เบ จากผลการวิจัยต่าง ๆ สรุปได้ว่าคนบางคนมีแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าอีกคนหนึ่ง ซึ่งได้มีการอธิบายทฤษฎีแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยแบ่งได้เป็น 3 แนวความคิดหรือทฤษฎี ดังนี้ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 70-74)

1. The Multiple-accident concept
2. The Variable-group concept
3. The Universal-susceptibility concept

### **The Multiple – Accident Concept**

ทฤษฎีนี้ เชื่อว่า อัตตลักษณะหรือลักษณะ เฉพาะของบุคคลแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. พหุติกรรมที่ปลอดภัย (Accident free)
2. พหุติกรรมที่ไม่ปลอดภัย (Accident repeater) ซึ่งจัดเป็นลักษณะที่ทำให้มีแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Accident proneness) ได้มากกว่าบุคคลที่มีพหุติกรรมที่ปลอดภัย

แนวคิดของทฤษฎีนี้ได้อธิบายถึงลักษณะของคนที่ม้อัตรการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าคนอื่น ๆ อย่างไรก็ตามทฤษฎีนี้ยังมีข้อจำกัดอยู่ตรงประเด็นที่อธิบายเกี่ยวกับกลุ่มคนที่ได้รับอุบัติเหตุ จะได้รับอุบัติเหตุ ทฤษฎีนี้ได้กล่าวว่า ในระยะเวลาหนึ่งประชาชนถึงร้อยละ 20 ที่มีแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จะได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 80 แต่จากการสังเกตประชากรกลุ่มเดิมพบว่า ในช่วงระยะเวลาต่อมาจะมีกลุ่มประชาชนที่ได้รับอุบัติเหตุแตกต่างไปจากชุดเดิม ถึงแม้ว่าจะมีบางคนเป็นคนที่เคยได้รับอุบัติเหตุแล้วก็ตาม แต่ส่วนมากจะเป็นคนใหม่ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลจากการกระจายส่วนเฉลี่ย การมีโอกาสนในการเกิดอุบัติเหตุ ในปี ค.ศ. 1951 ทรอนไดค์ (Thronndike) ได้สรุปว่า ทฤษฎีนี้ยังมีข้อจำกัดอยู่เพราะแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นรูปแบบที่ Complex matter และปัจจัยที่ทำให้คนมีจุดอ่อน (Susceptible) ต่ออุบัติเหตุก็มีความแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

### **The variable – Group Concept**

เป็นทฤษฎีที่ปรับปรุงและพัฒนาจากทฤษฎีแรก ( The Multiple – Accident Concept) ทฤษฎีนี้มีแนวความคิดจากพื้นฐานความเชื่อที่ว่า แนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident proneness) เป็นลักษณะบุคคลิกภาพที่แปรเปลี่ยนได้โดยขึ้นกับเงื่อนไขของความมั่นคงทางอารมณ์ และสภาพสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย ส่วนบุคคลแต่ละคนนั้นสามารถเข้ามาในกลุ่มนี้ เพราะมีลักษณะนิสัยที่เปลี่ยนไปเป็นพหุติกรรมที่ปลอดภัย

จากทฤษฎีนี้ทำให้ค้นพบว่า แนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะนิสัยที่เกิดขึ้นและหายไปได้ ดังนั้นแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ จึงหมายถึงภาวะของจุดอ่อนที่มีต่อการตอบสนองในลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล การปรากฏของแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุจะมีความคงที่แน่นอน ไม่เกิดขึ้นและหายไปเหมือนความรู้สึกเจ็บปวดทางร่างกาย ลักษณะนิสัยและเจตคติที่ปลอดภัยของคน ๆ นั้นจะมีความสัมพันธ์ต่อแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ

### **The Universal-Susceptibility Concept**

ทฤษฎีนี้เน้นให้เห็นว่า ระดับของความทนทานต่อการมีพหุติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของแต่ละบุคคลทำให้มีจุดอ่อนมากหรือน้อยต่อการเกิดอุบัติเหตุ จะขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขความกดดันทางอารมณ์เป็นประการสำคัญ ระดับของความไม่แน่นอน จะเปลี่ยนแปลงในแต่ละบุคคลที่มีความทนทานสูงหรือความทนทานต่ำต่อการมีพหุติกรรมที่ไม่ปลอดภัยจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขความกดดันทางอารมณ์เป็นประการสำคัญ

ทฤษฎีนี้สัมพันธ์กับพฤติกรรมของคนต่อสถานการณ์อันตรายด้วยปัจจัยทางจิตวิทยาซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำการควบคุมพฤติกรรมอื่น ๆ ทั้งหมด ถึงแม้ว่าจะมีอีกหลายปัจจัยที่สนับสนุน

การเกิดพฤติกรรมก็ตาม ระดับของความทนทานต่อการเกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยก็เป็นหนึ่งในปัจจุบันเหล่านั้น ปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความกลัว ความโกรธ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดจุดอ่อนต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นอุบัติเหตุถึงร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคน (human error) ซึ่งแนวความคิดของทฤษฎีนี้ได้เห็นว่า ทุกคนมีแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และได้อธิบายว่าทำอย่างไรคนจึงมีจุดอ่อนต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นหรือลดลง

ถ้าขณะที่บุคคลหนึ่งที่มีจุดอ่อนต่อการเกิดอุบัติเหตุกำลังอยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยอุบัติเหตุอาจจะไม่เกิดขึ้น หากในทางตรงกันข้าม ถ้ามีเงื่อนไขทางสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยอุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ ดังอธิบายจากแนวความคิด ดังนี้

พฤติกรรมไม่ปลอดภัย + เงื่อนไขทางสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย = อุบัติเหตุ

ความแตกต่างในเรื่องจุดอ่อนของคนในรูปแบบพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยเป็นหลักของทฤษฎีนี้ บุคคลแต่ละคนจะตอบโต้เหตุการณ์เดียวกันในลักษณะที่แตกต่างกันออกไป เพราะคนมีระดับของความอดทนในการต่อต้านกับรูปแบบพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยแตกต่างกัน เมื่อระดับของความอดทนถูกล่วงเกิน คนเราจะมีการโต้ตอบด้วยพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งกลายเป็นจุดอ่อนที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้

ทฤษฎีนี้ให้เหตุผลสำหรับการเกิดอุบัติเหตุว่า ระดับของความมั่นคงทางอารมณ์ของคนจะรักษาไว้โดยการมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย และจุดอ่อนของคนเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง เมื่อบุคคลได้มีความรู้มากขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยและเห็นความสำคัญของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย พร้อมทั้งมีการเตรียมพร้อมในการเผชิญกับสภาพการณ์ ที่อันตรายและเสี่ยงภัยได้

ดังนั้นลักษณะของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจึงสามารถถูกเปลี่ยนแปลงและแก้ไขได้ สรุปได้ว่า ทฤษฎีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมี 3 แนวความคิดนั้นได้อธิบายถึงแนวโน้มเอียงต่อการเกิดอุบัติเหตุแต่ละคนมีแตกต่างกัน จุดอ่อนของการเกิดอุบัติเหตุจะถูกเปลี่ยนแปลงโดยเงื่อนไขทางสภาพสิ่งแวดล้อมและสภาพทางจิตใจที่เปลี่ยนแปลงไปการป้องกันอุบัติเหตุตามหลักทฤษฎีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ คือ ความพยายามในการกำจัดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในตัวบุคคลออกไป และพยายามเสริมสร้างพฤติกรรมที่ปลอดภัยให้เกิดขึ้น จะทำให้อุบัติเหตุลดลง

### ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ใช่เป็นความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจาก คน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ดังนี้ (อารยะ มาอินทร์ และคนอื่น ๆ. 2540 : 31)

#### 1. ปัจจัยที่เกิดจากคน (Human factor)

ประเภทของผู้ใช้ถนนแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1.1 ผู้ขับขี่พบว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศ ประมาณร้อยละ 90 เกิดจากคนหรือผู้ขับขี่รถปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่มีดังนี้

1.1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง เพศชายเสี่ยงต่อการเป็นฝ่ายชนมากกว่า เพศหญิง 3.34 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากเพศชายเป็นเพศที่ชอบความตื่นเต้น ชอบการเสี่ยงภัย ชอบการขับรวดเร็ว และมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงกว่าเพศหญิง

1.1.2 อายุ ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 18 – 22 ปี ซึ่งอยู่ในวัยหนุ่มสาว มีความคิดคะนอง ชอบความสนุกสนาน ตื่นเต้นและเสี่ยงภัย จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้เริ่มฝึกหัด ขับขี่ยวดยานจึงยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับ และการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้า ยังไม่ดีพอ นอกจากนี้วัยนี้ยังจัดอยู่ในวัยรุ่น ซึ่งค่อนข้างมีอารมณ์ร้อนและไม่ยอมคน

1.1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกผิดชอบ การเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบ การระบายความโกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ เข้าก็จะทำให้เกิดความเคยชินจนเป็นนิสัย เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอด แซงทางโค้ง ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตรากำหนดและอื่น ๆ ซึ่งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรนี้ ผู้ปฏิบัติจะขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย โดยจะมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย

1.1.4 ไม่มีความชำนาญทาง ผู้ขับขี่รถยนต์ควรมีความรู้ถึงเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการขับรถในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น รวมทั้งรู้กฎข้อบังคับที่กำหนดไว้แต่ละแห่ง เพื่อความมั่นใจในการขับรถ และการเลือกเส้นทางเดินรถ

1.1.5 ความบกพร่องทางด้านร่างกาย สภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ ได้แก่ สภาวะการเจ็บป่วยทางกายหรือผู้มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ลมชัก ความบกพร่องของอวัยวะต่าง ๆ เช่น แขนขาพิการ หูตึง สายตาเอียงมาก ดาบอดสี และ ความผิดปกติทางสายตาอื่น ๆ

1.1.6 แอลกอฮอล์และยา การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถหรือก่อนการขับรถซึ่งเป็นสาเหตุการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่สำคัญในสังคมปัจจุบัน การใช้ยา และสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกายทำให้ความสามารถในการขับขีลลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติด

1.1.7 ขาดความชำนาญในการขับรถ เช่น ผู้ขับรถเป็นใหม่ ๆ การตัดสินใจยังไม่ดี ไม่มีความชำนาญในการขับ หรือไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎของความปลอดภัยในการขับรถ

1.1.8 ความบกพร่องทางจิตใจหรือสภาพจิตใจไม่ปกติ เช่น เป็นโรคจิตประสาท สภาพจิตใจไม่ปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย เครียดมาก หรือหมกมุ่น ครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก ความตื่นเต้น ตกใจสูง มักเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

### 1.2 คนโดยสาร

การที่ผู้โดยสารขาดความระมัดระวัง เช่น ขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวัง การห้อยโหนโดยสารหรือการเปิดประตูดโดยสาร โดยขาดการระมัดระวัง นับว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

### 1.3 คนเดินเท้า

เกิดจากการเดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง ขาดความระมัดระวัง การวิ่งตัดหน้ารถ ความลังเลใจในการข้ามถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่เดินตามบาทวิถีหรือทางเท้า ไม่ข้ามตรงทางข้ามหรือสะพานลอย การสวมเสื้อผ้าสีเข้มเดินในเวลากลางคืน

## 2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ (Vehicular factor)

อุบัติเหตุซึ่งเกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนถนนน้อยมากเมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด บกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ อาจแยกอธิบายได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ พบว่าอุปกรณ์ของรถ ได้แก่ สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกเป็นอันตรายอย่างยิ่ง แต่ยางที่มีดอกยางมาก ๆ ความจริงก็ไม่ได้ช่วยอะไรมากนักเพราะที่สำคัญดอกยางจะต้องลึกด้วย

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่

1. รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตรและรถอีแต่นำออกมาวิ่งในทางโดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
2. รถบรรทุกหรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้
3. ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร
4. ไม่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย (Seat belt) อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

## 3. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม (Road and Environment)

คำว่า “ทาง” นี้มีความหมายกว้างกว่า “ถนน” เพราะทางได้หมายความถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเข้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทาง (ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 “ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”) สภาพแวดล้อม (Environment) ที่เกี่ยวกับการจราจร หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรา อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสภาพแวดล้อมนั้น ๆ จะต้องมีส่วนต่อ ผู้ขับขี่ด้วย จึงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

### 3.1 ลักษณะของทาง (Characteristic of roadway) ที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุ

1. จำนวนช่องเดินรถ (Number of lanes) ช่องเดินรถ หมายถึง “ทางเดินรถที่จัดแบ่งช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้” ช่องทางเดินรถที่ทับซ้อนกันเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ความกว้างของช่องเดินรถ (Lane width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนน มีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

3. แนวกั้นกลางถนน (Medians) แนวนี้ใช้กั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรก

4. ไหล่ทาง (Shoulders) ไหล่ทาง คือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นที่กันรั้วป้องกันมิให้รถตกลงไปในคู คลอง หรือเหว

5. เครื่องกั้นข้างทาง (Roadside obstructions) เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน ไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้

6. พื้นผิวทาง (Road surface) ปัญหาเรื่องพื้นที่ผิวทางและการสิ้นไถล นับเป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่ง การสร้างถนนสมัยใหม่จึงมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิดปกติหรือสภาพของพื้นผิวทางที่จะต้านทานต่อความลื่นของถนนในทุกฤดูกาล

7. แสงสว่าง (Lighting) แสงสว่างในท้องถนนมีความจำเป็นมากเพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น (Sight instance)

8. การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง (Geometric design) ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้ โดยทั่วไปแล้วมีไม่มากสำหรับบนทางหลวงในประเทศไทยเนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้

### 3.2 สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อาจจำแนกได้เป็น 3 ประการคือ

1. อุปกรณ์ความปลอดภัย(Safety Devices) ไม่สมบูรณ์ สิ่งเหล่านี้ ได้แก่ การจราจร ซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและ กลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง

2. อุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติหรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยไม่ดีหรือเลวร้าย เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ได้แก่ หมอกกลบจัด หิมะตก ลูกเห็บตก ฝนตกหนัก เป็นต้น

3. การกระทำของคน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น ที่พบในเขตเมืองมากที่สุดคือ มลพิษ (Pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (Noise pollution) และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ (Air pollution) สภาพะดังกล่าว จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดขัด จะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ อาจมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย



จะเห็นได้ว่าปัจจัยหลักทั้งสามด้าน ได้แก่ คน ยานพาหนะ ทางและสภาพแวดล้อมเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคน นับว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด เนื่องจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานยนต์ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คนที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบจราจรที่วางไว้ ความประมาท ความมั่งงาย การขับขี่ยานยนต์ขณะเมาสุรา การดูแลสภาพรถ และสุขภาพร่างกายของผู้ขับขี่

### พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ

ปัจจุบัน อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ องค์การอนามัยโลกถือว่า อุบัติเหตุเป็นโรคร้ายแรงชนิดหนึ่งซึ่งสามารถป้องกันได้เช่นเดียวกับโรคระบาดอื่นๆ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2527 : ก) ซึ่งถ้าพิจารณาถึงลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุทั้งหมดมีสาเหตุเกิดมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ได้เกิดจากความบังเอิญ แต่เกิดจากความบกพร่องของคน และระบบต่าง ๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ อุบัติเหตุจึงหลีกเลี่ยงได้โดยใช้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการให้การศึกษา การออกแบบทางวิศวกรรม และการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 3) ซึ่งพฤติกรรมกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเดินเล่น ความมั่งงาย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เกิดจากอุปนิสัยหรือเจตคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจึงแตกต่างกัน (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 10) จะเห็นได้ว่า เจตคติของคนจึงมีส่วนสำคัญมาก ในการป้องกันอุบัติเหตุ คนที่มีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยจะเป็นคนที่มี หลักการที่ดีในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุจราจรต้องเริ่มต้นตั้งแต่ว่าก่อนที่ผู้ขับขี่จะขึ้นนั่งหลังพวงมาลัยรถ โดยผู้ขับขี่ต้องมีความพร้อม 5 ข้อดังนี้ (กระทรวงสาธารณสุข. 2543 : 7)

1. ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ
  - 1.1 ผู้ขับขี่ต้องไม่มีความบกพร่องของสภาพร่างกาย เช่น ภาวะความเจ็บป่วย อ่อนเพลีย สายตามองเห็นไม่ชัดเจน หูตึง เป็นต้น
  - 1.2 ผู้ขับขี่ต้องไม่เสพสารเสพติด หรือสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น สุรายาบ้า
  - 1.3 ผู้ขับขี่ต้องมีสภาพจิตใจที่ปกติ เช่น อารมณ์ไม่ขุ่นมัว ไม่มีความวิตกกังวล ซึมเศร้า หรือมีความเครียด

2. ความพร้อมด้านทักษะการขับขี่ ผู้ขับขี่ต้องมีความชำนาญในการขับขี่ และขับรถถูกต้องตามกฎหมาย มีความสามารถในการตอบสนองหรือแก้ไขปัญหาในขณะที่ขับขี่ในสภาพการจราจรที่ติดขัดหรือในสถานการณ์ที่คับขัน เช่น ในสภาพพื้นผิวถนนที่ขรุขระ ทางลาดชัน ในขณะที่ฝนตก ถนนลื่นหรือหมอกลงจัด เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ขับขี่ต้องไม่ดื่มที่จะใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกกันน็อค เป็นต้น

3. ความพร้อมของรถ ผู้ขับจะต้องหมั่นตรวจสอบสภาพและแก้ไขข้อบกพร่องของรถอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เบรก แตร กระจกส่องหลัง กระจกส่องข้าง และสัญญาณต่าง ๆ เป็นต้น

4. ความพร้อมในเรื่องเส้นทาง ผู้ขับจะต้องเรียนรู้เส้นทางและสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่จะไป โดยเฉพาะในการเดินทางไกล หรือเดินทางในเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย

5. ความพร้อมในเรื่องการเรียนรู้กฎจราจร ข้อบังคับ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ รวมทั้งต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดด้วย

### มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรโดยเฉพาะการจราจรทางบกนั้นต้องแก้ที่สาเหตุของปัญหาดังกล่าวมาแล้ว 4 ประเด็น ถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และสิ่ง แวดล้อม ดังนั้นการป้องกันแก้ไข จะต้องเน้นหลัก 3 ประการ ได้แก่

1. ให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร ด้วยความรู้ (Knowledge) เจตคติ (Attitude) และการปฏิบัติ (Practices)
2. การควบคุมและบังคับ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement)
3. การปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic engineering)

มาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุสาภกลนั้น ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการที่เรียกว่า มาตรการ 3E (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2531 : 12) ได้แก่

1. การให้การศึกษาอบรม (Education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ ที่สำคัญ คือ ให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety consciousness or Safety mind)

2. การบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) คือผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสอบสภาพรถ การสอบต่อใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

3. การวิศวกรรม (Engineering) คือการปรับปรุงแก้ไขด้านวิศวกรรมโยธา ศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีการทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพทางและสิ่งแวดล้อมของทาง และการปรับปรุงยานพาหนะด้วย

ในมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีที่สุดก็คือ การให้การศึกษาโดยเฉพาะในชุมชนต่าง ๆ (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 36) ได้สนับสนุนเพิ่มเติมจากคำกล่าวที่ว่าอุบัติเหตุร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคน ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย ควรเน้นการเปลี่ยนแปลง แนวความคิด เจตคติ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 19) ที่ว่า จากการพิจารณาสาเหตุของอุบัติเหตุแล้ว ความบกพร่องของคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ และยากแก่การแก้ไขมากที่สุด หากเราประสงค์จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดสภาพแห่งความปลอดภัยขึ้นอย่างถาวรและจริงจังก็ต้องแก้ไขที่ตัวบุคคลนี้เอง

## การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร (ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว. 2532 : 17 – 21 ; อ้างอิงจาก บุญสม มาร์ติน และสำออง พ่วงบุตร. 2525 : 82 - 88) แนะนำถึงหลักการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการคือ

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

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ขอลดความเร็วของรถ กลับรถ ขอทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าพอสมควร

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางทางจราจรการออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวยโอกาส การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวยโอกาสปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่วางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางแซงก่อนหรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซง

1.1.5 ขับรถเร็วกว่าอัตราและช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับขี่รถควรมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาละ เทศะ

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่อันตราย ข้อปฏิบัติและข้อละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เช่น เมื่อถึงทางแยกควรหยุดรถก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เคียงคู่หรือแข่งขันไปกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์คันอื่น

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดยการควบคุมสภาพของยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้า ออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร

2. การจัดการความบกพร่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันข้างหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชะลอเป็นเหตุให้ระชนกัน ชนรถผู้เดินเท้ารถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ดัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแข่งซำยรถคันอื่น แซงในที่คับขัน กระะยะแซงผิด เป็นต้น

2.3 ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนนล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้าย ไม่หรีโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถตรงหัวเลี้ยวทางแยกหยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

2.4 สุขภาพของผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับรถได้ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสຸรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง เป็นต้น

3. การจัดการความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ควรหมั่น ตรวจตรา ดูแลบำรุงรักษา ซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลย เนื่องจากความไม่เอา ใจใส่เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนที่ชำรุด มีความลาดเอียงไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตกถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นกัน

5. ความร่วมมือจากผู้ใช้นถนนร่วมกัน รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือกันในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอาเปรียบ มีน้ำใจ ในการเดินทางซึ่งกันและกัน

## ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

### ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าหมวกกันน็อค มาจากภาษาอังกฤษว่า Anti-knock helmet เป็นหมวกที่จัดทำขึ้นสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อลดอันตรายบาดเจ็บและเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่และโดยสาร กรมวิทยาศาสตร์บริการ ได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัย หมายถึง หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ผานิต ไทยपाल. 2541 : 30)

สำหรับ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัยไว้ว่า หมวกนิรภัยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งครอบคลุมเฉพาะหมวกนิรภัยที่ใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มิได้ครอบคลุมถึงหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการแข่งขันซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัย โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกะโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติก ชนิดอะครีโลไนไตรล์ บิวตาลีน - สไตรีน เทอร์โพลิเมอร์ (Acrylonitrile butadiene -styrene terpolymer) หมวกนิรภัยนี้จะมีสีสันท่าง ๆ กันออกไป เช่น แดง เขียว น้ำเงิน เหลือง ส้ม ขาว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง เพื่อว่าเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล

ส่วนประกอบสำคัญที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้กับผู้สวมใส่ เช่น รองในกระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกัน และอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น รองในกระบังหมวก แถบรัดเบาะรอง แผ่นปิดหู สายรัดคาง สายรัดศีรษะ

หมวกนิรภัยที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน วูแกน ได้รวบรวมไว้ว่ามี 3 แบบ (ผานิต ไทยपाल. 2541 : 30 – 32 อ้างอิงจาก Vaughan, 1977 : 125) คือ

(1)แบบมาตรฐาน (Standard helmet) เป็นแบบแรกๆที่เริ่มใช้ป้องกันได้เฉพาะส่วนบนศีรษะ

(2)แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท (Jet helmet) ซึ่งดัดแปลงมาจากแบบมาตรฐาน ตัวหมวกยื่นต่ำลงถึงท้ายทอยทางด้านหลังและกระดุกขากรรไกรทางด้านหลัง

(3)แบบเต็มหน้า (Full face helmet) เป็นแบบล่าสุดมีส่วนป้องกันปากและฟันทางด้านหน้า

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ประเทศไทยได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้นิยมใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น จึงได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยภายในประเทศให้มีคุณภาพไม่น้อยไปกว่าของต่างประเทศ

### การเลือกและวิธีใช้หมวกนิรภัย (ผานิต ไทยपाल. 2541 : 39 – 40)

1. หมวกนิรภัยที่ใช้ควรมีขนาดที่เหมาะสมกับศีรษะ ไม่เล็กหรือไม่ใหญ่เกินไป และคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะ จึงจะสามารถลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้
2. การเลือกซื้อหมวกควรทดสอบ โดยการสวมหมวกและสายรัดคางให้แน่นแล้วผลักหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะควรเปลี่ยนขนาดหมวกใหม่
3. สีของหมวกนิรภัยควรมีสีสดใส เพื่อช่วยให้ผู้ขับรถข้างเคียงสามารถสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น
4. คุณภาพของหมวกนิรภัยและสายรัดคาง จะเสื่อมไปตามอายุการใช้งานจึงควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3-5 ปี หรือถ้าเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้วก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน
5. หมวกนิรภัยเป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยลดความรุนแรง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เท่านั้น แต่สิ่งที่สามารถช่วยให้ปลอดภัยที่สุดก็คือ การขับขี่ด้วยความไม่ประมาทและปฏิบัติตามกฎจราจร

### ข้อกฎหมายที่ควรทราบเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

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

1. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2538 เป็นต้นไป ทุกถนน ตรอก ซอย ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ จะต้องสวมหมวกนิรภัย
2. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตท้องที่จังหวัดใหญ่ ๆ ทั่วประเทศ 17 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น นนทบุรี เชียงใหม่ ชลบุรี นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ ภูเก็ต นครปฐม ปทุมธานี พิษณุโลก สงขลา สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และสมุทรปราการ จะมี ผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2538 เป็นต้นไป
3. จะมีผลบังคับครบทุกจังหวัดทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป
4. ลักษณะหมวกจะเป็นแบบหนึ่งแบบใดก็ได้ใน 3 แบบ คือ ครีงบ่ เต็มบ่ และ ปิดเต็มหน้า
5. หมวกนิรภัยที่ใช้ ถ้าแบบใดมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) แล้วก็ต้องใช้หมวกที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมกำกับไว้ ซึ่งในขณะนี้หมวก

นิรภัยแบบครึ่งใบและเต็มใบ มีการกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรมแล้ว และในกรณีที่มีกำบังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

6. การสวมหมวกนิรภัยต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

7. ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

8. กฎหมายนี้ไม่ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใด ที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม

### กฎหมายและระเบียบจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ สาระสำคัญของบางมาตราที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

#### 1. การใช้รถ

1.1 รถจักรยานยนต์ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพแข็งแรงมั่นคงสภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้อย่างตนเองและคนอื่น ๆ เช่น ห้ามใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์รถสมบูรณ์ครบถ้วนและใช้ได้ต้องมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไปหรือเสียงสัญญาณของรถ รถจักรยานยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้นต้องมีโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด และโคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถต้องส่องสว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุดต้องส่องแสงสว่างเมื่อห้ามล้อเท้า สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถจักรยานยนต์ และห้ามผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

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

2. สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

#### 3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้ทางดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุรา หรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณจากเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟกำลังแล่นผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถในช่องเดินรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

#### 4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

4.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

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

5. การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อผ่านทางแยก ทางร่วมหรือวงเวียน ต้องปฏิบัติ ดังนี้

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วม ทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรนั้น แต่ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ดังกล่าว เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

5.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณจราจร เมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

**ข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์**  
ตามกฎหมายกำหนดใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มี 3 ประการ คือ

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

**คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์**

1. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538)
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นคนที่เห็นได้ชัดว่า ไม่สามารถขับรถได้



5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตราย
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึด หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การขอเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว เป็นประเภทมีอายุ 1 ปี หรือต่ออายุปีต่อปี หรือเปลี่ยนเป็นประเภทตลอดชีพ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทชั่วคราว เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ถ้าเป็นประเภทตลอดชีพ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี
3. มีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
4. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538)
5. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นคนที่เห็นได้ชัดว่าไม่สามารถขับรถได้
6. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

7. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
8. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
9. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
10. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ

ตั้งแต่ 2 ครั้ง ขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถแต่อย่างใด อย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- 10.1 ความผิดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
- 10.2 ความผิดขับรถในขณะเมาสุราหรือเมายาอื่น
- 10.3 ความผิดขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 10.4 ความผิดขับรถใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- 10.5 ความผิดขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายต่อ

บุคคลหรือทรัพย์สิน

- 10.6 ความผิดขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของ

ผู้อื่น

### แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เป็นทฤษฎีที่ใช้ในการอธิบายพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของบุคคลได้มีการพัฒนาเกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมสุขภาพอย่างจริงจัง ในปี ค.ศ.1950 โดยโรเซนสต็อก (Rosenstock) ทั้งนี้เนื่องจาก ความร่วมมือของประชาชน ทางด้านการสาธารณสุขในการป้องกันปัญหาสุขภาพลดลง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านนี้จึงพยายามศึกษาสาเหตุ และหาแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้ประชาชนให้ความร่วมมือเพิ่มขึ้นในด้านการป้องกันการ รื้อค้นและการรักษาโรค (Mikhail. 1981 : 65; citing Rosenstock. 1974 : 1)

ในปี ค.ศ. 1958 ฮอคบอม (Hochbaum) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับแผนการเรียนรู้เฉพาะเจาะจง และได้มีการปรับปรุงโดยนำเอาการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสุขภาพและพฤติกรรมโดยใช้ทฤษฎีของเลวินมาอธิบายพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อด้านสุขภาพของแต่ละบุคคล แบบแผนที่ได้รับการยอมรับและนำมาใช้กันอย่างแพร่หลาย เรียกว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) องค์ประกอบพื้นฐานของแบบแผนนี้อาศัยตัวแปรทางจิตสังคมวิเคราะห์ พฤติกรรมอนามัยของบุคคล โดยอธิบายถึงพฤติกรรมและการตัดสินใจของบุคคลเมื่ออยู่ในภาวะเสี่ยงหรือภาวะที่ไม่แน่ใจ พฤติกรรมอนามัยของบุคคลนี้ขึ้นอยู่กับสิ่งที่บุคคลมองเห็นคุณค่าของสิ่งที่ตนจะได้รับและผลที่ได้จากการกระทำของตน (มนวดี ประกายรุ่งทอง. 2542 : 12 อ้างอิงจาก Becker and Maiman. 1975:11) และการที่บุคคลจะมีพฤติกรรมด้านสุขภาพเป็นแบบใดนั้น จะต้องขึ้นอยู่กับสิ่งต่อไปนี้คือ

1. แรงจูงใจให้หลีกเลี่ยง จากความเจ็บป่วยหรือวิธีการที่จะให้สบายขึ้น
2. ความต้องการที่มีสุขภาพดี
3. ความเชื่อว่าพฤติกรรมอนามัยนั้น ๆ จะป้องกันความเจ็บป่วย

เบคเกอร์และคนอื่น ๆ (มนวดี ประกายรุ่งทอง. 2542 : 12 อ้างอิงจาก Becker and others. 1977 : 349) กล่าวว่าความเชื่อของบุคคลนั้นจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยเวลาและความเชื่อจะเป็นไปในทางใดขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ลักษณะของสังคมวัฒนธรรม ประสบการณ์เกี่ยวกับความเจ็บป่วย ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโรคและการรักษาพยาบาล เป็นต้น โดยปัจจัยเหล่านี้จะทำให้บุคคลเกิดการเรียนรู้ (Perception) และพัฒนาไปเป็นความเชื่อในที่สุด

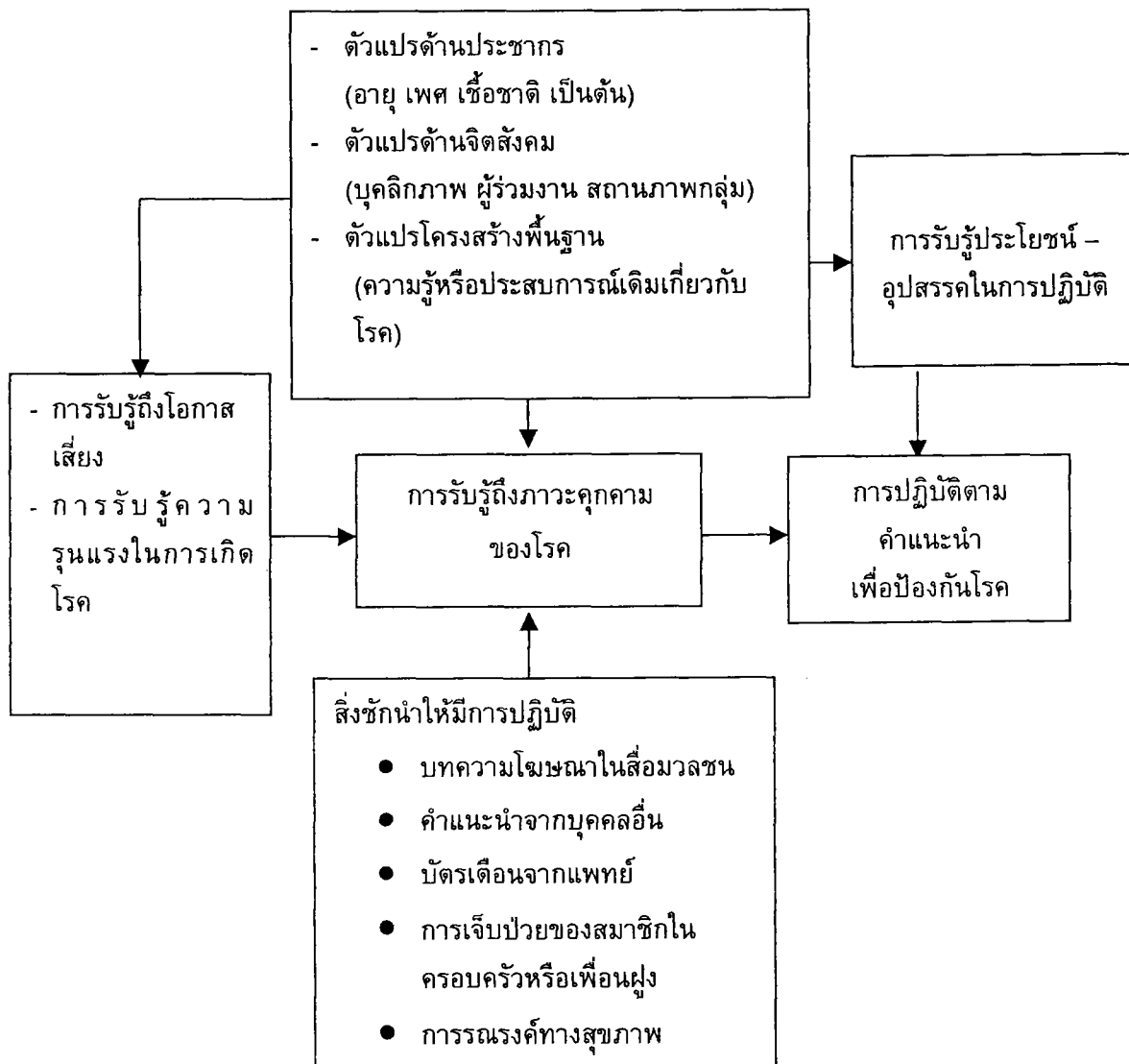
แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เป็นรูปแบบหนึ่งที่มีแนวคิดถูกสร้างมาเพื่อใช้อธิบายพฤติกรรมสุขภาพของบุคคล เกี่ยวกับการป้องกันตนเอง รวมทั้งพฤติกรรมสุขภาพเมื่อมีภาวะเจ็บป่วย (Rosenstock 1974 : 336)

การปฏิบัติหรือการแสดงออกของบุคคล ในการ คงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพ ซึ่งเป็นการปฏิบัติทั้งในและนอกระบบการแพทย์ ในการนำแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมาใช้ในการศึกษา พฤติกรรมการป้องกันสุขภาพจะทำให้สามารถเข้าใจและอธิบายได้ว่าทำไม และสภาวะการณ์ใดที่บุคคลจะมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันสุขภาพของตนเอง (สุรินทร์ กลัมพากร. 2538 : 25; อ้างอิงจาก Kirscht. 1991 : 321) ดังภาพประกอบ 3

การรับรู้ของบุคคล

ปัจจัยร่วม

การแสดงออกที่คาดว่าจะจะเป็น



ภาพประกอบ 3 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการป้องกันปัญหาสุขภาพ

### องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ มีองค์ประกอบดังนี้ (พรสุข หุ่นรินทร์. 2545 : 160 – 161 ; อ้างอิงจาก Strecher and Rosenstock 1997 : 44 – 47)

#### 1. การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อความเจ็บป่วย (Perceived susceptibility)

เป็นความเชื่อของบุคคลว่าตนเองมีโอกาสเกิดโรค การที่จะหลีกเลี่ยงภาวะที่จะเกิดโรคดังกล่าวจำเป็นต้องมีพฤติกรรมสุขภาพเพื่อป้องกันโรค และเป็นการรับรู้ว่าตนเองมีโอกาสเกิดภาวะแทรกซ้อนสำหรับผู้ป่วยที่ได้รับการวินิจฉัยแล้ว ซึ่งจะแตกต่างไปจากผู้มีสุขภาพดีทั่วไป (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2527:30) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคพัฒนามาจากแนวความคิดทฤษฎีพลังสนามของเลวิน (Lewin's Field Theory) ที่กล่าวว่า มนุษย์อยู่ในห้วงจักรวาล (Life space) ซึ่งประกอบด้วย 3 บริเวณ (Region) คือ บริเวณที่เป็นบวก บริเวณที่เป็นกลาง และบริเวณที่เป็นลบ สำหรับเชื้อโรคอยู่ได้เฉพาะบริเวณที่เป็นลบเท่านั้น เพราะฉะนั้นจึงพยายามผลักดันมนุษย์ที่อยู่ในบริเวณลบออกไปให้พ้นจากส่วนนี้ ดังนั้นมนุษย์จึงสร้างแรงต้านทานเพื่อต่อต้านเชื้อโรค โดยการสร้างความเชื่อให้เกิดขึ้นกับตนเองในการหลีกเลี่ยงภาวะโรค กล่าวคือ มนุษย์จะมีความเชื่อว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคและเมื่อเกิดเป็นโรคจะทำให้ร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นอันตราย เพราะฉะนั้นจึงต้องมีพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันโรค เพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดเป็นโรค (Rosenstock. 1974:330)

การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อความเจ็บป่วยหรือการเป็นโรคเป็นความเชื่อ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพทั้งในภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย ความเชื่อนี้จะแตกต่างออกไปแต่ละบุคคล บางคนเชื่อว่าตนเองไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคน้อยกว่าผู้อื่น ดังนั้น บุคคลเหล่านี้จึงหลีกเลี่ยงการเป็นโรคโดยการปฏิบัติตามเพื่อป้องกัน และรักษาสุขภาพในระดับที่แตกต่างกัน

เบคเคอร์ และไมแมน (Becker and Maiman. 1975:17 – 18) กล่าวว่า เมื่อบุคคลอยู่ในภาวะเจ็บป่วยและทราบการวินิจฉัยของตนแล้ว ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงจะเปลี่ยนแปลงไป เช่น ผู้ป่วยอาจจะไม่เชื่อการวินิจฉัยของแพทย์ ซึ่งจะทำให้การคาดคะเนเกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคซ้ำได้อีก และสำหรับบุคคลที่กำลังเจ็บป่วยจะมีระดับการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคสูงขึ้น ทำให้มีความรู้สึกว่ามีโอกาสต่อการเกิดภาวะแทรกซ้อนได้มากขึ้น

ดังนั้นในภาวะของความเจ็บป่วยพฤติกรรมทางด้านสุขภาพอนามัยของผู้ป่วยที่ได้รับการวินิจฉัยโรครายอย่างแน่นอนแล้วจะสามารถวัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อความเจ็บป่วยได้ 3 ด้าน คือ (Becker. 1974:83)

1.1 ความเชื่อที่มีต่อการวินิจฉัยโรคในรายที่มีอาหารหนักมาก ในรายที่ไม่ไว้วางใจ แพทย์หรือวิธีการวินิจฉัยโรค หรือในรายที่มีความเชื่อผิด ๆ ในด้านสุขภาพอาจจะไม่ยอมรับในการวินิจฉัยนั้น และทำให้การรับรู้โอกาสเสี่ยงของตนต่อความเจ็บป่วยนั้นบิดเบือนไป

1.2 การคาดคะเนของผู้ป่วยต่อการเกิดความรุนแรงของโรคซ้ำ หรือการกลับเป็นซ้ำในรายที่เคยมีอาการมาก่อน

1.3 ความรู้สึกของผู้ป่วยต่อการเกิดโรคแทรกซ้อนอื่น ๆ หรือการเจ็บป่วยด้วยภาวะอื่น ๆ

ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพได้ถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมาก ฮอคบอม (Hochbaum. 1958:1 – 28) กล่าวว่า การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดเป็นโรคนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญและมีอิทธิพลสูงกว่าปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลให้บุคคลเกิดการปฏิบัติตนเพื่อสุขภาพ ได้มีการศึกษาพฤติกรรม การป้องกันปัญหาทางสุขภาพของนักวิจัยจำนวนมาก พบว่า การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือในการปฏิบัติตามคำแนะนำ เช่น การศึกษาของฮาลลาล (Hallal. 1982:137 – 142) พบว่า การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคมะเร็งเต้านมในเพศหญิงมีความสัมพันธ์กับการตรวจเต้านมด้วยตนเองเป็นประจำ ได้สรุปว่า บุคคลที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคจะเห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดีโดยให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันโรคและส่งเสริมสุขภาพ ดังนั้นการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการทำนายพฤติกรรม การปฏิบัติตนเพื่อป้องกันรักษาโรคของบุคคล (จินตนา มณฑลปัญญากุล. 2542 : 38 อ้างอิงจาก Becker. 1974 : 409, 419)

## 2. การรับรู้ถึงความรุนแรงของโรค (Perceived severity)

เมื่อบุคคลได้รับรู้เกี่ยวกับโอกาสที่จะเป็นโรคแล้ว ถึงแม้บุคคลจะตระหนักถึงภาวะเสี่ยงหรือภาวะแทรกซ้อนก็ตาม แต่พฤติกรรมเพื่อป้องกันความเจ็บป่วยอาจจะไม่เกิดขึ้นถ้าหากบุคคลมีความเชื่อว่าความเจ็บป่วยนั้นจะทำให้เกิดอันตรายต่ออวัยวะหรือกระทบกระเทือนต่อฐานทางสังคมก็จะช่วยให้บุคคลตัดสินใจได้ว่าควรจะปฏิบัติตนเพื่อป้องกันโรคและรักษาสุขภาพหรือไม่ การรับรู้ความรุนแรงของโรคมีความหมายไปในด้านความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีความรุนแรงของโรค หรือปัญหาความเจ็บป่วยหรือเป็นความรุนแรงที่ผู้ป่วยประเมินว่าความรุนแรงของโรคที่เกิดขึ้นจริง (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2532:6) ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพได้รับการยอมรับว่าบุคคลถึงจะรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดความเจ็บป่วยก็ไม่เพียงพอที่จะกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมร่วมมือในการรักษาบุคคลจะต้องมีความเชื่อว่าความเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นมีผลกระทบที่รุนแรงต่อร่างกาย จิตใจ สัมพันธภาพในครอบครัว ความสามารถในการทำงานและบทบาททางสังคมของเราด้วย จึงจะเป็นแรงสนับสนุนให้มีพฤติกรรมร่วมมือในการรักษาเกิดขึ้น (Becker. 1974:84) ในการตัดสินใจว่าโรคหรือความเจ็บป่วยต่าง ๆ มีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด อาจวัดได้จากความกลัวหรือความวิตกกังวลที่เกิดขึ้นเมื่อเราได้รู้ถึงความรุนแรงของโรค เช่น การที่ต้องใกล้ชิดหรือติดต่อกับผู้ป่วยโรคนั้น ๆ และความทุกข์ทรมาน ซึ่งบุคคลนั้นจะได้รับในยามเจ็บป่วยหรือต้อง เผชิญหน้าเมื่อเขาป่วยหรือเป็นโรคนั้น ๆ เช่น เขาจะกังวลเมื่อได้รับรู้ถึงผลที่จะเกิดจากวิธีการรักษาพยาบาลความพิการหรือความเจ็บป่วยเรื้อรัง ตลอดจนความตายหรืออาการที่เกิดขึ้นอาจทำให้เรามีอายุสั้นกว่าที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามบุคคลอาจจะรับรู้ความร้ายแรงของโรคใดโรคหนึ่งมากกว่าอีกโรคหนึ่ง (Becker and others. 1974:348) การรับรู้ความรุนแรงของโรคของแต่ละบุคคลอาจจะมีความแตกต่างกัน โดยแต่ละบุคคลจะได้รับผลจากสิ่งเร้าภายนอกต่างกัน เช่น ความเชื่อ วัฒนธรรม การงานอาชีพ ความสัมพันธ์ทางสังคมของเรา เช่น บุคคลหนึ่งอาจไม่เชื่อว่าวัณโรคเป็นโรคร้ายแรง แต่เมื่อมีปัจจัยภายนอกมากระทบ เช่น ปัจจัยทางสังคม จิตวิทยา ได้แก่ ความรังเกียจของบุคคลอื่น บุคลิกลักษณะ สถานภาพของบุคคลเหล่านี้อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในความเชื่อและการรับรู้ถึงความร้ายแรงของโรคได้

การรับรู้ความร้ายแรงของโรคจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมอนามัยของบุคคล (Becker. 1974:334) นอกจากนี้ยังมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเจ็บป่วย (Ruth. 1973:147) คือการรับรู้เกี่ยวกับอาการของโรคและความเข้าใจเกี่ยวกับความร้ายแรง ไม่ว่าความเจ็บป่วยนั้นปรากฏให้เห็นจากสภาพร่างกาย หรืออาการที่แสดงหรืออาจจะไม่ปรากฏให้เห็นการรับรู้เกี่ยวกับความร้ายแรงเป็นตัวแปรสำคัญมากในการกำหนดพฤติกรรมการเจ็บป่วย ประการสำคัญการรับรู้ความร้ายแรงของโรคมิได้หมายถึงความร้ายแรงของโรค (มโนทัศน์ ประกายรุ่งทอง. 2542 : 18 อ้างอิงจาก Rosenstock. 1974:354 – 380) และการให้ ผู้ป่วยได้รับรู้ถึงความรุนแรงของโรคจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดความกลัวซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมในการปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อเผชิญภาวะความเจ็บป่วยนั้นหรือลดอันตรายที่จะเกิดขึ้น แต่ถ้าผู้ป่วยมีความเชื่อและวิตกกังวลอย่างมากต่อความรุนแรงของโรค อาจทำให้ผู้ป่วยมีพฤติกรรมปฏิเสธภาวะเจ็บป่วยนั้น ๆ และไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำก็ได้

ดังนั้นกล่าวโดยสรุปว่า การรับรู้ถึงความรุนแรงของโรคหรือความเจ็บป่วยเป็นส่วนหนึ่งที่สามารถทำนายพฤติกรรมความร่วมมือในการรักษาของผู้ป่วยได้ ส่วนในกรณีที่ได้ผลลบจะต้องพิจารณาตัวแปรทางด้านอื่น เช่น ประสบการณ์เดิม และพฤติกรรมทางด้านจิตวิทยาของผู้ป่วย ระดับความกลัวและความวิตกกังวลสูงเกินไป ซึ่งอาจมีสาเหตุต่าง ๆ กัน

### 3. การรับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและความสิ้นเปลืองหรืออุปสรรคต่าง ๆ (Perceived benefits and costs)

การรับรู้ผลประโยชน์ของการรักษา เป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความร่วมมือในการรักษาของผู้ป่วย ทั้งนี้เนื่องจากบุคคลจะให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามคำแนะนำถ้าเขามีความเชื่อว่าการปฏิบัตินั้นจะมีประสิทธิภาพในการป้องกันการสืบค้นหรือการรักษาโรค (Mikhail. 1981 : 81) ดังนั้นการรับรู้ถึงประโยชน์หรือประสิทธิภาพของการรักษาจึงนำไปสู่พฤติกรรมที่จะช่วยลดภาวะคุกคามจากโรคได้

การรับรู้ของบุคคลต่อโอกาสหรือความเสี่ยงต่อการเป็นโรค (Susceptibility) และการรับรู้ถึงความร้ายแรงหรืออาการของโรค (Severity) เป็นสภาวะจิตใจและความพร้อมที่จะกระทำหรือปฏิบัติ สิ่งใดสิ่งหนึ่งต่อไป และการที่บุคคลจะเลือกปฏิบัติอย่างไร ขึ้นอยู่กับความพร้อมทางด้านจิตใจ และการได้รับรู้ถึงผลประโยชน์ (Benefits) และอุปสรรค (Barriers) ตลอดจนความไม่สะดวกต่าง ๆ ในการกระทำนั้น ๆ ด้วย นั่นก็คือการที่บุคคลจะปฏิบัติหรือไม่ขึ้นอยู่กับว่าวิธีการนั้น ๆ จะต้องเป็นวิธีที่เขาเชื่อว่าจะให้ประโยชน์กับเขามากที่สุด คือ สามารถป้องกันความเจ็บปวดหรือลดภาวะความเจ็บป่วยที่กำลังคุกคามต่อภาวะสุขภาพได้และมีอุปสรรคน้อยที่สุด ซึ่งอุปสรรคในที่นี้หมายถึง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จะต้องเสีย เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่ายา ค่าพาหนะ เป็นต้น นอกจากนี้รวมถึงอุปสรรค ในแง่ทางกายภาพ (Physical) เช่น การเดินทางความสะดวกสบายและอุปสรรคทางด้านจิตใจ (Psychological) เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ป่วยกับบุคลากรสาธารณสุข ความวิตกกังวลในการปฏิบัติสิ่งที่ไม่เคยชิน เป็นต้น

สรุปได้ว่าการรับรู้ประโยชน์และค่าใช้จ่ายตลอดจนอุปสรรคต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับความร่วมมือในการรักษาและความสามารถใช้ทำนายถึงพฤติกรรมให้ความร่วมมือ ในการรักษาได้ เช่น เรื่องค่าใช้จ่ายที่แพงเกินไป ความไม่สะดวกในการรักษา ความเจ็บปวด ความตาย เป็นต้น

#### 4. สิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ (Cues to Action)

สิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติเป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่เสริมให้บุคคลมีความพร้อมในการแสดงพฤติกรรม เบคเคอร์และไมแมน (Becker and Maiman. 1975 : 11) กล่าวว่าเพื่อให้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสมบูรณ์ควรศึกษาสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติด้วย ซึ่งจะมี 2 ชนิด คือ สิ่งชักนำภายในเป็นการรับรู้สภาวะร่างกายของตนเอง เช่น เมื่อมีอาการเจ็บป่วยและสิ่งชักนำภายนอกเป็นปฏิสัมพันธ์ของบุคคล เช่น การได้รับคำแนะนำจากบุคคลอื่น หรือผลของสื่อต่าง ๆ เช่น การรณรงค์ทางสุขภาพหรือการได้รับคำกระตุ้นเตือนจากแพทย์ตลอดจนประสบการณ์ที่เคยมีบุคคลในครอบครัวหรือเพื่อนร่วมงานเจ็บป่วย สิ่งเหล่านี้จะช่วยให้บุคคลปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเกี่ยวกับสุขภาพ ในการวัดหรือศึกษาสิ่งชักนำเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในการศึกษาแบบย้อนหลัง (Retrospective) เนื่องจากเป็นสิ่งที่สืบได้โดยง่ายและผู้ที่ได้รับสิ่งชักนำแล้วมีการปฏิบัติกับผู้ที่เคยได้รับแล้วไม่ได้ปฏิบัติก็มีความจำในเรื่องนั้น ๆ ต่างกัน (มนวดี ประกายรุ่งทอง. 2542 : 21 อ้างอิงจาก Rosenstock. 1974 : 332 - 333)

#### 5. ปัจจัยร่วมและสิ่งเอื้ออำนวย (Modifying and enabling factors)

ปัจจัยต่าง ๆ (Modifying factors) เป็นปัจจัยตามสภาพความจริงที่ส่งเสริมหรือขัดขวางการปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพส่วนบุคคล (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ. 2534:32) ปัจจัยร่วม ได้แก่ ประชากร โครงสร้าง ทักษะคิด ปฏิสัมพันธ์ และการสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นตัวแปรทางพฤติกรรมสังคมซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันรักษาสุขภาพ ด้วยการศึกษาวิจัยพบว่า ตัวแปรที่ส่งผลในการทำนายความร่วมมือในการป้องกันรักษาสุขภาพได้อย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ ตัวแปรด้านประชากร เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สถานภาพสมรส และฐานะทางสังคมมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือในการรักษาผู้ป่วย (Becker and Maiman. 1975:11 – 16) และจากการศึกษาวิจัยพบว่าปัจจัยร่วมที่ส่งผลในการทำนายพฤติกรรมได้อย่างสม่ำเสมอคือสัมพันธภาพระหว่างผู้ป่วยและเจ้าหน้าที่และนำไปสู่การปฏิบัติตัวที่ถูกต้องตามคำแนะนำ ได้แก่ การที่เจ้าหน้าที่ให้ความเป็นกันเองการยอมรับและเข้าใจในตัวผู้ป่วย การให้ข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นแก่ผู้ป่วย

#### 6. ความสามารถแห่งตน (Self-efficacy)

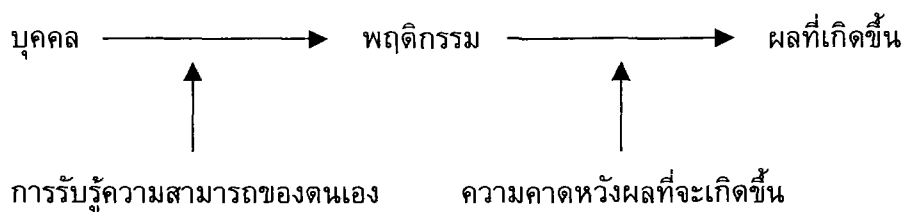
ในช่วงปี ค.ศ. 1977 แบนดูรา ได้แนะนำแนวคิดเกี่ยวกับความสามารถแห่งตน (Self-efficacy) หรือ ความคาดหวังในความสามารถ (Efficacy expectation) โดยมีการแยกออกจากความคาดหวังในผลลัพธ์ (Outcome expectation) ซึ่งได้มีความเชื่อว่า ควรเพิ่มตัวแปรนี้ในองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อทางสุขภาพเพื่อเพิ่มอำนาจในการทำนายพฤติกรรม

ความสามารถแห่งตน หมายถึง ความเชื่อในความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมที่ต้องการให้บรรลุเป้าหมายด้วยผลความสำเร็จ

ในระยะเริ่มแรก แบบแผนความเชื่อทางสุขภาพเน้นพฤติกรรมป้องกันโรค เช่น การตรวจสุขภาพประจำปี การฉีดวัคซีนให้ภูมิคุ้มกันโรค ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ปฏิบัติได้ง่าย ดูเหมือนว่ากลุ่มเป้าหมายมีความสามารถแห่งตนเพียงพออยู่แล้วที่จะกระทำพฤติกรรมง่าย ๆ จึงไม่มีใครตระหนักถึงความสามารถแห่งตน

ในปัจจุบัน แบบแผนความเชื่อทางสุขภาพได้รวมเอาความสามารถแห่งตน เป็นความเชื่อในความสามารถว่า สามารถเปลี่ยนแปลงได้ การเปลี่ยนแปลงให้ประสบผลสำเร็จต้องมีแรงจูงใจเพื่อการเปลี่ยนแปลง เช่น การรับรู้ถึงภาวะคุกคามในขณะนั้น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะเกิดประโยชน์ เมื่อสามารถยอมรับค่าใช้จ่ายได้ และมีความรู้สึกถึงความสามารถในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงนั้น (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2545 : 161 อ้างอิงจาก Egger and others. 1999 : 30)

แบนดูราได้พัฒนาและทดสอบทฤษฎีการรับรู้ความสามารถของตนเอง โดยมีสมมติฐานของทฤษฎี คือ ถ้าบุคคลสามารถรับรู้หรือมีความเชื่อในความสามารถของตนเอง โดยทราบว่าจะต้องทำอะไรบ้าง และเมื่อทำแล้วจะได้ผลตามที่คาดไว้ บุคคลก็จะปฏิบัติตามนั้น โครงสร้างที่สำคัญของทฤษฎี ดังแสดงในภาพประกอบ 4 (นิภา อินทนิล. 2545 : 58 – 59 ; อ้างอิงจาก Bandura. 1977 : 79)



ภาพประกอบ 4 ความสัมพันธ์ที่ต่างกันระหว่างการรับรู้ความสามารถตนเอง และความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น

จากภาพประกอบ 4 จะเห็นว่าโครงสร้างของทฤษฎีความสามารถแห่งตนเอง มีส่วนประกอบที่สำคัญดังนี้

1. การรับรู้ความสามารถของตนเอง หมายถึง ความเชื่อของบุคคลที่ว่าตนสามารถทำพฤติกรรมต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ได้ เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการ เป็นการรับรู้ที่เกิดขึ้นก่อนกระทำ
2. ความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น หมายถึง ความเชื่อด้านบุคคลประมาณค่าถึงพฤติกรรมเฉพาะอย่างที่จะปฏิบัติ ซึ่งจะนำไปสู่ผลลัพธ์ตามที่คาดหวังไว้ เป็นการคาดหวังในผลที่จะเกิดขึ้นที่สืบเนื่องจากพฤติกรรมที่ได้ทำ กล่าวคือ เป็นการตัดสินใจว่าผลกรรมใดจะเกิดขึ้นจากการกระทำ

ความคาดหวังเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้น เป็นการตัดสินใจว่าผลกรรมใดจะเกิดขึ้นจากการกระทำ พฤติกรรมดังกล่าว การรับรู้ความสามารถของตนเองและความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันมาก ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองมีผลต่อการตัดสินใจที่จะกระทำพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ ดังแสดงในภาพประกอบ 5 (สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2541 : 59)



|                                 |            | ความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น |                           |
|---------------------------------|------------|----------------------------|---------------------------|
| การรับรู้ความสามารถ<br>ของตนเอง | สูง<br>ต่ำ | สูง                        | ต่ำ                       |
|                                 |            | มีแนวโน้มที่จะทำแน่นอน     | มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ       |
|                                 |            | มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ        | มีแนวโน้มที่จะไม่ทำแน่นอน |

ภาพประกอบ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองและความคาดหวังที่เกิดขึ้น

จากภาพประกอบ 5 จะเห็นความสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองกับความคาดหวังเกี่ยวกับผลกรรมที่จะเกิดขึ้นได้ว่า ถ้าหากบุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองสูง จะมีความคาดหวังเกี่ยวกับผลกรรมที่เกิดขึ้นสูงเช่นเดียวกัน บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองต่ำ จะมีความคาดหวังเกี่ยวกับผลกรรมที่เกิดขึ้นต่ำด้วย หรือความคาดหวังส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นไปในทางตรงกันข้าม บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะตัดสินใจ ไม่กระทำพฤติกรรมนั้น (บุปผา ทิมสุนทร. 2542 : 35 อ้างอิงจาก Bandura.1977 : 241)

แบนดูรา (Bandura. 1977 : 84 - 85) ได้เสนอลักษณะความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลเป็น 3 มิติ คือ

มิติที่ 1 เกี่ยวับปริมาณของความคาดหวัง (Magnitude) ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนจะแตกต่างกันในแต่ละบุคคล ในการกระทำพฤติกรรมหนึ่งหรือบุคคลเดียวกันจะแตกต่างกันพฤติกรรมที่แสดงออกมาในความยากง่ายเป็นการคาดหวังของบุคคลว่าตนจะทำงานสำเร็จถึงระดับไหน

มิติที่ 2 เกี่ยวกับการนำไปใช้ (Generality) ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนในการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์อื่นซึ่งประสบการณ์การปฏิบัติงานบางอย่างก่อให้เกิดความสามารถในการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์อื่นที่คล้ายกันแต่ในปริมาณที่แตกต่างกันได้ ประสบการณ์บางอย่างไม่อาจนำความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตน สามารถนำไปใช้ในสถานการณ์อื่นได้

มิติที่ 3 เกี่ยวกับความเข้มหรือความมั่นใจ (Strength) ถ้าความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนมีความเข้มน้อย บุคคลจะไม่มั่นใจในความสามารถของตน เมื่อประสบการณ์ไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง จะทำให้ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถตนลดลง ตรงกันข้าม ถ้าความเข้มหรือความมั่นใจมาก บุคคลจะมีความบากบั่นมานะพยายาม แม้ว่าจะประสบเหตุการณ์ที่ไม่สอดคล้องกับความคาดหวังบ้างก็ตาม จะเห็นได้ว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง มีผลต่อการกระทำพฤติกรรมของบุคคล ขึ้นอยู่กับปริมาณของความคาดหวัง ความสามารถนำไปใช้ และความเข้มหรือความมั่นใจ ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิด การรับรู้ความสามารถของตนเอง เพิ่มในองค์ประกอบแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพราะเชื่อว่าระดับการรับรู้ความสามารถของตนเองจะมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยทางชีวสังคม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยได้มีผู้ศึกษาค้นคว้านงานวิจัยทั้งต่างประเทศและในประเทศ

### งานวิจัยในต่างประเทศ

ลูน่า และคนอื่น ๆ (Luna and others. 1983 : 695) ได้ศึกษาเรื่องอิทธิพลของภาวะความมีเมามากที่เกิดจากแอลกอฮอล์ต่อการได้รับบาดเจ็บ ในผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 134 ราย มีผู้อยู่ในอาการ มีเมามาก 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 25 ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีเมามากไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย ทำให้จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเพิ่มเป็น 2 เท่าของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่มีอาการมีเมามาก

จินาดู (Jinadu. 1984 : 153 – 156) ได้ศึกษาระบาดวิทยา อุบัติเหตุยานยนต์ใน โอโย สเตท ประเทศไนจีเรีย ปี ค.ศ. 1979 – 1982 ผลการศึกษาพบว่ามีอัตราป่วยจากอุบัติเหตุ 34 ต่อประชากร 100,000 คน ร้อยละ 7.4 เสียชีวิต จำนวน 2 ใน 3 เกิดในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นหนุ่มสาว ส่วนใหญ่เกิดในช่วงคริสต์มาส เทศกาลอีสเตอร์ และช่วงวันหยุด ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล รถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถที่เกี่ยวกับการค้าขาย สาเหตุที่สำคัญ คือ คนขับขาดความรู้ขาดประสบการณ์ในเส้นทางและเมาสุรา

ไฟฟ์ และคนอื่น ๆ (Fife and others. 1984 : 473 - 478) ศึกษาผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่แผนกอุบัติเหตุจำนวน 41 แห่ง ในรัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดมากในกลุ่มอายุ 15 - 24 ปี เพศชายมากกว่าเพศหญิงและอุบัติเหตุจากการจราจร เป็นสาเหตุการตายสูงเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุอื่น ๆ

ลีส์ (Lease. 1986 : 83) ได้ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมืองของรัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุและมีอัตราการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง

ดิซิคโก (Decicco. 1987 : 112) ได้ศึกษาความเห็นของผู้ขับรถ อายุ 18 – 22 ปี ในเรื่องความปลอดภัยในการจราจรทางบกใน 9 เมือง ของสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดา ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุ โดยให้ผู้ถูกศึกษาตอบถึงทัศนคติ ความเชื่อทั่วไป และพฤติกรรมขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาของความปลอดภัยในการจราจรและการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ จากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง เกิดจากปัจจัยหลายด้านร่วมกับปัญหาทางด้านสังคมหลายประการ ทำให้ข้อบกพร่องแตกต่างกันออกไป กลุ่มเพศหญิงเป็นกลุ่มที่มีข้อแตกต่างกับเพศชายและมีพฤติกรรมความปลอดภัยดีกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ไทท์ (Tight. 1988 : 8 c) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรไปมาต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยทำการเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุจากที่พักอาศัยในแถบ 5 เมืองใหญ่ ๆ ในประเทศอังกฤษ ตามตัวแปร เพศ อายุ ลักษณะของสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ ระยะทางไกลจากบ้าน

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่เกิด ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านอุบัติเหตุในการสัญจรไปมาบนท้องถนน มีความสัมพันธ์ต่อการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

โบเรเนอร์ (Borener. 1991 : unpage) แสดงให้เห็นว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์บนทางหลวงมีความสัมพันธ์กับรายได้และสถานภาพของการประกอบอาชีพ อัตราการเสียชีวิตจะสูงสำหรับผู้มีรายได้น้อย ทั้งนี้ ผู้มีรายได้น้อยมักจะขับรถเก่าหรือถ้าขับรถใหม่ก็เป็นรถที่มีมาตรฐานไม่สูงพอ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีโอกาสเสียชีวิตได้ง่าย

### งานวิจัยในประเทศ

วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ (2529 : 19) ได้ศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2519 – 2522 ผลการศึกษาพบว่า จำนวนผู้ป่วยส่วนใหญ่ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในกลุ่มวัยรุ่น 14 – 24 ปี และกลุ่มวัยผู้ใหญ่คือ อายุ 25 - 35 ปี

ปกิจ พรหมายน (2530 : ก – ข) ได้ศึกษาถึงความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างได้มาจากการเลือกตามสัดส่วนที่กำหนดในด้านเพศ และอายุ จำนวนทั้งหมด 300 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างดี และยังพบว่าความรู้มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันแต่ไม่พบว่าผู้ขับขี่ที่มีเพศ ระดับการศึกษา ภูมิสำเนา ระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวัน จำนวนครั้งของการได้ใบสั่ง การประสบอุบัติเหตุจากการจราจรแตกต่างกัน มีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน

ประเสริฐ กระจำวงศ์ และคนอื่น ๆ (2534 : 62) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ป่วยที่มารักษาที่โรงพยาบาลมะเร็ง โดยทำการศึกษาย้อนหลังโดย รวบรวมข้อมูลจากรายงานการรักษา บัตรตรวจโรค และรายงานนิเวศผู้ป่วยทุกรายที่ได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุในเขตจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมาทำการตรวจรักษาที่โรงพยาบาลมะเร็ง อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2533 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2533 มีจำนวนทั้งสิ้น 408 คน พบว่า เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคือ จำนวน 286 คน โดยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในอายุ 10-14 ปี ปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรได้แก่การดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุซ้ำและประวัติการเกิดอุบัติเหตุในครอบครัว

อำนาจ นาคแก้ว (2534 : ก - ข) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร ในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจากการจราจร และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร ในระยะ 1 ปี ก่อนการเก็บข้อมูล รวมจำนวนทั้งสิ้น 427 ราย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ อายุ การไม่มีหรือไม่ทราบว่ามีโรคประจำตัว การเคยได้รับใบสั่ง การเคยระบายนารวมหรือหงุดหงิดด้วยการขับรถ การเป็นคนโกรธหรือใจร้อน ความรู้กฎจราจร การขับรถทุกวัน ระยะเวลาในการขับ ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการ

เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ การทำประกันชีวิต วิธีการขับขี่ที่รถยนต์ ระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถยนต์ และลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์

รุ่งศรี ศศิธร (2536 : 90 - 91) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่ออำนาจควบคุมด้านสุขภาพกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี จำนวน 200 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ประโยชน์อุปสรรค โดยการรับรู้ประโยชน์ - อุปสรรค เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้ดีที่สุด

สุรินทร์ กลัมพากร (2538 : ก - ข) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 15.80 และกลุ่มที่เคยมีการใช้เข็มขัดนิรภัยส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.70 มีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่เหมาะสม ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะส่วนใหญ่มีการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในระดับปานกลางร้อยละ 67.50 มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์-อุปสรรคของการใช้เข็มขัดนิรภัยในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 63.20 และ ร้อยละ 79.00 ตามลำดับ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะได้รับสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 60.50 จากรายงานการวิจัยที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษา การไม่สูบบุหรี่ ความรู้สึกว่าสะดวกในการคาด ความสุขสบายไม่ติดขัดเวลาคาดแล้วและทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น การมีสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟเตือนให้คาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยให้คาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น ผู้ขับรถในเมืองใหญ่จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ขับรถในเมืองเล็ก

ประภา นัครา (2539 : 102 - 103) ได้ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต ในผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ที่มีอายุระหว่าง 15 - 24 ปี มีพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด นอกจากนี้ยังพบว่า ระดับการศึกษาที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิสุทธิ อริยภิญโญ (2539 : 39 - 73) ได้ศึกษาตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 601 คน ได้มาจากการสุ่มแบบเจาะจง จากผู้ที่มาติดต่อราชการกับฝ่ายทะเบียนรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน เจตคติต่อพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังพบว่า ตัวแปรลักษณะจิต ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง และตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี่ สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัยได้ โดยตัวแปรที่

ทำนายได้ดีคือ เจตคติต่อการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ ระยะเวลาได้รณมา ระดับการศึกษา และสภาพถนน ตัวทำนายที่ดีที่สุดคือ เจตคติต่อการขับชื้ออย่างปลอดภัย

กฤตยา พันธุ์วิไล ( 2540 : 82 - 83 ) ทำการศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 381 คน ได้มาจากการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร มีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุจากการจราจร นอกจากนี้ยังพบว่าวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ที่มีความแตกต่างด้าน อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับรถยนต์และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน

เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 134 - 137) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ที่มารับบริการตรวจ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ โดยเลือกแบบเจาะจง จำนวน 105 รายดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ผลจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน แต่ผู้ที่มีการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันตนเองขณะขับขี่จักรยานยนต์ต่างกันจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

วิเชียร มุริจันทร์ (2541 : 131 - 134) ได้ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร จากผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ในถนนวิภาวดีรังสิต และถนนที่ต่อเนื่องหรือตัดผ่าน โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 200 ชุด และสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นเครื่องมือในการศึกษา ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา รายได้ ความรู้เรื่องกฎจราจร ประสบการณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมในการขับขี่ ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ อายุและสถานภาพสมรส

มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542 : 73 - 75 ) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ในเขตกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 400 คนได้มาโดยการสุ่มแบบบังเอิญ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์อุปสรรคในการใช้เข็มขัดนิรภัย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ส่วนการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และพบว่าปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้าน สุขภาพที่สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้คือการรับรู้ประโยชน์อุปสรรคในการใช้เข็มขัดนิรภัย

บุปผา ทิมสุนทร (2542 : 95) ทำการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในกลุ่ม

ตัวอย่างจำนวน 400 คน ได้มาจากการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามและแบบทดสอบ ผลการศึกษาส่วนหนึ่ง พบว่า นักศึกษาที่มีความสามารถแตกต่างกัน จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

วรรณา อึ้งสิทธิพูนพร ( 2543:85 ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 360 คน กลุ่มตัวอย่างได้มาโดยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ เก็บข้อมูลโดยใช้แบบทดสอบและแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุแตกต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 20 -30 ปี, 31 - 40 ปี และ 41 - 50 ปี มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ดีที่สุดคือ ผู้ที่มีอายุ 41 - 50 ปี นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาค่ำกว่าประถมศึกษา

นภดล บำรุงกิจ ( 2544 :110 ) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน ในกลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน ณ ที่ตั้งดอนเมือง จำนวน 400 ราย เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า อายุ มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดย กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 36 ปี และสูงกว่า มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 26 - 35 ปี และกลุ่มที่มีอายุ 25 ปี และต่ำกว่าตามลำดับ และยังพบว่าจำนวนปีที่ขับขีรถจักรยานยนต์ มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 13 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ รองลงมาคือ กลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับขี 3 ปีลงมา และ 7 - 12 ปี ตามลำดับ

นิภา อินทนิล (2545 : 125 -128) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการ ขับขีรถยนต์ของพนักงานขับรถโรงพยาบาลชุมชน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน ในจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 220 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์อยู่ในระดับดี นอกจากนี้ยังพบว่า อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการขับรถประจำโรงพยาบาลต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ไม่แตกต่างกัน และพบว่าการรับรู้ภาวะฉุกเฉินของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ และความสามารถแห่งตนด้านความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์อย่างมีนัย

สำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และยังพบว่าตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซึร์กยนต์ ได้แก่ ความสามารถแห่งตนด้านความปลอดภัยในการขับซึร์กยนต์ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการขับซึร์กยนต์ ความเชื่อภายใน – ภายนอกตนด้านความปลอดภัย สภาพแวดล้อม และการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการขับซึร์กยนต์

จากตัวแปรต่าง ๆ ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าตัวแปรเหล่านี้ได้ถูกนำมาศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันสุขภาพทั้งในวรรณกรรมและผลงานวิจัย ต่าง ๆ มากมายดังกล่าวนั้นแล้ว ทั้งนี้ก็นำมาอธิบายกรอบของพฤติกรรมสุขภาพ ในการป้องกันโรค การทำนายพฤติกรรม สุขภาพในการป้องกันโรค ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่บุคคลปฏิบัติ เพราะเชื่อว่าจะทำให้ตนเองมีสุขภาพดีจึงสามารถกล่าวได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพ ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับความเชื่อด้านสุขภาพซึ่งประกอบด้วยการรับรู้เกี่ยวกับสุขภาพในด้านต่าง ๆ ที่จูงใจให้ปฏิบัติ เช่น การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ทั้งสองด้านนี้ จะทำให้บุคคลมีความพร้อมที่จะปฏิบัติเพื่อป้องกันโรค และการรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติสูง จะส่งผลให้บุคคลปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค ส่วนการที่บุคคลจะปฏิบัติในการป้องกันโรคได้เพียงใดขึ้นอยู่กับสิ่งที่จะส่งเสริมหรือกระตุ้นให้บุคคลปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วยสิ่งกระตุ้นภายในร่างกายและสิ่งกระตุ้นภายนอก ร่างกาย นอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญอีกปัจจัย คือความรู้เรื่องโรค หรือการได้รับข่าวสารต่าง ๆ นอกจากจะเป็นสิ่งกระตุ้นภายนอก ร่างกายที่กระตุ้นให้บุคคลเกิดการรับรู้แล้ว ความรู้เรื่องโรคยังมีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติของบุคคลโดยตรงด้วย เพราะเมื่อความรู้ได้ผ่านเข้ากระบวนการเรียนรู้จะทำให้บุคคลเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือทำให้บุคคลมีความสามารถเพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่เดิมทั้งในด้านความเข้าใจ ความรู้สึนึกคิดและด้านปฏิบัติ ทั้งนี้จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าความสำเร็จในการส่งเสริมสุขภาพของบุคคลนั้น เนื่องจากมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสุขภาพ ทำให้บุคคลมีความสามารถในการป้องกันตัวเองได้มากขึ้น ซึ่งพบว่า มีความสัมพันธ์กับความร่วมมือในการรักษา และ พฤติกรรมในการป้องกันโรค ผู้วิจัยได้เห็นความสำคัญ มีความสนใจที่จะทำการศึกษาดังกล่าวต่าง ๆ ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยคาดว่าความเชื่อด้านสุขภาพที่ดี จะมีผลต่อพฤติกรรมในการป้องกันโรค

### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินการศึกษาค้นคว้า ดังนี้

1. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า
  - 2.1 ลักษณะของเครื่องมือ
  - 2.2 ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ
  - 2.3 เกณฑ์การให้คะแนนและการแปลความหมาย
  - 2.3 การหาคุณภาพเครื่องมือ
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

#### การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

##### ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า เป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 1,500 คน (พ.ศ. 2546)

##### กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี พ.ศ. 2546 ได้ดำเนินการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เทคนิคการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling) จำนวน 315 คน โดยดำเนินการดังนี้

1. กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการคำนวณขนาดตัวอย่างของยามานะ (วิเชียร เกตุสิงห์, 2538 : 27)

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

|       |     |     |                                      |
|-------|-----|-----|--------------------------------------|
| เมื่อ | $n$ | แทน | จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง            |
|       | $N$ | แทน | จำนวนประชากรทั้งหมด                  |
|       | $e$ | แทน | ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง 0.05 |

ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 315 คน



2. ทำการเลือกโรงงานโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) ด้วยวิธีการจับฉลาก จำนวน 9 โรงงาน จาก 19 โรงงาน ได้แก่ โรงงานยางสยามจำกัด โรงงานการ์เดียนอินดัสทรี โรงงานกระเบื้องหลังคาเซรามิคไทย โรงงานสยามไฟเบอร์กลาส โรงงานสยามอุตสาหกรรมยิปซัม โรงงานสยามเลมเมอร์ช โรงงานนพพลาสติกอุตสาหกรรม โรงงานสยามฟรุ๊กว่าว และ โรงงานยู เอ็ม ไอ – เลาเฟิน และนำมาคำนวณหาขนาดของตัวอย่างในแต่ละโรงงานอย่างเป็นสัดส่วนกับขนาดของประชากรในแต่ละโรงงาน

3. เลือกตัวอย่างพนักงานตามจำนวนที่คำนวณได้จากทั้ง 9 โรงงาน โดยใช้การเลือกแบบบังเอิญ (Accidental sampling) ตามตาราง 2

ตาราง 2 จำนวนและกลุ่มตัวอย่างแต่ละโรงงาน

| ชื่อโรงงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง         | จำนวนประชากร<br>แต่ละโรงงาน | กลุ่มตัวอย่าง |
|----------------------------------------|-----------------------------|---------------|
| 1. โรงงานยางอุตสาหกรรมจำกัด            | 280                         | 94            |
| 2. โรงงานการ์เดียนอินดัสทรี            | 40                          | 14            |
| 3. โรงงานหลังคากระเบื้องหลังคา เซรามิค | 40                          | 14            |
| 4. โรงงานสยามไฟเบอร์กลาส               | 60                          | 20            |
| 5. โรงงานสยามอุตสาหกรรมยิปซัม          | 35                          | 12            |
| 6. โรงงานสยามเลมเมอร์ช                 | 120                         | 40            |
| 7. โรงงานนพพลาสติกอุตสาหกรรม           | 50                          | 17            |
| 8. โรงงานสยามฟรุ๊กว่าว                 | 110                         | 37            |
| 9. โรงงาน ยู เอ็ม ไอ-เลาเฟิน           | 200                         | 67            |
| รวม                                    | 935                         | 315           |

### การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

#### ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีลักษณะแบบสำรวจรายการ (Check list) และเติมข้อความ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถาม การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า(Rating scale) 5 ระดับ

คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งข้อคำถามมีทั้งทางบวกและทางลบ จำนวน 40 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่แบบสอบถามปริมาณข้อมูลข่าวสารที่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับจากแหล่งต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ กฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ ได้รับเป็นประจำ ได้รับเป็นบางครั้ง และไม่เคยได้รับจำนวน 16 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง และคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย ซึ่งข้อคำถามมีทั้งทางบวกและทางลบ จำนวน 12 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ ซึ่งข้อคำถามมีทั้งทางบวกและทางลบ จำนวน 17 ข้อ

#### ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาทฤษฎี เอกสาร ตำรา และวารสารที่เกี่ยวข้องกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ศึกษาหลักเกณฑ์ และวิธีสร้างแบบสอบถามจากตำราและเอกสารต่างๆ สร้างแบบสอบถาม ตามหลักเกณฑ์ให้ครอบคลุมเนื้อหาและความมุ่งหมายที่ต้องการทั้งหมด
3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อประธานและกรรมการควบคุมปริญญาบัตรตรวจสอบ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข
4. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา จากนั้นผู้วิจัยนำมาปรับปรุงแก้ไข ก่อนนำเสนอต่อประธานและกรรมการควบคุมปริญญาบัตรตรวจสอบอีกครั้ง
5. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับพนักงานที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกเขตอุตสาหกรรมเครื่องซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี 50 คน แล้วนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ

#### เกณฑ์การให้คะแนน

1. แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ข้อคำถาม มีทั้งลักษณะทางบวกและทางลบ เกณฑ์การให้คะแนนขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อคำถามดังนี้

| ข้อเลือก             | ข้อความมีลักษณะทางบวก | ข้อความมีลักษณะทางลบ |
|----------------------|-----------------------|----------------------|
| เห็นด้วยอย่างยิ่ง    | ให้ 5 คะแนน           | ให้ 1 คะแนน          |
| เห็นด้วย             | ให้ 4 คะแนน           | ให้ 2 คะแนน          |
| ไม่แน่ใจ             | ให้ 3 คะแนน           | ให้ 3 คะแนน          |
| ไม่เห็นด้วย          | ให้ 2 คะแนน           | ให้ 4 คะแนน          |
| ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ให้ 1 คะแนน           | ให้ 5 คะแนน          |

การแปลความหมายของคะแนนโดยใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 9)

|                         |         |                       |
|-------------------------|---------|-----------------------|
| คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00 | หมายถึง | การรับรู้ระดับมาก     |
| คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66 | หมายถึง | การรับรู้ระดับปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33 | หมายถึง | การรับรู้ระดับน้อย    |

2. แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ข้อคำถามมีทั้งลักษณะทางบวกและทางลบ เกณฑ์การให้คะแนนขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อคำถามดังนี้

| ข้อเลือก             | ข้อความมีลักษณะทางบวก | ข้อความมีลักษณะทางลบ |
|----------------------|-----------------------|----------------------|
| เห็นด้วยอย่างยิ่ง    | ให้ 1 คะแนน           | ให้ 5 คะแนน          |
| เห็นด้วย             | ให้ 2 คะแนน           | ให้ 4 คะแนน          |
| ไม่แน่ใจ             | ให้ 3 คะแนน           | ให้ 3 คะแนน          |
| ไม่เห็นด้วย          | ให้ 4 คะแนน           | ให้ 2 คะแนน          |
| ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ให้ 5 คะแนน           | ให้ 1 คะแนน          |

การแปลความหมายของคะแนนโดยใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 9)

|                         |         |                       |
|-------------------------|---------|-----------------------|
| คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00 | หมายถึง | การรับรู้ระดับมาก     |
| คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66 | หมายถึง | การรับรู้ระดับปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33 | หมายถึง | การรับรู้ระดับน้อย    |

3. แบบสอบถามสิ่งชักนำในการปฏิบัติ ได้แก่ แบบสอบถามปริมาณข้อมูลข่าวสารที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับจากแหล่งต่างๆ เกี่ยวกับ อุบัติเหตุ กฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ ได้รับเป็นประจำ ได้รับเป็นบางครั้ง และไม่เคยได้รับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

| ข้อเลือก           | คะแนนที่ได้ |
|--------------------|-------------|
| ได้รับเป็นประจำ    | 2 คะแนน     |
| ได้รับเป็นบางครั้ง | 1 คะแนน     |
| ไม่เคยได้รับ       | 0 คะแนน     |

การแปลความหมายของคะแนนโดยใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 10)

|                         |                                   |
|-------------------------|-----------------------------------|
| คะแนนเฉลี่ย 1.34 – 2.00 | หมายถึง ได้รับข่าวสารระดับมาก     |
| คะแนนเฉลี่ย 0.67 – 1.33 | หมายถึง ได้รับข่าวสารระดับปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย 0.00 – 0.66 | หมายถึง ได้รับข่าวสารระดับน้อย    |

4. แบบสอบถามความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง และ คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย ข้อคำถามมีทั้งลักษณะทางบวกและทางลบ เกณฑ์การให้คะแนนขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อคำถามดังนี้

| ข้อเลือก                      | ข้อความมีลักษณะทางบวก | ข้อความมีลักษณะทางลบ |
|-------------------------------|-----------------------|----------------------|
| คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก     | ให้ 3 คะแนน           | ให้ 1 คะแนน          |
| คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง | ให้ 2 คะแนน           | ให้ 2 คะแนน          |
| คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย    | ให้ 1 คะแนน           | ให้ 3 คะแนน          |

การแปลความหมายของคะแนนโดยใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 9)

|                         |                                           |
|-------------------------|-------------------------------------------|
| คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.00 | หมายถึง ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก     |
| คะแนนเฉลี่ย 1.67 – 2.33 | หมายถึง ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.66 | หมายถึง ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย    |

5. แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ ข้อคำถามมีทั้งลักษณะทางบวกและทางลบ เกณฑ์การให้คะแนนขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อคำถามดังนี้

| ข้อเลือก         | ข้อความมีลักษณะทางบวก | ข้อความมีลักษณะทางลบ |
|------------------|-----------------------|----------------------|
| ปฏิบัติเป็นประจำ | ให้ 2 คะแนน           | ให้ 0 คะแนน          |
| ปฏิบัติบางครั้ง  | ให้ 1 คะแนน           | ให้ 1 คะแนน          |
| ไม่ปฏิบัติ       | ให้ 0 คะแนน           | ให้ 2 คะแนน          |

การแปลความหมายของคะแนนโดยใช้เกณฑ์การประเมินผลดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 10)

|                         |         |                      |
|-------------------------|---------|----------------------|
| คะแนนเฉลี่ย 1.34 – 2.00 | หมายถึง | พฤติกรรมระดับดี      |
| คะแนนเฉลี่ย 0.67 – 1.33 | หมายถึง | พฤติกรรมระดับปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย 0.00 – 0.66 | หมายถึง | พฤติกรรมระดับไม่ดี   |

### การหาคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้หาคุณภาพเครื่องมือ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

1. การหาความเที่ยงตรง (Validity) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อคณะกรรมการควบคุมปริญญาโทเพื่อขอคำแนะนำและแก้ไข หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1.1 การพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงพินิจ (Face validity) ตรวจสอบในเรื่องของการใช้ภาษาและความถูกต้องในเนื้อหา โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 117)

|                                              |          |          |
|----------------------------------------------|----------|----------|
| ถ้าแน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการจะวัด    | ให้คะแนน | +1 คะแนน |
| ถ้าไม่แน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการจะวัด | ให้คะแนน | 0 คะแนน  |
| ถ้าแน่ใจว่าไม่สอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการจะวัด | ให้คะแนน | -1 คะแนน |

จากนั้นนำผลจากการให้คะแนนของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม โดยใช้สูตร IC ข้อคำถามที่มีดัชนีความสอดคล้องมากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 แสดงว่าแบบสอบถามข้อนั้นมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาสามารถนำไปใช้ได้ ส่วนข้อคำถามที่มีดัชนีความสอดคล้องน้อยกว่า 0.5 ผู้วิจัยจะนำข้อคำถามนั้นมาปรับปรุงแก้ไขหรือตัดออก

2. หาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) ของแบบสอบถามโดยนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับพนักงานที่ขับซีรจกรยานยนต์ โรงงานโรแยลชีรามิคอุตสาหกรรม จำกัด นอกเขตอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 50 คน เดือนตุลาคม พ.ศ. 2546 แล้วนำแบบสอบถามมาตรวจให้คะแนนและทำการวิเคราะห์ หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถาม การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซีรจกรยานยนต์ โดยวิเคราะห์หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Corrected item to total correlation) แล้วคัดเลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 116 - 117)

2.1 แบบสอบถามวัดปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้ข้อคำถาม 40 ข้อ โดยมีแบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 10 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.33 – 0.51 การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 10 ข้อ มีค่าอำนาจ

จำแนกระหว่าง 0.38 – 0.67 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 10 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.28 – 0.53 การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 10 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.46 – 0.73

2.2 แบบสอบถามสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้ข้อคำถาม 16 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.44 – 0.79

2.3 แบบสอบถามความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้ข้อคำถาม 12 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.23 – 0.39

2.4 แบบสอบถามวัดพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้ข้อคำถาม 17 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.42 – 0.78

3. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม นำแบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ที่มีค่าอำนาจจำแนกตามเกณฑ์ที่กำหนดมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ( $\alpha$  - Coefficient) ของ ครอนบาค (Cronbach) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 125)

3.1 แบบสอบถามวัดปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ จำนวน 40 ข้อ มาหาค่าความเชื่อมั่นในแต่ละด้าน ดังนี้

3.1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.63

3.1.2 การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.65

3.1.3 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.62

3.1.4 การรับรู้อุปสรรคในการเกิดอุบัติเหตุ ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.87

3.2 แบบสอบถามสิ่งชักนำการปฏิบัติมีค่าความเชื่อมั่น 0.91

3.3 แบบสอบถามความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าความเชื่อมั่น 0.58

3.4 แบบสอบถามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าความเชื่อมั่น 0.79

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

### 1. ขั้นเตรียมการ

1.1 ผู้วิจัยนำหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อขอความร่วมมือในการทดลองแบบสอบถาม (Try out) และในการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง

1.2 นำแบบสอบถามที่ได้มาหาค่าอำนาจจำแนก และค่าความเชื่อมั่น

1.3 ผู้วิจัยนำหนังสืออนุญาตในการเก็บรวมข้อมูล เพื่อไปติดต่อประสานกับผู้บริหารโรงงานที่เป็นพื้นที่ศึกษาในการเก็บข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง

## 2. ขั้นตอนการ

2.1 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยติดต่อประสานงานกับผู้บริหารโรงงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเพื่อขออนุญาตนำแบบสอบถามให้พนักงาน

2.2 ผู้วิจัยจัดเก็บข้อมูล ตามเกณฑ์ที่กำหนด ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 315 คน ใช้เวลาในการเก็บข้อมูล ตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2546 – 30 พฤศจิกายน 2546 รวมระยะเวลา 1 เดือน เมื่อได้แบบสอบถาม ผู้วิจัยนำมาตรวจสอบข้อมูลให้สมบูรณ์ และเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

2.3 นำแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์มาลงรหัสเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์

## วิธีจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามทั้งหมดมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีลำดับขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และตรวจสอบให้คะแนนแต่ละข้อตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และบันทึกข้อมูลลงในโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป

2. วิเคราะห์โดยแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละของลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

3. วิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) ของตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

4. ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ อายุ รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ กับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson correlation coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11 และ 12

5. ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร เพศ และระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การทดสอบไค-สแควร์ (Chi-square test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 7 และ 9

6. ใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อทดสอบสมมติฐาน ข้อ 13

## สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

### 1. สถิติพื้นฐาน

#### 1.1 ค่าร้อยละโดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และ อังคณา สายยศ. 2538 : 59)

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

เมื่อ  $P$  แทน ค่าร้อยละ

$f$  แทน ค่าความถี่ที่ต้องการแปลงให้เป็นค่าร้อยละ

$n$  แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

#### 1.2 หาค่าเฉลี่ยโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537 : 40)

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

เมื่อ  $\bar{X}$  แทน ค่าคะแนนเฉลี่ย

$\sum x$  แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

$n$  แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

#### 1.3 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537 : 74)

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

เมื่อ  $S$  แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

$\sum x^2$  แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง

$(\sum x)^2$  แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง

$n$  แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

### 2. สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพของเครื่องมือ

#### 2.1 การหาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ ใช้สูตรของ ไรวินน์ ลี และ แอมเบลตัน (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 117)

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

เมื่อ  $IC$  แทน ดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม

$\sum R$  แทน ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

$n$  แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยใช้เกณฑ์ ของค่า  $IC$  ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป

#### 2.2 การวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถาม การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกัน ความสามารถแห่งตนในการป้องกัน



อุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์โดยวิธีการหาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนแต่ละข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Corrected item to total correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 117)

$$r_{xy} = \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n\sum X^2 - (\sum X)^2][n\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

|       |            |     |                                                   |
|-------|------------|-----|---------------------------------------------------|
| เมื่อ | $r_{xy}$   | แทน | สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร X กับตัวแปร Y |
|       | $\sum X$   | แทน | ผลรวมของคะแนนรายข้อ (Item) ของกลุ่มตัวอย่าง       |
|       | $\sum Y$   | แทน | ผลรวมของคะแนนรวม (Total) ของกลุ่มตัวอย่าง         |
|       | $\sum X^2$ | แทน | ผลรวมของกำลังสองของคะแนน X                        |
|       | $\sum Y^2$ | แทน | ผลรวมของกำลังสองของคะแนน Y                        |
|       | $\sum XY$  | แทน | ผลรวมของผลคูณระหว่าง X กับ Y                      |
|       | $n$        | แทน | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง                                |

2.3 การวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha – Coefficient) ของ ครอนบัค (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 125 – 126)

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

|       |              |     |                                                    |
|-------|--------------|-----|----------------------------------------------------|
| เมื่อ | $\alpha$     | แทน | สัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม           |
|       | $n$          | แทน | จำนวนข้อสอบของแบบสอบถาม                            |
|       | $\sum s_i^2$ | แทน | ผลรวมของค่าความแปรปรวนของคะแนนของแบบสอบถามแต่ละข้อ |
|       | $s^2$        | แทน | ความแปรปรวนของคะแนนรวมของแบบสอบถาม                 |

### 3. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน

3.1 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11 และ 12 โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537 : 322)

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

|       |            |     |                                    |
|-------|------------|-----|------------------------------------|
| เมื่อ | $r_{xy}$   | แทน | สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์             |
|       | $\sum x$   | แทน | ผลรวมของคะแนนชุด x                 |
|       | $\sum y$   | แทน | ผลรวมของคะแนนชุด y                 |
|       | $\sum x^2$ | แทน | ผลรวมของคะแนน x แต่ละตัวยกกำลังสอง |
|       | $\sum y^2$ | แทน | ผลรวมของคะแนน y แต่ละตัวยกกำลังสอง |
|       | $\sum xy$  | แทน | ผลรวมของผลคูณระหว่าง x กับ y       |
|       | $n$        | แทน | จำนวนตัวอย่าง                      |

### 3.2 การทดสอบไค – สแควร์ (Chi-Square test) (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2537 : 221)

ทดสอบสมมติฐานข้อ 7 และข้อ 9 โดยใช้สูตร

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

|       |          |     |                                 |
|-------|----------|-----|---------------------------------|
| เมื่อ | $\chi^2$ | แทน | ค่าไค-สแควร์                    |
|       | $O$      | แทน | ค่าความถี่ที่ได้จากการสังเกต    |
|       | $E$      | แทน | ค่าความถี่คาดหวังที่ได้ตามทฤษฎี |

3.3 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 13 โดยใช้สูตร (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. 2537 : 25 - 26)

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n$$

|       |                        |     |                                                                     |
|-------|------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------|
| เมื่อ | $Y$                    | แทน | ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ |
|       | $a$                    | แทน | ค่าคงที่ของสมการถดถอย                                               |
|       | $b_1, b_2, \dots, b_n$ | แทน | ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยเชิงเส้นตรง                                     |
|       | $x_1, x_2, \dots, x_n$ | แทน | ตัวแปรต้นแต่ละตัว                                                   |

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

#### สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการแปลความหมายการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ต่าง ๆ แทนความหมาย ดังต่อไปนี้

|              |     |                                                                          |
|--------------|-----|--------------------------------------------------------------------------|
| $n$          | แทน | จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง                                                   |
| $\bar{X}$    | แทน | ค่าเฉลี่ยของคะแนน                                                        |
| $S$          | แทน | ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน                                                     |
| Min          | แทน | ค่าคะแนนน้อยที่สุด                                                       |
| Max          | แทน | ค่าคะแนนมากที่สุด                                                        |
| $r$          | แทน | สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์                                                   |
| $B$          | แทน | สัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระในรูปแบบคะแนนดิบ                       |
| $SE(B)$      | แทน | ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์การถดถอย                            |
| Beta         | แทน | สัมประสิทธิ์การถดถอยที่ปรับแล้วของตัวแปรอิสระที่อยู่ในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน |
| $t$          | แทน | ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์การแจกแจงแบบที (t – distribution)                 |
| $p$          | แทน | ความน่าจะเป็น                                                            |
| $R^2$ Adjust | แทน | สัมประสิทธิ์การทำนายที่ได้มีการปรับค่า                                   |
| $df$         | แทน | ชั้นแห่งความอิสระ                                                        |
| *            | แทน | มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05                                           |

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้แบ่งเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของพนักงานตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ โดยแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์คะแนนการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการแจกแจงความถี่เป็นค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ย ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

**ตอนที่ 3** วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson correlation coefficient) นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

**ตอนที่ 4** วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง เพศและระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การทดสอบ ไค-สแควร์ (Chi-square test) นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

**ตอนที่ 5** วิเคราะห์หาปัจจัยที่สามารถร่วมกัน ทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression) เสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

### ผลการศึกษาค้นคว้า

**ตอนที่ 1** วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของพนักงาน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุ โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ ดังปรากฏตามตาราง 3

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละ ของพนักงาน จำแนกตาม ตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัวประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

| ตัวแปร                                    | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------------------------|------------|--------|
| เพศ                                       |            |        |
| ชาย                                       | 243        | 77.14  |
| หญิง                                      | 72         | 22.86  |
| รวม                                       | 315        | 100.00 |
| อายุ                                      |            |        |
| น้อยกว่าหรือเท่ากับ 25 ปี                 | 89         | 28.25  |
| 26-30 ปี                                  | 107        | 33.97  |
| 31-35 ปี                                  | 80         | 25.40  |
| มากกว่าหรือเท่ากับ 36 ปี                  | 39         | 12.38  |
| รวม                                       | 315        | 100.00 |
| ระดับการศึกษา                             |            |        |
| ประถมศึกษา                                | 18         | 5.86   |
| มัธยมศึกษาตอนต้น                          | 50         | 16.29  |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย                         | 149        | 48.53  |
| อนุปริญญาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ ขั้นสูง | 55         | 17.92  |
| ปริญญาตรี หรือสูงกว่า                     | 35         | 11.40  |
| รวม                                       | 307        | 100.00 |
| รายได้ของครอบครัว<br>(รายได้ บาท/เดือน)   |            |        |
| รายได้ต่ำกว่า 5,001 บาท                   | 64         | 20.32  |
| รายได้ 5,001 – 10,000 บาท                 | 122        | 38.73  |
| รายได้ 10,001 – 15,000 บาท                | 49         | 15.55  |
| รายได้ 15,001 – 20,000 บาท                | 35         | 11.11  |
| รายได้มากกว่า 20,000 บาท                  | 45         | 14.29  |
| รวม                                       | 315        | 100.00 |

ตาราง 3 (ต่อ)

| ตัวแปร                           | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|----------------------------------|------------|--------|
| ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ |            |        |
| 1 – 2 ปี                         | 17         | 5.40   |
| 3 – 4 ปี                         | 26         | 8.25   |
| 5 – 6 ปี                         | 44         | 13.97  |
| มากกว่า 6 ปี                     | 228        | 72.38  |
| รวม                              | 315        | 100.00 |
| ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ      |            |        |
| ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ           | 91         | 28.89  |
| ได้รับอุบัติเหตุ 1 – 3 ครั้ง     | 186        | 59.05  |
| ได้รับอุบัติเหตุ 4 – 6 ครั้ง     | 30         | 9.52   |
| ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง  | 8          | 2.54   |
| รวม                              | 315        | 100.00 |

จากตาราง 3 พบว่า พนักงาน ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 315 คน เป็นชาย 243 คน คิดเป็นร้อยละ 77.14 เป็นหญิง 72 คน คิดเป็นร้อยละ 22.86 เมื่อจำแนกตามอายุ พบว่าพนักงานที่มีอายุ 26 – 30 ปี 107 คน คิดเป็นร้อยละ 33.97 อายุน้อยกว่า หรือเท่ากับ 25 ปี 89 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 อายุ 31 – 35 ปี 80 คน คิดเป็นร้อยละ 25.40 มากกว่า หรือเท่ากับ 36 ปี 39 คน คิดเป็นร้อยละ 12.38 มีระดับการศึกษาแยกได้เป็นมัธยมศึกษาตอนปลาย 149 คน อนุปริญญา หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง 55 คน มัธยมศึกษาตอนต้น 50 คน ปริญญาตรี หรือ สูงกว่า 35 คน ประถมศึกษา 18 คน คิดเป็นร้อยละ 48.53, 17.92, 16.29, 11.40, 5.86 ตามลำดับ

ส่วนรายได้ของครอบครัวพบว่าพนักงานที่มีรายได้ของครอบครัวต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด 122 คน คิดเป็นร้อยละ 38.73 รองลงมารายได้ของครอบครัวอยู่ที่ต่ำกว่า 5,001 บาท 64 คน คิดเป็นร้อยละ 20.32 และรายได้ 10,001 - 15,000 บาท 49 คน คิดเป็นร้อยละ 15.55 บาท ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าพนักงานส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ มากกว่า 6 ปี จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 72.38 รองลงมาคือ ระยะเวลา 5 – 6 ปี 44 คน คิดเป็นร้อยละ 13.97 ระยะเวลา 3 – 4 ปี 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 และระยะเวลา 1 – 2 ปี 17 คน คิดเป็นร้อยละ 5.40 และเมื่อพิจารณาประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ 91 คน คิดเป็นร้อยละ 28.89 เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 – 3 ครั้ง 186 คน คิดเป็นร้อยละ 59.05 และรองลงมา เคยได้รับอุบัติเหตุ 4- 6 ครั้ง 30 คน คิดเป็นร้อยละ 9.52 และเคยได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.54

ตอนที่ 2 วิเคราะห์คะแนนการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ดังปรากฏตามตาราง 4 และตาราง 5

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ตัวแปร                                  | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-----------------------------------------|------------|--------|
| การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ |            |        |
| ระดับมาก                                | 302        | 97.11  |
| ระดับปานกลาง                            | 9          | 2.89   |
| ระดับน้อย                               | 0          | 0      |
| รวม                                     | 311        | 100.00 |
| การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ  |            |        |
| ระดับมาก                                | 243        | 78.90  |
| ระดับปานกลาง                            | 65         | 21.10  |
| ระดับน้อย                               | 0          | 0      |
| รวม                                     | 308        | 100.00 |
| การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ |            |        |
| ระดับมาก                                | 278        | 90.85  |
| ระดับปานกลาง                            | 28         | 9.15   |
| ระดับน้อย                               | 0          | 0      |
| รวม                                     | 311        | 100.00 |
| การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ  |            |        |
| ระดับมาก                                | 3          | 0.98   |
| ระดับปานกลาง                            | 75         | 24.43  |
| ระดับน้อย                               | 229        | 74.59  |
| รวม                                     | 307        | 100.00 |
| สิ่งชักนำในการเกิดอุบัติเหตุ            |            |        |
| ระดับมาก                                | 157        | 51.48  |
| ระดับปานกลาง                            | 126        | 41.31  |
| ระดับน้อย                               | 22         | 7.21   |
| รวม                                     | 305        | 100.00 |

ตาราง 4 (ต่อ)

| ตัวแปร                                               | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------------------------------------------|------------|--------|
| ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ   |            |        |
| ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก                        | 234        | 78.52  |
| ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง                    | 63         | 21.14  |
| ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย                       | 1          | 0.34   |
| รวม                                                  | 298        | 100.00 |
| พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ |            |        |
| ระดับดี                                              | 243        | 80.20  |
| ระดับปานกลาง                                         | 60         | 19.80  |
| ระดับไม่ดี                                           | 0          | 0      |
| รวม                                                  | 303        | 100.00 |

จากตาราง 4 แสดงว่า พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับมาก 302 คน คิดเป็นร้อยละ 97.11 อยู่ในระดับปานกลาง 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.89 ไม่พบการรับรู้ระดับน้อย ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีการรับรู้ในระดับมาก 243 คน คิดเป็นร้อยละ 78.90 และมีการรับรู้ระดับปานกลาง 65 คน คิดเป็นร้อยละ 21.10 ไม่พบการรับรู้ระดับน้อย การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าส่วนใหญ่การรับรู้ในระดับมาก 278 คิดเป็นร้อยละ 90.85 รองลงมา มีการรับรู้ระดับปานกลาง 28 คน คิดเป็นร้อยละ 9.15 ไม่พบการรับรู้ระดับน้อย การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าพนักงานส่วนใหญ่มีการรับรู้ในระดับต่ำ 229 คน คิดเป็นร้อยละ 74.59 รับรู้ในระดับปานกลาง 75 คน คิดเป็นร้อยละ 24.43 และรับรู้ระดับมาก 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.98 สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า พนักงานได้รับข้อมูลข่าวสารในระดับมาก 157 คน คิดเป็นร้อยละ 51.48 รองลงมาได้รับข้อมูลข่าวสารในระดับปานกลาง 126 คน คิดเป็นร้อยละ 41.31 และระดับน้อย 22 คน คิดเป็นร้อยละ 7.21 ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ พนักงานส่วนใหญ่ มีความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก 234 คน คิดเป็นร้อยละ 78.52 ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง 63 คน คิดเป็นร้อยละ 21.14 และความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.34 และมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี 243 คน คิดเป็นร้อยละ 80.20 ระดับปานกลาง 60 คนคิดเป็นร้อยละ 19.80 ไม่พบพฤติกรรมระดับไม่ดี



ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ตัวแปร                                               | n   | $\bar{X}$ | S   | MIN  | MAX  | ระดับ |
|------------------------------------------------------|-----|-----------|-----|------|------|-------|
| การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ              | 311 | 4.40      | .41 | 3.00 | 5.00 | มาก   |
| การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ               | 308 | 4.02      | .46 | 2.80 | 5.00 | มาก   |
| การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ              | 306 | 4.18      | .42 | 3.10 | 5.00 | มาก   |
| การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ               | 307 | 2.04      | .58 | 1.00 | 5.00 | น้อย  |
| สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ                      | 305 | 1.34      | .47 | .00  | 2.00 | มาก   |
| ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ   | 298 | 2.57      | .29 | 1.58 | 3.00 | มาก   |
| พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ | 303 | 1.58      | .26 | .67  | 2.00 | ดี    |

จากตาราง 5 เมื่อพิจารณาปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีคะแนนเฉลี่ย 4.40, 4.02 และ 4.18 ตามลำดับ ซึ่งแสดงว่าพนักงานมีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุและการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีคะแนนเฉลี่ย 2.04 อยู่ในระดับน้อย สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ มีคะแนนเฉลี่ย 1.34 อยู่ในระดับมาก ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ มีคะแนนเฉลี่ย 2.57 ความคาดหวังอยู่ในระดับมาก และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีคะแนนเฉลี่ย 1.58 อยู่ในระดับดี

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัย ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson correlation coefficient) ดังปรากฏตามตาราง 6

ตาราง 6 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน

| ตัวแปร                                      | n   | r      | p    |
|---------------------------------------------|-----|--------|------|
| 1. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ       |     |        |      |
| 1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ | 299 | -.002  | .485 |
| 1.2 การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ  | 296 | -.052  | .186 |
| 1.3 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ | 295 | -.034  | .281 |
| 1.4 การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ  | 295 | -.263* | .000 |
| 1.5 สิ่งชักนำในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ  | 295 | .153*  | .004 |
| 1.6 ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ  | 288 | .444*  | .000 |
| 2. ปัจจัยทางชีวสังคม                        |     |        |      |
| 2.1 อายุ                                    | 302 | .213*  | .000 |
| 2.2 รายได้ของครอบครัว                       | 269 | .155*  | .005 |
| 2.3 ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์         | 292 | -.048  | .209 |
| 2.4 ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ             | 303 | -.122* | .017 |

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษากับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่าสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ อายุ และรายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.153, 0.444, 0.213, 0.155$  ตามลำดับ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 5, 6, 8 และ 10 ที่ว่าสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ อายุ และรายได้ครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน

สำหรับการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ นั้นพบว่า มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = -0.263$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่า การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน นอกจากนี้ยังพบว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ นั้น มีความสัมพันธ์ทางลบกับ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = -0.122$ ) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 12 ที่ว่า ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

สำหรับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 – 3 และ 11 ที่ว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุและประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

**ตอนที่ 4** วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง เพศและระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การทดสอบไค-สแควร์ (Chi – Square test) ดังปรากฏตามตาราง 7

ตาราง 7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง เพศและระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

| ตัวแปร                                    | ระดับการปฏิบัติได้ |        |              |        | $\chi^2$ | p    |
|-------------------------------------------|--------------------|--------|--------------|--------|----------|------|
|                                           | ระดับดี            | ร้อยละ | ระดับปานกลาง | ร้อยละ |          |      |
| เพศ                                       |                    |        |              |        |          |      |
| ชาย                                       | 178                | 76.07  | 56           | 23.93  |          |      |
| หญิง                                      | 65                 | 94.20  | 4            | 5.80   |          |      |
| รวม                                       | 243                | 80.20  | 60           | 19.80  | 9.922    | .002 |
| ระดับการศึกษา                             |                    |        |              |        |          |      |
| ประถมศึกษา                                | 14                 | 82.35  | 3            | 17.65  |          |      |
| มัธยมศึกษาตอนต้น                          | 40                 | 81.63  | 9            | 18.37  |          |      |
| มัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ | 110                | 75.86  | 35           | 24.14  |          |      |
| อนุปริญญาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง  | 44                 | 83.02  | 9            | 16.98  |          |      |
| ปริญญาตรีหรือสูงกว่า                      | 31                 | 93.94  | 2            | 6.06   |          |      |
| รวม                                       | 239                | 80.47  | 58           | 19.53  | 6.069    | .194 |

จากตาราง 7 แสดงว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $p = .002$ ) ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่า เพศชาย จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 76.07 เพศหญิงจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 94.20 นอกจากนี้ยังพบว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ( $p = .194$ )

ตอนที่ 5 วิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน เพื่อทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังปรากฏตาราง 8

ตาราง 8 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน ระหว่างตัวทำนายกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

| ตัวทำนาย                                                | B     | SE(B) | Beta | t     | p    | R <sup>2</sup> Change |
|---------------------------------------------------------|-------|-------|------|-------|------|-----------------------|
| ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ      | 0.306 | .050  | .347 | 6.084 | .000 | 0.180                 |
| เพศ                                                     | 0.163 | .036  | .259 | 4.477 | .000 | 0.034                 |
| อายุ                                                    | 0.010 | .002  | .244 | 4.219 | .000 | 0.051                 |
| ค่าคงที่                                                | 0.304 | .140  |      | 2.173 | .031 |                       |
| R <sup>2</sup> Adj = .265      F = 30.108      p = .000 |       |       |      |       |      |                       |

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 8 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน มีปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ตามลำดับ ดังนี้

ตัวแปรที่เข้าสมการตัวแรก และสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ได้ร้อยละ 18.00 ( $R^2$  change = 0.180) และมีค่าสัมประสิทธิ์ การถดถอยเท่ากับ .306 หมายความว่า ถ้าความเชื่อในความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้น 1 คะแนน จะทำให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน เพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.306 คะแนน ( $B = .306$ )

ตัวแปรที่เข้าสมการเป็นลำดับที่สองคือ เพศ ซึ่งเมื่อรวมกับตัวแปรความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ ที่เข้าสมการก่อนหน้านี้ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานได้ร้อยละ 21.40 และมีค่าสัมประสิทธิ์ การถดถอยเท่ากับ 0.163 หมายความว่า พนักงานเพศหญิงจะมีคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าพนักงานเพศชาย 0.163 คะแนน โดยที่ตัวแปรเพศเพียงตัวแปรเดียวสามารถอธิบายคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้ร้อยละ 3.40 ( $R^2$  change = 0.034)

ตัวแปรที่เข้าสมการเป็นลำดับที่สาม คือ อายุ ซึ่งเมื่อรวมกับตัวแปรความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และตัวแปรเพศที่เข้าสมการก่อนหน้านี้ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ได้ร้อยละ 26.50 และมีสัมประสิทธิ์การถดถอยเท่ากับ 0.01 หมายความว่า ถ้าพนักงานมีอายุเพิ่มขึ้น 1 ปี จะทำให้

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 0.010 คะแนน โดยที่ตัวแปรอายุเพียงตัวแปรเดียวสามารถอธิบายคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 5.10 ( $R^2$  change = 0.051)

จากขั้นตอนการวิเคราะห์ดังกล่าว สามารถเขียนเป็นสมการถดถอย ได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ} &= .304 + .306 (\text{ความสามารถแห่งตนในการ} \\ &\quad \text{ปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ}) + .163 (\text{เพศ}) \\ &\quad + .010 (\text{อายุ}) \end{aligned}$$

ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนแสดงว่า ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพศและอายุ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ได้ร้อยละ 26.50 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 13

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

#### สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐาน และวิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

##### ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ และความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี
4. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

##### สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน
2. การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน
3. การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน
4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน
5. สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน
6. ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

7. เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

8. อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

9. ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

10. รายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

11. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

12. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

13. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคม สามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

#### วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ เป็นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี จำนวน 315 คนกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane) เลือกตัวอย่างโดยใช้การเลือกแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling)

#### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ลักษณะแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีลักษณะแบบสำรวจรายการ (Check list) และเติมข้อความ

ตอนที่ 2 แบบสอบถาม การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามสิ่งชักนำในการปฏิบัติ ได้แก่ แบบสอบถามปริมาณข้อมูลข่าวสารที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับจากแหล่งต่าง ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ กฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 3 ระดับ

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความสามารถแห่งตนมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ



ตอนที่ 5 แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 3 ระดับ

นำเครื่องมือที่สร้างขึ้นผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญแล้วนำมาทดลองใช้ (Try out) เดือนตุลาคม พ.ศ.2546 กับพนักงานที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี จำนวน 50 คน และนำข้อมูลมาทดสอบหาค่าอำนาจจำแนก โดยหาค่าสหสัมพันธ์ ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวม (Corrected item to total correlation) และหาค่าความเชื่อมั่นใช้สูตรคำนวณหาสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha – Coefficient) ของ ครอนบัค (Cronbach) โดยแบบสอบถามปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพได้ค่าความเชื่อมั่นดังนี้

1. แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.63
- แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.65
- แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.62
- แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.87
2. แบบสอบถามสิ่งชักนำในการปฏิบัติ มีค่าความเชื่อมั่นกับ 0.91
3. แบบสอบถามความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.58
4. แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.79

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของพนักงานตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุโดยแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละแล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
2. วิเคราะห์คะแนนการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแจกแจงความถี่เป็นค่าร้อยละคะแนนเฉลี่ยค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
3. วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson correlation coefficient) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
4. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การทดสอบ ไค-สแควร์ (Chi – square test) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
5. วิเคราะห์หาปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression) นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

## สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผลได้ดังนี้

ผลการศึกษาค้นคว้าพบว่า พนักงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 77.14 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 22.86 ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 26 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.97 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายมากที่สุด ร้อยละ 48.53 รายได้ของครอบครัวอยู่ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.73 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 6 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 72.38 มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ 1 – 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 59.05

ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า พนักงานมีค่าเฉลี่ยของการรับรู้ โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 4.40 ซึ่งอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยของการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 4.02 ซึ่งอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยของการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ เท่ากับ 4.18 ซึ่งอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยของการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ เท่ากับ 2.04 ซึ่งอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยของสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.34 ซึ่งเป็นการได้รับข่าวสารระดับมาก มีค่าเฉลี่ยของความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เท่ากับ 2.57 ซึ่งเป็นความคาดหวังระดับมาก และ มีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 1.58 ซึ่งพบว่า มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามสมมติฐาน ดังนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 1
2. การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อ 2
3. การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 3
4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = -0.263$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 4
5. สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ( $r = 0.153$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อ 5
6. ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.444$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 6

7. เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 7

8. อายุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.213$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 8

9. ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 9

10. รายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.155$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 10

11. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อ 11

12. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ( $r = -0.122$ ) ซึ่งไม่สอดคล้อง กับสมมติฐานข้อ 12

13. ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ คือ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และปัจจัยทางชีวสังคม คือ เพศ และอายุ สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 13

## อภิปรายผล

จากการศึกษา ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้อภิปรายผลดังนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 1 ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่เป็นคนในเขตพื้นที่ พักอาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงกับโรงงาน มีความคุ้นเคยกับเส้นทางที่ใช้อยู่เป็นประจำ มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 – 6 ปี ถึงร้อยละ 72.40 และมีอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ จึงมีความเชื่อว่าตนเองไม่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ งานวิจัยนี้สอดคล้องกับ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541:141) พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของรุ่งศรี ศศิธร (2536 : 90 –91) พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี ไม่สอดคล้องกับ กฤตยา พันธุ์ไธ (2540 : 82 – 83) พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของมนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:75) พบว่า

การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ และไม่สอดคล้องกับการศึกษานิภา อินทนิล (2545 : 135 - 136) ที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถยนต์ของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน

2. การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 2 ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะพนักงานส่วนใหญ่ร้อยละ 71 เคยมีอุบัติเหตุแต่ไม่รุนแรง และคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะไม่มีผลกระทบต่อนหน้าที่การงาน ครอบครัว และตนเอง ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานคิดว่า ตนเองมีสวัสดิการของโรงงานที่ดี มีประกันสังคม โดยไม่ได้คิดถึงผลกระทบที่จะตามมา เช่น บาดเจ็บและฐานะทางสังคม การบาดเจ็บ การทุพพลภาพ เสียชีวิต การศึกษาครั้งนี้ สอดคล้องกับการศึกษาของ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541:142) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีการรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุต่างก็มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน และสอดคล้องกับมนวดี ประกายรุ่งทอง (2542 : 73 – 75) ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ในเขตกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร แต่ไม่สอดคล้องกับรุ่งศรี ศศิธร (2536 : 90 – 91) พบว่าการรับรู้ความรุนแรงมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี ไม่สอดคล้องกับ กฤตยา พันธุ์ไธโล (2540 : 82 – 83) พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับขี่รถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของนิภา อินทนิล (2545 : 136) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการ ขับขี่รถยนต์ของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน

3. การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 3 ถึงแม้ว่าการรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติอาจนำไปสู่พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ แต่ในขณะเดียวกัน พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจมีอุปสรรคลดจนความไม่สะดวกต่าง ๆ ที่จะกระทำพฤติกรรม เช่น อุปสรรคในเรื่องค่าใช้จ่าย ระยะเวลา การเดินทาง และอุปสรรคทางด้านจิตใจ พนักงานส่วนใหญ่ ทำงานเป็นช่วงเวลาในบางครั้งต้องรีบเร่งเพราะกลัวเข้าทำงานไม่ทัน จึงต้องขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด ในบางครั้งก็ขับย้อนศร เพื่อความรวดเร็ว ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัย แต่เนื่องจากพนักงานเห็นว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่กระทำนั้น ยังไม่เกิดโทษกับตนเองและบุคคลรอบข้าง เช่น เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ จึงไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ นิตยา เย็นฉ่ำ (2535:60)

พบว่า การรับรู้ถึงผลประโยชน์ของการปฏิบัติตนไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนเพื่อลดอุบัติเหตุ ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ รุ่งศรี ศศิธร (2536:98) พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกระหว่างการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541:142 – 143) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันตนเอง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:77) พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการใช้เข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และไม่สอดคล้องกับนิภา อินทนิล (2545:137 - 138) พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.263$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 4 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ โรเซนสต็อก (Rosenstock, 1974:331) กล่าวถึงอุปสรรคต่อการปฏิบัติว่าจะเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางจิตใจถ้าบุคคลมีความพร้อมในการปฏิบัติสูงในขณะที่มีอุปสรรคต่อการปฏิบัติสูง จะเกิดข้อขัดแย้งทางจิตใจมาก ยากแก่การแก้ไข และจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงในการปฏิบัตินั้น ดังนั้น พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ จะส่งผลให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับดี เนื่องจากการรับรู้อุปสรรคเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าในทางลบ ซึ่งเป็นตัวชี้วัดของการยอมรับที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้นพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็ต่อเมื่อพบว่า ไม่มีสิ่งใดเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัตินั้น สอดคล้องกับการศึกษาของ รุ่งศรี ศศิธร (2536 : 90 - 91) พบว่า การรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี สอดคล้องกับการศึกษาของ สนิท พึ่งสาย (2539:132 – 133) พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนของผู้ป่วยนอกกลุ่มงานอายุรกรรม โรงพยาบาลตากสิน สอดคล้องกับ จิตติรัตน์ชญา ไชยเจริญ (2544:62 – 63) พบว่าการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติ มีความสัมพันธ์ทางลบ กับพฤติกรรมการดูแลสุขภาพตนเองของผู้ป่วยวัณโรคปอด และสอดคล้องกับนิภา อินทนิล (2545 : 138) พบว่าการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์เชิงลบ กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ไม่สอดคล้องกับกฤตยา พันธุ์วิไล (2540 : 82 – 83) ที่พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

5. สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ( $r = 0.153$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 5 เนื่องจากข่าวสารมวลชนไม่ว่าจะเป็นทาง หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ วารสารต่าง ๆ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลทั้ง ความคิด ความรู้สึก และการแสดงออก ชาวที่เผยแพร่ออกมาทางสื่อมวลชน จึงมีความสำคัญต่อการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม สอดคล้องกับการศึกษาของ วีระ เกศะรักษ์ (2535:ก - ข) ที่พบว่า ผู้ขับซึ่รถยนต์ที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยที่แตกต่างกัน มีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัย แตกต่างกัน สอดคล้องกับ รุ่งศรี ศศิธร (2536:75) ที่พบว่าสิ่งชักนำภายนอกมีความสัมพันธ์ทาง บวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ มนวิดี ประกายรุ่งทอง (2542:78) พบว่า สิ่งชักนำภายนอกให้มีการปฏิบัติ ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับซึ่รถยนต์ส่วนบุคคล จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พนักงานผู้ขับซึ่ รถจักรยานยนต์ได้รับปริมาณข้อมูลข่าวสาร ในระดับมาก และระดับปานกลางเป็นส่วนใหญ่ซึ่งอาจจะ ได้รับทางสื่อ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ตลอดจนโครงการรณรงค์ในการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นสิ่งกระตุ้นทำให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ดังนั้น สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจึงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

6. ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า ความสามารถ แห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ( $r = 0.444$ ) ซึ่งสอดคล้อง กับสมมติฐานข้อ 6 ทั้งนี้เนื่องจากการที่พนักงานได้รับความรู้ การอบรมในเรื่องของการป้องกัน อุบัติเหตุ ได้รู้และเห็นถึงการสูญเสีย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ รวมถึงโครง การรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุ ทำให้พนักงานมีการตื่นตัว และตระหนักถึงความปลอดภัยในการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนพนักงานมีประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ดังนั้น พนักงานจึงมี ความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองว่าสามารถขับซึ่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย ซึ่งถ้า พนักงานมีความคาดหวังในความสามารถของตน ในการป้องกันอุบัติเหตุสูง ก็จะมีพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุสูงเช่นกัน ดังนั้น ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทาง บวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งสอดคล้องกับ อีแวน (สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2541 : 57 – 58 ; อ้างอิงจาก Evan. 1977. Albert Bandura : The man and his idea – A dialogue.) ที่ได้สรุปตามแนวคิดของแบนดูราไว้ว่า ถ้าบุคคลมีการรับรู้ว่ ตนเองมีความสามารถก็จะแสดงออกถึงความสามารถนั้นออกมา สอดคล้องกับการศึกษาของ บุญผา ทิมสุนทร (2542:103 – 104) พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตน ต่างกัน จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ต่างกัน และสอดคล้องกับ การศึกษาของนิภา อินทนิล (2545 : 139) พบว่า ความสามารถแห่งตนด้านความปลอดภัยในการ ขับซึ่รถยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซึ่รถยนต์

7. เพศ จากการศึกษ พบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 7 จากการ ครั้งนี้ พบว่า พนักงานเพศหญิงมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับดี (ร้อยละ 94.20) มีสัดส่วน มากกว่าพนักงานเพศชาย (ร้อยละ 76.17) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษา ของ ดีซิโก (Decicco, 1987 : 112) ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ที่ขับรถ อายุ 18 – 22 ปี เรื่องความปลอดภัยในการจราจรทางบก ใน 9 เมือง ประเทศสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดาพบว่า เพศหญิง มีพฤติกรรม ความปลอดภัยดีกว่าเพศชาย ประเสริฐ กระจำวงศ์ และคนอื่น ๆ (2534:62) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ป่วยจราจรในโรงพยาบาลมะการักษ์ พบว่า ผู้ที่ประสบ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง วิจิตร บุญยะไพฑร และ อำนวย นาคแก้ว (2536 : 87) พบว่าเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง โดยพบว่า เพศชายเสี่ยงต่อการ เป็นฝ่ายชนมากกว่าเพศหญิง 3.34 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากเพศชายเป็นเพศที่ชอบความตื่นเต้น ชอบการ เสี่ยงภัย ชอบการขับรถเร็ว และมีความเชื่อมั่นตนเองสูงกว่าเพศหญิงมนวดี ประกายรุ่งทอง (2543:79) พบว่า เพศชายมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกับเพศหญิง เนื่องจากเพศหญิง ไม่ชอบความท้าทาย มีความละเอียดอ่อน ผลการศึกษาครั้งนี้พบว่าเพศ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากความแตกต่างของเพศ ชายและเพศหญิงทั้งทางด้านโครงสร้างร่างกายและจิตใจ ซึ่งส่งผลต่อบุคลิกภาพ แนวคิด และการ ปฏิบัติที่แตกต่างกันเพศชายมีความเป็นผู้นำเข้มแข็ง สนใจและชอบทำสิ่งท้าทาย โหลดเอน ชอบเสี่ยง อันตรายและแข่งขัน เพศหญิงมีความละเอียดอ่อน สุภาพ เรียบร้อย ไม่ชอบทำ สิ่งท้าทาย และมี จิตใจที่อ่อนโยน ดังนั้นเพศจึงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี รถจักรยานยนต์ของพนักงาน

8. อายุ จากการศึกษพบว่า อายุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 ( $r = 0.213$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 8 ทั้งนี้กล่าวได้ว่าผู้ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ที่มีอายุมากทำให้ผ่านประสบการณ์ชีวิตมามาก มีความเชื่อมั่นในตนเอง และม ีความรับผิดชอบ ในการตัดสินใจและการปฏิบัติตน จากการศึกษาครั้งนี้พบว่าพนักงานในกลุ่มตัว อย่างมีอายุในช่วงวัยทำงาน มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 6 ปี ถึงร้อยละ 72.38 มีจิตสำนึกของความปลอดภัยและมีการควบคุมอารมณ์ได้ดี ซึ่งต่างกับวัยรุ่นหนุ่มสาวที่มีความคึก คะนอง ชอบสนุกสนาน ตื่นเต้น เสี่ยงภัย จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่ดีพอ ดังนั้น อายุจึงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ปกิจ พรหมายน (2530 : ก - ข) พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ มีความแตกต่างกันด้านอายุ จะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน สอดคล้องกับการ ศึกษาของวิสุทธิ อริยภิญโญ (2539 : 40) พบว่าอายุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี

อย่างปลอดภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร สอดคล้องกับประภา นัครา (2539:120 - 103) พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ในจังหวัด ภูเก็ต สอดคล้องกับการศึกษาของมนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:73 - 75) พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับ วรณา อึ้งสิทธิพูนพร (2543:85) พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน โดยที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 41 - 50 ปี มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุดีที่สุด ผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุต่ำที่สุด แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของวิเชียร มุริจันทร์ (2541 : 131 - 134) พบว่า อายุไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร ไม่สอดคล้องกับกฤตยา พันธุ์วิไล (2540 : 82 - 83) พบว่า วัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่มีความแตกต่างด้านอายุ มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ นิภา อินทนิล (2545 : 129) พบว่า พนักงานขับรถที่มีอายุต่างกันจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ไม่แตกต่างกัน

9. ระดับการศึกษา จากการศึกษพบว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 9 จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า พนักงานส่วนใหญ่ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี ทั้งนี้เพราะพนักงานส่วนใหญ่จะได้รับการศึกษาอบรมเกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ การปลูกจิตสำนึกของความปลอดภัย จากโรงงานซึ่งให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยของพนักงาน การได้รับข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่าง ๆ และมีโครงการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับตามกฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น ดังนั้นระดับการศึกษาจึงไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กฤตยา พันธุ์วิไล (2540:82 - 83) พบว่า วัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ที่มีความแตกต่างด้านระดับการศึกษา มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน และสอดคล้องกับการศึกษาของ มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:73 - 75) พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล และสอดคล้องกับการศึกษาของนิภา อินทนิล (2545 : 129 - 130) พบว่า พนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถยนต์ไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ ประภา นัครา (2539:102 - 103) พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ วรณา อึ้งสิทธิพูนพร (2543:85) พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน



10. รายได้ของครอบครัว จากการศึกษาพบว่า รายได้ของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = 0.155$ ) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 10 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน เป็นหัวหน้าครอบครัว ดังนั้นพนักงานมีรายได้ต่ำต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายของครอบครัว จึงทำให้ขาดความสนใจเกี่ยวกับการป้องกันตนเอง และการดูแลบำรุงรักษาสภาพเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ส่วนพนักงานที่มีรายได้สูง มีศักยภาพของบุคคลในการดูแลตนเอง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ สนใจในเรื่องของความปลอดภัยในชีวิตมีโอกาสดีในการแสวงหาสิ่งเอื้ออำนวยและสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสุขภาพ รายได้ของครอบครัวจึงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับงานวิจัยของ โบเรเนอร์ (Borener. 1991:unpage) พบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถยนต์บนทางหลวงมีความสัมพันธ์กับรายได้ โดยพบว่าผู้ที่มีรายได้น้อยจะมีอัตราการเสียชีวิตสูง ทั้งนี้ผู้มีรายได้ต่ำมักจะขับรถเก่า ยานพาหนะมีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบ สอดคล้องกับวีระ เกษะรักษ์ (2535: ก - ข) พบว่า รายได้มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการยอมรับต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยและสอดคล้องกับ วรณา อังสิทธิพนพร (2543:89) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกัน

11. ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษา พบว่า ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 11 ทั้งนี้เนื่องจากโรงงานแต่ละแห่ง มีการรณรงค์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีการให้ความรู้ อบรม ในเรื่องของความปลอดภัย จากการจราจรแก่พนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรม มีกฎข้อบังคับ ที่เข้มงวด เรื่องของความปลอดภัย พนักงานทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย และขับในความเร็วที่กำหนด มีถนนที่มีสภาพดี สัญญาณจราจรที่ชัดเจนและมีแสงสว่างเพียงพอ ดังนั้น ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ งานวิจัยนี้สอดคล้องกับประชา ทักษพันธุ์ (2529:212) พบว่า นักศึกษาที่มีประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาแตกต่างกันนั้น มีอาจเป็นเครื่องชี้ได้ว่า จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอไป สอดคล้องกับการศึกษาของ ประภา นัครา (2539 : 102 – 103) พบว่าประสิทธิภาพการขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของ ผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถ และมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต สอดคล้องกับ กฤตยา พันธุ์วิไล (2540:82 – 83) พบว่า วัยรุ่นที่มีประสิทธิภาพการขับขี่รถยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับ วิน (Winn. 1985:154) พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หน้าใหม่ มีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน ไม่สอดคล้องกับ วนิตา กำจัดัดสกร (2529:35) พบว่า ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุ คือ ผู้ขับขี่ที่มี

ประสบการณ์น้อย จะประสบอุบัติเหตุจากการขับขี้นมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี้นยาวนานกว่า ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ บุปผา ทิมสุนทร (2542:100) พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี้นรถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี้นรถจักรยานยนต์ต่างกัน และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ นภดล บำรุงกิจ (2544:110) พบว่า จำนวนปีที่ขับขี้นรถจักรยานยนต์ มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี้นรถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาในการขับขี้นรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 13 ปีขึ้นไปมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้ดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ

12. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี้นรถจักรยานยนต์ของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $r = -0.122$ ) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 12 ผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า พนักงานที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ มาร์เบ (Marbe) คนที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว 1 ครั้ง มีแนวโน้มเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้อีกมากกว่าคนที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเลย (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 70 – 74) สอดคล้องกับการศึกษาของ ประเสริฐ กระจำวงศ์ และคนอื่น ๆ (2534 : 62) พบว่า ปัจจัยสำคัญที่พบบ่อยกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุซ้ำและการเกิดอุบัติเหตุในครอบครัว สอดคล้องกับการศึกษาของ ปกิจ พรหมายน (2530:68) พบว่า ผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จากการจราจรจะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรดีกว่าผู้ขับขี้นรถยนต์ที่เคยประสบภัยจราจร สอดคล้องกับการศึกษาของ สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535:102) พบว่า ผู้ที่มีจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจราจรยานยนต์ต่ำ จะเป็นผู้ที่มีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยสูง สอดคล้องกับการศึกษาของเสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคนอื่น ๆ (2537 : 127) พบว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้ว มีการยอมรับเข็มขัดนิรภัยในระดับมาก และสอดคล้องกับเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 144) พบว่าผู้ขับขี้นรถจักรยานยนต์ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี้นรถจักรยานยนต์ ดีกว่าผู้ขับขี้นรถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ กัลยาณี วัชรโรสินธ์ (2536:55) พบว่า กลุ่มที่ได้รับประสบการณ์มีการปฏิบัติ การป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของสุภัค ระพีพันธ์ (2537 : 132) พบว่าผู้ขับขี้นรถยนต์ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุต่างกันมีการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน และไม่สอดคล้องกับมนวดี ประกายรุ่งทอง (2542 : 80 –81) พบว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล

13. ปัจจัยตามแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยทางชีวสังคม สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี้นรถจักรยานยนต์ของพนักงาน ผลการศึกษา พบว่า เมื่อนำตัวแปรความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยทางชีวสังคมเข้าสมการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี้นรถจักรยานยนต์ที่ละตัว พบว่าปัจจัยที่สามารถร่วมทำนาย พฤติกรรมการ

ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงาน ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ คือ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและปัจจัยทางชีวสังคม คือ เพศ และอายุ โดยสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 26.50 เมื่อพิจารณาอิทธิพลของตัวแปรแต่ละตัว พบว่า ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าสูตรรองลงมาได้แก่ เพศ และอายุ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 13

### ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ และปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และตัวแปรที่สามารถทำนายร่วมกันพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ คือ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพศ และอายุ ดังนั้น เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยดังนี้

1. ควรมีการจัดอบรมพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยมีสื่อการสอนสุศึกษาที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้พนักงานเกิดความตระหนัก และเห็นถึงความสำคัญในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นการเสริมสร้างความมั่นใจในความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุ
2. ควรจัดโครงการรณรงค์ การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งโดยปกติโรงงานแต่ละแห่งจะต้องมีการจัดสัปดาห์ความปลอดภัยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในการรณรงค์ควรมีการอบรมทักษะการขับขี่ กฎหมายจราจร และมีการตรวจสภาพรถยนต์บริการแก่พนักงาน ทั้งนี้เนื่องจากตัวแปรทางด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
3. ควรมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกันจากสื่อต่าง ๆ เนื่องจากการศึกษา พบว่า การได้รับปริมาณข้อมูลข่าวสาร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร เป็นการจัดทำบอร์ดป้องกันอุบัติเหตุ สื่อการออกเสียงตามสาย เตือน จัดหาวารสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ป้ายรณรงค์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และการจัดนิทรรศการในช่วงเทศกาลปีใหม่ วันสงกรานต์ ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานได้ตระหนักและปลูกฝังพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ เช่น พนักงานใน เขตนิคมอื่น ๆ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มวัยรุ่น นักเรียน นักศึกษา ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มา ศึกษาเปรียบเทียบและหาข้อสรุป ในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
2. ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ได้แก่ แรงจูงใจ และการสนับสนุนทางสังคม ความเชื่ออำนาจภายในและ ภายนอกตนทางด้านสุขภาพ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและส่งเสริมการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และเหมาะสม
3. ควรมีการวิจัยกึ่งทดลอง เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเกี่ยวกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มพนักงานที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อปลูกฝังพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และนำมาใช้ประโยชน์ใน การจัดทำโครงการ วางแผนในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุที่เหมาะสมต่อไป
4. ควรมีการศึกษาแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของ พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย หารูปแบบในการจัด กิจกรรมในการปลูกฝังพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

- กรมตำรวจ. (2539). สถิติอุบัติเหตุจากกรมตำรวจทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2539. กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย.
- กระทรวงมหาดไทย. (2545). สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี 2544. กรุงเทพฯ : กองวิจัยและวางแผน กระทรวงฯ.
- \_\_\_\_\_. (ม.ป.ท.) กฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 14. กรุงเทพฯ : สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย.
- กระทรวงสาธารณสุข. (2543). การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงฯ.
- กฤตยา พันธุ์วิไล. (2540). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขั้วรถยนต์ ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ ศษ.ม. (การส่งเสริมสุขภาพ). เชียงใหม่ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. อัดสำเนา.
- กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อ กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2540) คู่มือการใช้แบบบันทึกข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ. กรุงเทพฯ : กองระบาดวิทยา.
- กัลยาณี วัชรโรสินธ์. (2536). ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- จิตติรัตน์ชญา ไชยเจริญ. (2544). ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยวัณโรคปอด โรงพยาบาลราชบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ. (2541). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุโรงพยาบาลตำรวจ. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- โนมยง เหลาชาติ. (2538, กันยายน - ธันวาคม). "การรับรู้อันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี," วารสารสุขศึกษา. 18(71) : 35.
- ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว. (2532). สวัสดิคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นปีที่ 6 จังหวัดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- ชูศรี วงษ์รัตน์. (2537). เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- นภดล บำรุงกิจ. (2544). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน. วิทยานิพนธ์ สค.ม. (สิ่งแวดล้อม). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดສຳເນາ.
- นิตยา เย็นจำ. (2535). ความเชื่อด้านสุขภาพและการปฏิบัติตนเพื่อคงสุขภาพของบุคคลากรชายในโรงพยาบาล. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดສຳເນາ.
- นิภา อินทนิล. (2545). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อุดສຳເນາ.
- บุปผา ทิมสุนทร. (2542). พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อุดສຳເນາ.
- ปกิจ พรหมายน. (2530). ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่งส่วนบุคคล. วิทยานิพนธ์ สค.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดສຳເນາ.
- ประชา ทักษพันธุ์. (2529, กรกฎาคม – กันยายน) “อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น,” ศรีนครินทร์เวชสาร. 1(3) : 209 – 212.
- ประภา นักรา. (2539). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ สค.ม. (สังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดສຳເນາ.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526). ทศนคติ : การวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ฟ้าระฟ้า.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวีน สุวรรณ. (2534). พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพและสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประเสริฐ กระจำวงศ์ และคนอื่น ๆ. (2534). พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ป่วยจราจรในโรงพยาบาลมะการักษ์. กองสาธารณสุข : สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
- ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. (2526). “บทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ,” การสัมมนาระดับชาติ เรื่องสวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.
- ผานิต ไทยपाल. (2541) พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อุดສຳເນາ.
- พรสวัสดิ์ เพชรแดง. (2535). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพฯ : ฟิสิกส์เซ็นเตอร์, ม.ป.ม.

- พรสุข หุ่นิรันดร์. (2534). เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดการและบริหารสวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- \_\_\_\_\_. (2545). พฤติกรรมศาสตร์ทางสุขศึกษา. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2543). วิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล.
- มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์. (2538). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อัดสำเนา.
- มนวดี ประกายรุ่งทอง. (2542). ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ในเขตกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). สำนักงานกฤษฎีกา. พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์.
- รุ่งศรี ศศิธร. (2536). ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่ออำนาจควบคุมทางสุขภาพกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างในบริษัทรับเหมาก่อสร้างบางแห่ง จังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อัดสำเนา.
- โรงพยาบาลสระบุรี. (2541). รายงานอุบัติเหตุประจำปี. อัดสำเนา.
- \_\_\_\_\_. (2543). รายงานอุบัติเหตุประจำปี. อัดสำเนา.
- \_\_\_\_\_. (2544). รายงานอุบัติเหตุประจำปี. อัดสำเนา.
- วนิดา กำจัดัดสกร. (2529). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ : ศึกษาเฉพาะผู้ป่วยโรงพยาบาลตากสิน. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. อัดสำเนา.
- วรรณ อังสิทธิพนพร. (2543). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2527). อุบัติภัย. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา.
- \_\_\_\_\_. (2530). วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา.
- \_\_\_\_\_. (2536). การป้องกันอุบัติเหตุ : อุบัติภัยจากการจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์.



- วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ. (2529). การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ
- วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. (2536). "การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ," รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ, สำนักนายกรัฐมนตรี.
- วิเชียร เกตุสิงห์. (2538ก). "ค่าเฉลี่ยกับการแปลความหมาย : เรื่องง่าย ๆ ที่บางครั้งก็พลาดได้," *ข่าวสารการวิจัยการศึกษา*. 18(3) : 8 -11.
- \_\_\_\_\_. (2538ข). *สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย*. กรุงเทพฯ : กองการวิจัยสำหรับงานคณะกรรมการศึกษาแห่งชาติ.
- วิเชียร มุริจันทร์. (2541). พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ สค.ม. (สังคมวิทยา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อัดสำเนา.
- วิสุทธิ์ อริยวิทย์. (2539). ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (การวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อัดสำเนา.
- วีระ เกตุรักษ์. (2535). การยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ สค.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อัดสำเนา.
- สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. (2540). *สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2538*. กรุงเทพฯ : หจก. วชิรนารีสาส์น.
- \_\_\_\_\_. (2542). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย 2540*. กรุงเทพฯ : หจก. วชิรนารีสาส์น.
- \_\_\_\_\_. (2543). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย 2541*. กรุงเทพฯ : หจก. วชิรนารีสาส์น.
- \_\_\_\_\_. (2544). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย 2542*. กรุงเทพฯ : หจก. วชิรนารีสาส์น.
- \_\_\_\_\_. (2545). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย 2543*. กรุงเทพฯ : หจก. วชิรนารีสาส์น.
- สนิท พึ่งสาย. (2539). ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับการปฏิบัติตนของผู้ป่วยนอก กลุ่มงานอายุรกรรม โรงพยาบาลตากสิน. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. อัดสำเนา.
- สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. (2541). *ทฤษฎีและเทคนิคในปรับปรุงพฤติกรรม*. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2535). เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.
- \_\_\_\_\_. (2537). วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ชวนพิมพ์.
- สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2535). สถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2530-2534, กรุงเทพฯ : กองสถิติสาธารณสุข.
- สุจิตรา ทัดเที่ยง. (2535). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดสาเนา.
- สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. (2539). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ : สำนักคอมพิวเตอร์มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- สุภัก ระพีพันธ์. (2537). ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและความรู้กับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ วท.ม. สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. อุดสาเนา.
- สุรินทร์ กลัมพากร. (2538). ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดสาเนา.
- เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคนอื่น ๆ. (2537). เข็มขัดนิรภัย ความเชื่อ ทัศนคติและการใช้. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- อารยะ มาอินทร์ และคนอื่น ๆ . (2540). "สังคมไทยกับอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุ," เศรษฐกิจและสังคม. 34(1) : 31.
- อำนวย นาคแก้ว. (2534). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาการระบาด). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. อุดสาเนา.
- Bandura, A (1977). *Social Learning Theory*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice – Hall.
- Becker, M.H. and Maiman L.A. (1974). "The Health Belief : Origins and Correlates in Psychological Theory," *Health Education Mono graphs*. 2 : 300-385 ; Winter.
- \_\_\_\_\_. (1975). "The Health Belief Model and Sick Role Behavior," *In The Health Belief Model and Personal Health Behavior*. New Jersey : Chales B. Slack.
- Becker, Marshall H. and others. (1977, May). "Selected Psychosocial Models and Correlates of Individual Health Related Behavior," *Medical Care*. 15 : 125.
- Borener, Sherry S. (1991). *Automobile Passive Restraints Effectiveness Evaluation : An Examination of Economic, Demographic and Risk Impacts of Highway Safe Regulation*. Doctoral Dissertation, University of Michigan.

- Egger, Garry, and others. (1999). *Health Promotion Strategies and Methods (Revised edition)*. Sydney : The McGraw-Hill Companies, Inc.
- Fife, D. and others. (1984, May). "Injury Rates by Age, Sex and Cause," *American Journal of Public Health*. 74(5) : 473 - 478.
- Haddad, J.p. and others. (1976). "Motorcycle Accident : Reviews of 77 Patients Treated in a three - Months Periods," *Journal of Trauma*. 16 (7) : 550 – 557.
- Hallar, JC. (1982). "The Relationship of Health Belief, Health Locus of Control and Self Concept to the Practice of Breast Self Examination in Adult Woman," *Nursing Research*. 31 : 137-142.
- Jinadu, M.K. (1984). "Epidemiology of motor Vehicle Accident in a Developing Country ; A Case of Oyo State of Nigeria," *The Journal of Royal Society of Health*. 104(4) : 153-156.
- Kasl, S.V. and Cobb, S. (1966, February). *Health Behavior, Illness Behavior Archive Environmental Health*. 12 : 246 ; 261.
- Lease, Robert Allen. JR. (1986). *An Evaluation of Motorcycle Safety Education in Three Southcentral Pennsylvania Counties*. Doctoral Dissertation, University of Pennsylvania.
- Luna, G. K. and others. (1983, August). "The Influence of Ethanol Intoxication On outcome of Injury Motorcyclists," *The Journal of Trauma*. 24 : 695 – 700.
- Mikhail, Blanche. (1981, October). "The Health Belief Model : A Review and Critical Evaluation of the Model, Research, and Practice," *Advances in Nursing Science*. 4 : 65-82.
- Rosenstock, I.M. (1974). "Historical Origins of the Health Belief Model," *Health Education Monographs* 2. 4 : 2-380 ; Winter.
- Ruth, W.C. (1974). *The Self Concept : A Review of Methodological Consideration and Measuring Instrument*. London : University of New Brasea Press.
- Strasser and others. (1973). *Fundamentals of Safety Education*. New York : Macmillan Publishing Co., Inc.s
- Tight, Mile R. (1988). "Accident Involvement and Exposure to Risk for Children as Pedestrians on Urban road," *Dissertation Abstract International*. 49/01 : 8C ; Spring.

- Weinberger, M. and others. (1981). "Health Belief and Smoking Behavior," *American Journal of Public Health*. 71:1253-1255.
- Winn, G.L. (1985). *An Experimental Analysis of Static Visual Acuity of Novice, Trained, and Experienced Motorcyclists During Simulated Motorcycle Operation*. Doctoral Dissertation, The Ohio State University.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการทำวิจัย  
รายนามผู้เชี่ยวชาญ



## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ   บัณฑิตวิทยาลัย มศว โทร. 5731, 5618

ที่ ศธ 0519.12/ 6468

วันที่ ๔ กันยายน 2546

เรื่อง   ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ

เรียน   คณบดีคณะพลศึกษา

เนื่องด้วย นางสาวสุดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขภาพ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิกมอุตสาหกรรมเครื่องซีเมนต์ไทย หนองแอก จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นรินทร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัยขอเรียนเชิญ รองศาสตราจารย์นภาพร มัชฌิมากร และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์จุฑามาศ เทพชัยศรี เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิกมอุตสาหกรรมเครื่องซีเมนต์ไทย หนองแอก จังหวัดสระบุรี

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ข้าราชการในสังกัดเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามให้ นางสาวสุดี พรหมรัตน์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

(รองศาสตราจารย์นภาพร มัชฌิมากร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ที่ ศร 0519.12/ 6575



บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๑๑ กันยายน 2546

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ

เรียน ผู้อำนวยการโรงพยาบาลสระบุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัยขอเรียนเชิญ นายแพทย์สมพงษ์ ชลศิริ นายแพทย์ 7 นางสมควร วิเชียรศรี นักวิชาการสุขศึกษา 7 และนางวันทนี ศิริกิจ พยาบาลวิชาชีพ 8 หัวหน้าหน่วยงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้บุคลากรในสังกัดเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามให้ นางสาวสุดี พรหมรัตน์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภกรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ ศธ 0519.12/ 6492



บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

/ กันยายน 2546

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อพัฒนาเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานโรแยล ซีรามิก อุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อพัฒนาเครื่องมือการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ของโรงงานโรแยล ซีรามิก อุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน) เป็นกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนกันยายน - ตุลาคม 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพการศึกษา และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ สร 0519.12 6488

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

กัณยายน 2546

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานยางสยามอุตสาหกรรม จำกัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นรินทร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานยางสยามอุตสาหกรรม จำกัด ตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์อภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ ศธ 0519.12/ 6466

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขออนุญาตเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานการ์เดียน อินดัสทรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ของโรงงานการ์เดียน อินดัสทรี ตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์อภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ สธ 0519.12 64 66

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานกระเบื้องหลังคาเซรามิก

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแ่ง จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานกระเบื้องหลังคาเซรามิกตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแ่ง จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ ศธ 0519.12/ 6444

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอกความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานสยามไฟเบอร์กลาส

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวิทย์ พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานสยามไฟเบอร์กลาสตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอกความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวิทย์ พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279

ที่ สธ 0519.12/6444



บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานสยามอุตสาหกรรมยิปซัม

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้จับจี้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานสยามอุตสาหกรรมยิปซัมตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภาพร หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ ศธ 0519.12/ 6444

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอกความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานสยามเอมเมอร์ซ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อณี เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานสยามเอมเมอร์ซ สอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอกความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279



ที่ สธ 0519.12/ 64๕๕

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขออนุญาตเพื่อการศึกษาวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานนวลพลาสติกอุตสาหกรรม

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นรินันตร์ และ อาจารย์ทรงพล ค่อนี่ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานนวลพลาสติกอุตสาหกรรมตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภภรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279





ที่ ศธ 0519.12/ 6444

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงานสยามฟรุททาว

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขภาพ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแกล จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในกรณีนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงานสยามฟรุททาว ตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแกล จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวดี พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภกรณ์ หะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279

ที่ ศธ 0519.12/ 6466



บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๔ กันยายน 2546

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงาน ยู เอ็ม ไอ - เลาเฟ่น

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวสุวิทย์ พรหมรัตน์ นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์เรื่อง “ความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี” โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรสุข หุ่นนิรันดร์ และ อาจารย์ทรงพล ต่อนี้ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้พนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของโรงงาน ยู เอ็ม ไอ - เลาเฟ่นตอบแบบสอบถามความสัมพันธ์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแคว จังหวัดสระบุรี ในระหว่างเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2546

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวสุวิทย์ พรหมรัตน์ ได้เก็บข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภาพร หนะวานนท์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 036-316555 ต่อ 1081

มือถือ 09-2024279

### รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

1. รองศาสตราจารย์จุฑามาศ เทพชัยศรี      รองศาสตราจารย์ระดับ 9 (อาชีวอนามัย)  
วท.ม. (จุลชีววิทยา) ประจำภาควิชา  
สุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัย  
ศรีนครินทรวิโรฒ
2. รองศาสตราจารย์นภาพร มัชฌิมามังกุล      รองศาสตราจารย์ระดับ 9 สพ.บ.(สัตวแพทยศาสตร์)  
ประจำภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
3. นายแพทย์สมพงษ์ ชลศิริ      นายแพทย์ 7 หัวหน้ากลุ่มงานเวชกรรมสังคม  
โรงพยาบาลศูนย์สระบุรี
4. นางสมควร วิเชียรศรี      นักวิชาการสุขศึกษา 7 หัวหน้างานสุขศึกษา  
โรงพยาบาลศูนย์สระบุรี
5. นางวันทนี ศิริกิจ      พยาบาลวิชาชีพ 8 หัวหน้าหน่วยงานอุบัติเหตุ  
โรงพยาบาลศูนย์สระบุรี

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

## แบบสอบถามวัดความเชื่อและการปฏิบัติ เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

### คำชี้แจง

แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ที่วัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และเป็นแบบสอบถามที่วัดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

- ส่วนที่ 1      แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป
- ส่วนที่ 2      แบบสอบถามวัดความรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
- ส่วนที่ 3      แบบสอบถามวัดสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุ
- ส่วนที่ 4      แบบสอบถามวัดความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติ
- ส่วนที่ 5      แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

### คำชี้แจง ในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการทราบระดับของการรับรู้ และการปฏิบัติตนของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ โดยขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบแบบสอบถาม ให้ตรงกับความจริงมากที่สุด และโปรดตอบแบบสอบถามทุกข้อ เพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ ในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ด้วย

นางสาวสุวดี พรหมรัตน์  
นิสิตปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

## แบบสอบถาม

เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยทางชีวสังคมกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานในเขต นิคมอุตสาหกรรมเครือซีเมนต์ไทย หนองแค จังหวัดสระบุรี

## ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ( ) ที่ตรงกับความจริงของท่าน หรือเติมคำ  
ในช่องว่างให้สมบูรณ์

1. เพศ  
(        ) ชาย                                  (        ) หญิง
2. ปัจจุบันท่านมีอายุ.....ปี.....เดือน
3. ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน  
(        ) ประถมศึกษา  
(        ) มัธยมศึกษาตอนต้น  
(        ) มัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ  
(        ) อนุปริญญาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง  
(        )ปริญญาตรีหรือสูงกว่า
4. รายได้เฉลี่ยของครอบครัวท่านต่อเดือน.....บาท
5. ท่านเคยมีประสบการณ์ ในการขับซิ่งจักรยานยนต์เป็นเวลานาน.....ปี
6. ท่านมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์หรือไม่  
(        ) ไม่เคย  
(        ) เคย จำนวน.....ครั้ง

**ส่วนที่ 2** แบบสอบถามวัดการรับรู้ ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง คำถามแต่ละข้อจะมีคำตอบที่แสดงความรู้สึกหรือความคิดเห็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ขอให้ท่านเลือกคำตอบโดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องท้ายข้อความที่ตรงกับความรู้สึก ความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

**2.1 การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์**

| ข้อความ                                                                 | ระดับการรับรู้        |          |          |                 |                          |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|----------|-----------------|--------------------------|
|                                                                         | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่<br>เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |
| 1. การได้รับอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้พิการได้        |                       |          |          |                 |                          |
| 2. การบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุทำให้ต้องเสียเวลาในการรักษาตัว         |                       |          |          |                 |                          |
| 3. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ท่านได้รับโทษตามกฎหมาย    |                       |          |          |                 |                          |
| 4. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย             |                       |          |          |                 |                          |
| 5. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษา |                       |          |          |                 |                          |

| ข้อความ                                                                                                             | ระดับการรับรู้        |          |          |                 |                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|----------|-----------------|--------------------------|
|                                                                                                                     | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่<br>เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |
| 6. อุบัติเหตุทำให้เกิดความ<br>ทุกข์ทรมาน จากการบาดเจ็บ                                                              |                       |          |          |                 |                          |
| 7. เมื่อท่านเกิดอุบัติเหตุจะทำให้<br>ท่านขาดรายได้มาจุนเจือ<br>ครอบครัว                                             |                       |          |          |                 |                          |
| 8. อุบัติเหตุจากการขับขี่<br>รถจักรยานยนต์ ทำให้ขาด<br>ความเชื่อมั่นในตนเอง                                         |                       |          |          |                 |                          |
| 9. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่<br>รถจักรยานยนต์ อาจทำให้<br>หัวหน้าของท่านคิดว่าท่านเป็น<br>คนที่ขาดความรับผิดชอบ |                       |          |          |                 |                          |
| 10. กรณี ที่ ขับขี่ ด้วย ความ<br>ระมัดระวัง การสวมหมวก<br>นิรภัยก็ไม่ใช่สิ่งจำเป็น                                  |                       |          |          |                 |                          |



## 2.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อความ                                                                                       | ระดับการรับรู้        |          |          |                 |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|----------|-----------------|--------------------------|
|                                                                                               | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่<br>เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |
| 1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 ก.ม./ช.ม. อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้              |                       |          |          |                 |                          |
| 2. การขับขี่รถโดยความประมาท มักเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย                                          |                       |          |          |                 |                          |
| 3. การขับขี่รถจักรยานยนต์บนเส้นทางที่คุ้นเคยก็สามารถเกิดอุบัติเหตุได้                         |                       |          |          |                 |                          |
| 4. อุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา                                                     |                       |          |          |                 |                          |
| 5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่ดี อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้                             |                       |          |          |                 |                          |
| 6. การเบรกกะทันหันในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย |                       |          |          |                 |                          |
| 7. การฝืนขับรถขณะง่วงนอนทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ                                       |                       |          |          |                 |                          |
| 8. การไม่รู้กฎจราจรทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้                                         |                       |          |          |                 |                          |
| 9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตกหนัก มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้มากกว่าปกติ         |                       |          |          |                 |                          |
| 10. การขับขี่รถตัดหน้าผู้อื่นอย่างกระชั้นชิด มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย         |                       |          |          |                 |                          |

### 2.3 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อความ                                                                            | ระดับการรับรู้        |          |          |                 |                          |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|----------|-----------------|--------------------------|
|                                                                                    | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่<br>เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |
| 1. หมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงและป้องกันการเสียชีวิตได้                             |                       |          |          |                 |                          |
| 2. การพักผ่อนให้เพียงพอ จะทำให้ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ        |                       |          |          |                 |                          |
| 3. การรู้กฎจราจร ทำให้ท่านขับรถด้วยความมั่นใจ                                      |                       |          |          |                 |                          |
| 4. การสำรวจสภาพรถทุกครั้ง ก่อนขับขี่ ทำให้เกิดความปลอดภัย                          |                       |          |          |                 |                          |
| 5. การสวมหมวกนิรภัย ทำให้ท่านรู้สึกปลอดภัยในการขับขี่                              |                       |          |          |                 |                          |
| 6. การสวมหมวกนิรภัยจะให้ได้ผลดีที่สุด จะต้องสวมสายรัดคางให้แน่นทุกครั้ง            |                       |          |          |                 |                          |
| 7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ช้า ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย                          |                       |          |          |                 |                          |
| 8. การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง                     |                       |          |          |                 |                          |
| 9. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกครั้ง ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ    |                       |          |          |                 |                          |
| 10. การปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย ในการขับขี่ จะทำให้ผู้บังคับบัญชาชื่นชมในตัวท่าน |                       |          |          |                 |                          |

## 2.4 การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อความ                                                                  | ระดับการรับรู้        |          |          |                 |                          |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|----------|-----------------|--------------------------|
|                                                                          | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่<br>เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |
| 1. การซื้อหมวกนิรภัย ทำให้เกิด<br>ความสิ้นเปลืองโดยใช้เหตุ               |                       |          |          |                 |                          |
| 2. การที่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร<br>อย่างเคร่งครัด ทำให้รู้สึก<br>หงุดหงิด |                       |          |          |                 |                          |
| 3. ในสถานการณ์ที่รีบเร่ง<br>ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎ<br>จราจรได้            |                       |          |          |                 |                          |
| 4. การตรวจสอบสภาพรถ<br>จักรยานยนต์ก่อนขับทำให้<br>เสียเวลา               |                       |          |          |                 |                          |
| 5. การบำรุงรักษาารถ<br>จักรยานยนต์ทำให้สิ้นเปลือง<br>เงินทอง             |                       |          |          |                 |                          |
| 6. การปฏิเสธการดื่มสุราเมื่อรู้ว่า<br>ต้องขับรถเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก       |                       |          |          |                 |                          |
| 7. บางครั้งทำผิดกฎจราจร<br>เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว                      |                       |          |          |                 |                          |
| 8. ท่านไม่สามารถปฏิเสธการ<br>ขับรถแข่งกับเพื่อน                          |                       |          |          |                 |                          |
| 9. ท่านต้องดื่มเครื่องดื่มบำรุง<br>กำลังขณะขับรถจะทำให้ไม่<br>ง่วงนอน    |                       |          |          |                 |                          |
| 10. การที่ท่านขับรถด้วยความเร็ว<br>สูง ถือเป็นเรื่องปกติแก้ไข<br>ไม่ได้  |                       |          |          |                 |                          |

ส่วนที่ 3      แบบสอบถามสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์  
คำชี้แจง      โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องท้ายข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

| ข้อความ                                                                     | ระดับการได้รับข้อมูล |                        |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------|------------------|
|                                                                             | ได้รับ<br>เป็นประจำ  | ได้รับ<br>เป็นบางครั้ง | ไม่เคย<br>ได้รับ |
| ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้เพียงใด                              |                      |                        |                  |
| 1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย                                         |                      |                        |                  |
| 2. การปฏิบัติตามกฎจราจร                                                     |                      |                        |                  |
| 3. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง                                               |                      |                        |                  |
| 4. พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ            |                      |                        |                  |
| 5. การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง รถต้องมีคุณลักษณะที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรกำหนด  |                      |                        |                  |
| 6. กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ การบังคับใช้และบทลงโทษ |                      |                        |                  |
| 7. ความสำคัญของหมวกนิรภัย                                                   |                      |                        |                  |
| 8. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์                            |                      |                        |                  |
| 9. เมาไม่ขับ                                                                |                      |                        |                  |
| 10. การขับรถซัดซ้ายในช่องทางเดินรถ                                          |                      |                        |                  |
| 11. การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน                   |                      |                        |                  |
| 12. มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ                                             |                      |                        |                  |
| 13. เครื่องหมายจราจร                                                        |                      |                        |                  |
| 14. สัญญาณจราจร                                                             |                      |                        |                  |
| 15. การหยุดรถอย่างปลอดภัย                                                   |                      |                        |                  |
| 16. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ และการขับผ่านทางร่วม                     |                      |                        |                  |

**ส่วนที่ 4**      แบบสอบถามความสามารถแห่งตน ในการปฏิบัติเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุในการ  
ขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง      โปรดเติมเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องท้ายข้อความที่ตรงกับความสามารถของท่าน  
ในการที่จะปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อความ                                                                        | ความคาดหวังในการปฏิบัติ |         |      |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------|------|
|                                                                                | มาก                     | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ท่านสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างเคร่งครัด                                |                         |         |      |
| 2. ท่านสามารถหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม          |                         |         |      |
| 3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง ถึงแม้จะเป็นเส้นทางที่คุ้นเคย     |                         |         |      |
| 4. ท่านจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์                         |                         |         |      |
| 5. ท่านจะชะลอความเร็วเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านชุมชนหรือโรงเรียน             |                         |         |      |
| 6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถทุกครั้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ |                         |         |      |
| 7. ท่านสามารถควบคุมตนเองไม่ให้ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด               |                         |         |      |
| 8. ท่านลดความเร็วลงเมื่อถึงทางแยกพร้อมกับดูความปลอดภัยก่อนขับรถผ่านไป          |                         |         |      |
| 9. ท่านสามารถหลีกเลี่ยงการใช้สารเสพติดก่อนขับรถ                                |                         |         |      |
| 10. ท่านสามารถเปลี่ยนช่องทางรถได้ทันทีโดยไม่ต้องให้สัญญาณ                      |                         |         |      |
| 11. ท่านสามารถขับรถได้โดยไม่ต้องมีไฟเลี้ยว                                     |                         |         |      |
| 12. ท่านสามารถขับรถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูงในทางโค้งได้ทุกครั้ง            |                         |         |      |

ส่วนที่ 5      แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์  
คำชี้แจง      โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องท้ายข้อความที่ตรงกับการปฏิบัติตามความเป็นจริงมากที่สุด

| ข้อความ                                                               | ระดับการปฏิบัติ  |                 |               |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|---------------|
|                                                                       | ปฏิบัติเป็นประจำ | ปฏิบัติบางครั้ง | ไม่เคยปฏิบัติ |
| 1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แม้มีอาการมึนเมา                            |                  |                 |               |
| 2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กม./ชม.                 |                  |                 |               |
| 3. เมื่อมีการทำให้แข่งรถจักรยานยนต์ ท่านดกลงแข่ง                      |                  |                 |               |
| 4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ขนานกับเพื่อน ๆ เพื่อพูดคุย                 |                  |                 |               |
| 5. ท่านแข่งรถในเขตห้ามแข่ง                                            |                  |                 |               |
| 6. ท่านขับรถยนต์หรือผิดช่องทางเดินรถ                                  |                  |                 |               |
| 7. ท่านเลี้ยวรถตัดหน้าคันอื่นอย่างกระชั้นชิด                          |                  |                 |               |
| 8. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างผาดโผน                                 |                  |                 |               |
| 9. ท่านขับฝ่าสัญญาณไฟแดงด้วยความรีบเร่ง                               |                  |                 |               |
| 10. ในขณะที่ฝนตกถนนลื่นท่านขับรถด้วยความเร็วสูง                       |                  |                 |               |
| 11. ท่านขับรถจี้คันหน้า ในระยะทางกระชั้นชิด                           |                  |                 |               |
| 12. ท่านหลีกเลี่ยงการขับรถในขณะที่ไม่สบาย                             |                  |                 |               |
| 13. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์จี้ต่อท้ายรถบรรทุกเพื่อหลีกเลี่ยงการด่านลม |                  |                 |               |
| 14. เพราะรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัว ทำจึงเลี้ยวรถที่ใดก็ได้          |                  |                 |               |
| 15. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน แม้ว่าสัญญาณไฟเสีย           |                  |                 |               |
| 16. ท่านรีบเร่งขับรถด้วยความเร็วสูงเนื่องจากกลัวเข้าทำงานไม่ทันเวลา   |                  |                 |               |
| 17. ท่านพยายามรีบเร่งขับรถออกไปอย่างรวดเร็วขณะเริ่มมีไฟเหลืองปรากฏ    |                  |                 |               |

**เฉลยแบบสอบถาม**

| แบบสอบถาม                                                                   | ข้อคำถาม                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| ปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ                                          |                                                      |
| การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ                                      |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงบวก                                                             | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10                        |
| การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ                                     |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงลบ                                                              | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10                        |
| การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ                                     |                                                      |
| จากการขับขีรถจักรยานยนต์                                                    |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงบวก                                                             | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10                           |
| ข้อคำถามเชิงลบ                                                              | 7                                                    |
| การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ                                      |                                                      |
| จากการขับขีรถจักรยานยนต์                                                    |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงลบ                                                              | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10                        |
| ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติ                                                |                                                      |
| เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์                            |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงบวก                                                             | 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9                               |
| ข้อคำถามเชิงลบ                                                              | 2, 10, 11, 12                                        |
| <b>เฉลยแบบสอบถามวัดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์</b> |                                                      |
| แบบสอบถาม                                                                   | ข้อคำถาม                                             |
| พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ                                                |                                                      |
| จากการขับขีรถจักรยานยนต์                                                    |                                                      |
| ข้อคำถามเชิงลบ                                                              | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,<br>14, 15 |

ภาคผนวก ค

คุณภาพเครื่องมือ

ค่าอำนาจจำแนกและค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ



ตาราง 9 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถาม วัดการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .4177         |
| 2   | .4576         |
| 3   | .3782         |
| 4   | .5443         |
| 5   | .5555         |
| 6   | .4365         |
| 7   | .5014         |
| 8   | .6725         |
| 9   | .4488         |
| 10  | .4535         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .6495

ตาราง 10 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม วัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .3387         |
| 2   | .3533         |
| 3   | .3321         |
| 4   | .3277         |
| 5   | .4519         |
| 6   | .5119         |
| 7   | .4388         |
| 8   | .4232         |
| 9   | .4167         |
| 10  | .3323         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .6319

ตาราง11 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม วัดการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .3599         |
| 2   | .3129         |
| 3   | .4026         |
| 4   | .4241         |
| 5   | .4310         |
| 6   | .5340         |
| 7   | .3914         |
| 8   | .3649         |
| 9   | .4039         |
| 10  | .2841         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ .6213

ตาราง 12 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม วัดการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .4903         |
| 2   | .5107         |
| 3   | .6611         |
| 4   | .5869         |
| 5   | .6371         |
| 6   | .5846         |
| 7   | .6868         |
| 8   | .4632         |
| 9   | .7320         |
| 10  | .6368         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ .8687

ตาราง 13 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม สิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .5812         |
| 2   | .4412         |
| 3   | .7147         |
| 4   | .4790         |
| 5   | .6682         |
| 6   | .6263         |
| 7   | .7079         |
| 8   | .7288         |
| 9   | .4610         |
| 10  | .7679         |
| 11  | .7520         |
| 12  | .7638         |
| 13  | .6027         |
| 14  | .7186         |
| 15  | .6975         |
| 16  | .7919         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามสิ่งชักนำในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เท่ากับ.9103

ตาราง 14 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อ  
การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .3014         |
| 2   | .2408         |
| 3   | .3209         |
| 4   | .2281         |
| 5   | .3808         |
| 6   | .2982         |
| 7   | .3898         |
| 8   | .3120         |
| 9   | .3794         |
| 10  | .2810         |
| 11  | .3848         |
| 12  | .2775         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจาก  
การขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ .5842

ตาราง 15 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถาม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ  
ขับขี่รถจักรยานยนต์

| ข้อ | ค่าอำนาจจำแนก |
|-----|---------------|
| 1   | .4783         |
| 2   | .4795         |
| 3   | .5511         |
| 4   | .4376         |
| 5   | .7798         |
| 6   | .4746         |
| 7   | .6137         |
| 8   | .4151         |
| 9   | .6650         |
| 10  | .7009         |
| 11  | .5481         |
| 12  | .5046         |
| 13  | .5235         |
| 14  | .6457         |
| 15  | .5164         |

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์  
เท่ากับ .7854

ประวัติย่อผู้วิจัย



### ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นางสาวสุวดี ชื่อสกุล พรหมรัตน์

เกิดวันที่ 9 เดือน พฤษภาคม พุทธศักราช 2507

สถานที่เกิด อำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี

สถานที่อยู่ปัจจุบัน 171 หมู่ 1 ถนนสุวรรณศร ตำบลวิหารแดง

อำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี 18150

ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน พยาบาลวิชาชีพ 7

สถานที่ทำงานปัจจุบัน งานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลศูนย์สระบุรี

อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี 18000

### ประวัติการศึกษา

|           |                                                                          |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------|
| พ.ศ. 2523 | มัธยมศึกษาตอนต้น<br>โรงเรียนประเทียวิทยาทาน จังหวัดสระบุรี               |
| พ.ศ. 2525 | มัธยมศึกษาตอนปลาย<br>โรงเรียนสระบุรีวิทยาคม จังหวัดสระบุรี               |
| พ.ศ. 2528 | ประกาศนียบัตรวิชาการพยาบาลและผดุงครรภ์<br>ระดับต้น วิทยาลัยพยาบาลสระบุรี |
| พ.ศ. 2537 | ปริญญาพยาบาลศาสตรบัณฑิต<br>มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช                 |
| พ.ศ. 2547 | วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา<br>มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ       |