

พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ปริญญานิพนธ์

ของ

บุปผา ทิมสุนทร

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา

พฤษภาคม 2542

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

คณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการสอบได้พิจารณาปริญญานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว
เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต
วิชาเอกสุขศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

คณะกรรมการควบคุม

..... ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นนรินทร์)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ศักดิ์แพทย์หญิง นภาพร มัชฌมางกูร)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นนรินทร์)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ศักดิ์แพทย์หญิง นภาพร มัชฌมางกูร)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จุฑามาศ เทพชัยศรี)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธาดา วิมลวัตรเวที)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ ดร. เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)

วันที่ ๒๔ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๒

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างดียิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสุข หุ่นนิรันดร์ รองศาสตราจารย์ ศักดิ์แพทย์หญิง นภาพร มัชฌมากร ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธาตา วิมลวัตรเวที ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ และแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนทำให้ปริญญานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ กมลรัตน์ กริทอง รองศาสตราจารย์ ธนา นิลชัยโกวิทย์ อาจารย์ เรือโท ดร. ไพบุลย์ อ่อนมั่ง อาจารย์ ทรงพล ต่อนี่ อาจารย์ อนันต์ มาลารัตน์ นายแพทย์ ทวีเกียรติ บุญยไพศาลเจริญ นายแพทย์ สมชัย วิโรจน์แสงอรุณ และคุณ จวีร์วรรณ เติเกียรติโชค ที่กรุณาตรวจและให้คำแนะนำต่างๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

และขอกราบขอบพระคุณ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตท่าวาสุกรี อาจารย์ ยงกมล จันทร์แจ่ม อาจารย์ จินตนา พรหมมา ที่ได้ให้กรุณาสับสนุนและให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เทอดพระคุณ คุณแม่ จำรูญ ทิมสุนทร คุณสมชาย ทิมสุนทร คุณชูชาติ ทิมสุนทร คุณชาติชาย ทิมสุนทร และหลานๆ ที่ให้การสนับสนุน มีส่วนร่วม และเป็นขวัญกำลังใจอย่างดีตลอดจนครูบาอาจารย์ทุกท่านที่เคยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ อันเป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จทางการศึกษา

ท้ายที่สุดผู้วิจัยได้รับความช่วยเหลือจากพี่ๆ น้องๆ และเพื่อนๆ ที่ช่วยเหลือให้ปริญญานิพนธ์นี้ประสบความสำเร็จ ผู้วิจัยสำนึกในความกรุณาและซาบซึ้งในน้ำใจทุกท่านด้วยความจริงใจขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

บุปผา ทิมสุนทร

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
คำนำ	1
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	9
ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า	9
ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า	10
นิยามศัพท์เฉพาะ	11
2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย	13
เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	13
การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	40
การวิจัยในต่างประเทศ	40
การวิจัยในประเทศไทย	42
สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า	48
3 วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	50
แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง	50
ประชากร	50
กลุ่มตัวอย่าง	50
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	51
ลักษณะของเครื่องมือ	51
ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ	52
การหาคุณภาพเครื่องมือ	55
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล	57
วิธีการจัดกระทำกับข้อมูล	57
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	58
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า	64
ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล	64

บทที่	หน้า
การวิเคราะห์ข้อมูล	64
ผลการศึกษาค้นคว้า	65
5 บทย่อ สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	91
บทย่อ	91
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	91
วิธีดำเนินการวิจัย	91
การวิเคราะห์ข้อมูล	92
สรุปผลการศึกษาค้นคว้า	93
อภิปรายผล	96
ข้อเสนอแนะ	104
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป	105
บรรณานุกรม	106
ภาคผนวก	112
ภาคผนวก ก	113
ภาคผนวก ข	115
ภาคผนวก ค	120
ภาคผนวก ง	131
ประวัติย่อของผู้วิจัย	138

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	สถิติเกี่ยวกับสถานการณ์ของอุบัติเหตุทั่วประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2535 – 2539	2
2	อุบัติเหตุบนทางหลวงปี พ.ศ. 2539 จำแนกตามชนิดอุบัติเหตุ	3
3	อุบัติเหตุบนทางหลวงปี พ.ศ. 2539 จำแนกตามอายุ ผู้ขับขี่และคนเดินเท้า	4
4	จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2540	6
5	สถิติจำนวนผู้ป่วยและจำนวนตายด้วยอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2537 – 2540	7
6	จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ในจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2537 – 2540	8
7	จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชั้นปีของวิทยาลัย	51
8	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรเพศ ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจ ของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ที่ได้รับ อุบัติเหตุ	65
9	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรระดับภาวะสุขภาพจิตและ ความสามารถแห่งตน	68
10	ค่าคะแนนเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	69
11	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ กับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามตัวแปรเพศ	70
12	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ กับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามตัวแปรระดับภาวะสุขภาพจิต	71
13	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพจำแนกตามตัวแปรชั้นปี	72

14 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรระดับชั้นปี	73
15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของความรู้เกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามชั้นปี	74
16 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการ ขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามชั้นปี	75
17 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว	76
18 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว	77
19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้านเจตคติเกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว	78
20 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์	79
21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์	80
22 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	81

23	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	82
24	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้านเจตคติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	83
25	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้านปฏิบัติเกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนก ตามประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	84
26	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรความสามารถแห่งตน	85
27	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความสามารถแห่งตน	86
28	ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความ สามารถแห่งตน	87
29	ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความ สามารถแห่งตน	88
30	ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความ สามารถแห่งตน	89
31	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ	90
32	ค่าความยากง่าย (p) ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับ พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	116

33	คำอำนาจจำแนก เป็นรายชื่อของแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรม ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์	117
34	คำอำนาจจำแนก เป็นรายชื่อของแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมความ ปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์	118
35	คำอำนาจจำแนก เป็นรายชื่อของแบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของ ตนเองที่จะปฏิบัติได้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์	119

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ	15
2 แผนผังการสูญเสียจากอุบัติเหตุ	22
3 โดมิโนทั้งห้า	29
4 ความสัมพันธ์ที่ต่างกันระหว่างความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง และความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้น	34
5 ความสัมพันธ์ที่ต่างกันระหว่างความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง และความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้นต่อการตัดสินใจกระทำ พฤติกรรมของบุคคลสูงหรือต่ำ	35
6 กรอบแนวคิดในการวิจัย	47

บทที่ 1

บทนำ

คำนำ

มนุษย์มีความต้องการอย่างแท้จริงในเรื่องความปลอดภัยด้วยกันทุกคน นับจากช่วงปลายศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา ปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแขนงต่าง ๆ ได้พัฒนาอย่างรวดเร็วประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคม และสภาพแวดล้อมต่าง ๆ เปลี่ยนไป มนุษย์นำเทคโนโลยีมาพัฒนาทำให้มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม รวมถึงการคมนาคมขนส่งมีการสร้างถนนเพิ่มมากขึ้น มีทางหลวง ทางด่วนที่ทันสมัยในประเทศที่พัฒนา ทำให้การสัญจรไปมาสะดวกรวดเร็วมีทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ผลจากการพัฒนานี้เองมีสิ่งหนึ่งที่มีผลตามมาคือ อุบัติเหตุบนท้องถนนสูงขึ้นทุกปี และสถิติการเสียชีวิตของคนสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นปัญหาสำคัญของคนในปัจจุบัน ผลข้างเคียงจากการพัฒนาประเทศนี้เองทำให้เกิดโรคชนิดใหม่ คือ “อุบัติเหตุ” (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2530 : 1)

ประเทศไทยประสบกับปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร ทั้งนี้เนื่องมาจากจำนวนประชากรมาก ความต้องการใช้ยานพาหนะก็ต้องเพิ่มขึ้นด้วย ปัญหาคือ เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากเป็นอันดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจที่เป็นอันดับที่ 1 (กระทรวงสาธารณสุข. 2531 : 162) จากการศึกษาของคณะวิจัยกระทรวงสาธารณสุข เรื่องการบริการผู้ป่วยอุบัติเหตุแบบผสมผสาน พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้แก่ พฤติกรรมคิดเป็นร้อยละ 87.57 (กระทรวงสาธารณสุข. 2533 : 2) ซึ่งร้อยละ 65 ของผู้บาดเจ็บและตายนั้นเป็นวัยรุ่น ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศและมากกว่าครึ่งหนึ่งของคนพิการในประเทศมีสาเหตุมาจากการจราจร ต้องตกเป็นภาระของสังคมและประเทศชาติ ซึ่งเป็นการสูญเสียอย่างใหญ่หลวง เพราะมนุษย์เป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดของประเทศชาติ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2527 : 2 - 3) ประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจ เฉพาะการสูญเสีย โดยตรงปีละเกือบ 40,000 ล้านบาท ทั้งนี้ยังไม่รวมการสูญเสียทางอ้อมเช่น การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ซึ่งหากเขาเหล่านั้นไม่ตายหรือพิการ ยังอาจจะสามารถเลี้ยงชีพครอบครัวและยังรับใช้สังคมได้อีก และยังไม่คิดถึงความสูญเสียจากความเศร้าโศกเสียใจของพ่อแม่ที่ต้องสูญเสียลูกไปในวัยอันไม่สมควร และลูก ๆ ที่ต้องสูญเสียพ่อแม่จนต้องอยู่ในสภาพบ้านแตกไร้ที่พึ่งอีกด้วย ซึ่งหากคำนวณตามผลของการศึกษาของมหาวิทยาลัยจอห์นฮอปกินส์ที่ว่าค่าของการสูญเสียโดยตรงจากอุบัติเหตุมีเพียงร้อยละ 6 ของการสูญเสียทั้งหมดแล้วประเทศไทยเราต้องสูญเสีย

ทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุถึงปีละเกือบ 7 แสนล้านบาท ซึ่งสูงกว่างบประมาณแผ่นดินของ ประเทศไทย 3 เท่า (วิจิตร บุญยะโทตระและอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 4)

ในจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งหมด อุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงเป็นอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุจากยานพาหนะประเภทอื่น ในปี พ.ศ. 2539 จากรายงานประจำปีของกองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวงและกองวิจัยและวางแผน กรมตำรวจ แสดงถึงสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร ชนิดของอุบัติเหตุและกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ ดังปรากฏตามตาราง 1,2 และ 3

ตาราง 1 สถิติเกี่ยวกับสถานการณ์ของอุบัติเหตุทั่วประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2535 - 2539

ปี	อุบัติเหตุจราจร							
	ทั่วประเทศ				บนทางหลวงของกรมทางหลวง			
	จำนวน (ครั้ง)	คนตาย	คนบาดเจ็บ	ค่าเสียหาย	จำนวน (ครั้ง)	คนตาย	คนบาดเจ็บ	ค่าเสียหาย
2535	61,329	8,184	20,702	607.80	12,568	5,886	13,488	665.22
2536	84,892	9,496	25,330	1,021.50	17,060	6,799	16,544	751.70
2537	102,610	15,176	43,541	1,408.20	20,871	7,732	19,849	2,289.30
2538	94,362	16,727	50,718	1,631.12	19,482	7,064	20,449	1,981.58
2539	88,559	14,405	50,044	1,561.71	16,708	4,769	19,502	1,699.33
รวม	431,752	63,988	190,335	6,230.33	86,689	32,250	89,832	7,387.13

ที่มา : กระทรวงคมนาคม. 2539 : 15

จากตาราง 1 พบว่าในปี พ.ศ. 2537 อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นทั่วประเทศ รวมทั้งอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีจำนวนมากที่สุด นอกจากนี้ยังแสดงชนิดของอุบัติเหตุจราจร ดังปรากฏตามตาราง 2

ตาราง 2 อุบัติเหตุบนทางหลวงปี พ.ศ. 2539 จำแนกตามชนิดอุบัติเหตุ

ชนิดอุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ		ผู้รับเคราะห์กรรม			
	รวม (ราย)	เกิดการตาย (ราย)	คนตาย		คนบาดเจ็บ	
			ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
รถจักรยานยนต์ชนคนเดินเท้า	254	57	44	14	199	111
รถยนต์ชนคนเดินเท้า	445	206	183	46	174	78
จักรยานยนต์ชนรถจักรยาน	75	17	15	2	78	24
รถยนต์ชนรถจักรยาน	71	35	31	6	55	27
รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์	4,160	1,252	1,380	350	3,471	1,328
รถยนต์ชนกัน	6,607	929	1,316	420	6,281	2,898
รถจักรยานยนต์ชนวัตถุ	65	22	25	3	50	9
รถยนต์ชนวัตถุ	3,280	137	170	31	1162	399
รถจักรยานยนต์เสียหลัก/พลิกคว่ำ	311	100	118	7	296	124
รถยนต์เสียหลัก/พลิกคว่ำ	1,146	249	296	241	1,442	970
รถยนต์ชนรถไฟ	5	3	4	0	5	1
รถยนต์ชนสัตว์	19	5	5	0	31	1
อื่น ๆ	270	49	52	10	213	75
รวม	16,708	3,061	3,639	1,130	13,457	6,045

ที่มา : กระทรวงคมนาคม. 2539 : 18

จากตาราง 2 พบว่าชนิดของอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2539 พบมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 คือ รถยนต์ชนกัน แต่ที่เป็นอันตราย ผู้รับเคราะห์กรรมที่ตายและบาดเจ็บมากเป็นอันดับที่ 1 คือรถยนต์ชนกัน รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์มีคนตายและบาดเจ็บเป็นอันดับที่ 2 นอกจากนี้พบเพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงและสามารถจำแนกตามกลุ่มอายุของผู้ป่วยจะอยู่ในช่วงอายุ 21 - 30 ปี มากที่สุด ดังปรากฏตามตาราง 3

ตาราง 3 อุบัติเหตุบนทางหลวงปี พ.ศ. 2539 จำแนกตามอายุผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้า

ช่วงอายุ	คนเดินเท้า	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	รวม
		รถจักร	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถโดยสาร	รถบรรทุก	จักรยาน	รถจักรยานยนต์	
อายุต่ำกว่า 21 ปี	15	6	190	55	5	52	-	2	325
ช่วงอายุ 21 - 30 ปี	5	2	300	287	33	288	4	6	925
ช่วงอายุ 31 - 40 ปี	15	1	183	242	45	290	13	9	798
ช่วงอายุ 41 - 50 ปี	6	7	92	126	19	132	6	6	394
ช่วงอายุ 51 - 60 ปี	7	2	48	32	5	46	-	1	141
อายุมากกว่า 61 ปี	1	1	14	14	1	10	-	4	45
ไม่ระบุ	700	156	6,123	8,142	1,473	9,278	507	1,082	27,461
รวม	749	175	6,950	8,898	1,581	10,096	530	1,110	30,089

ที่มา : กระทรวงคมนาคม. 2539 : 20

จากตาราง 3 พบว่า กลุ่มอายุของผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้าที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด ช่วงอายุระหว่าง 21 - 30 ปี รองลงมาอายุ 31-40 ปี อายุ 41-50 ปี ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุดช่วงอายุ 21-30 ปี รองลงมาอายุต่ำกว่า 21 ปี และอายุ 31-40 ปี ตามลำดับ

ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นั้น ปัจจุบันมีการพัฒนาทางการศึกษา เกษตรกรรม อุตสาหกรรมเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ ตลอดจนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น แต่ก่อนประชาชนจะประกอบอาชีพทำนาเป็นส่วนใหญ่ ไม่เห็นความสำคัญของการศึกษาหรือประกอบอาชีพอื่น ๆ เพราะการสัญจรไปมาลำบากมากในการเดินทางแต่ละครั้ง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นพื้นที่ราบลุ่มมีแม่น้ำลำคลอง การเดินทางจึงไม่สะดวกเท่าที่ควร บางแห่งต้องเดิน ไม่มีรถ ไม่มีเรือที่จะอำนวยความสะดวก แต่ในปัจจุบันสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปมีความเจริญก้าวหน้า ถนนมีทุกหมู่บ้าน ตำบลและอำเภอ การสัญจรไปมาจึงสะดวกกว่าแต่ก่อนหลายสิบเท่า ประชาชนหันมาศึกษาในระดับที่สูงขึ้น จึงเดินทางจากหมู่บ้าน ตำบล และอำเภอ มายังในเขต

ตัวเมืองที่มีแหล่งการศึกษา และประกอบอาชีพตามความสามารถของแต่ละคน นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ และประชาชนทั่วไปจะขึ้นรถโดยสารประจำทาง เมื่อสภาพถนนดีขึ้น จึงหันมานิยมใช้ รถจักรยานยนต์ในการเดินทางสัญจรไปมา เพราะสะดวก รวดเร็ว ราคาถูก สบาย สิ้นเปลือง ค่าใช้จ่ายน้อย มีความคล่องตัว รถจักรยานยนต์จึงมีจำนวนสูงขึ้นทุกปี จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนกับขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2540 มีจำนวน 120,371 คัน มีอัตราเพิ่มเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี (ขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2540 : 12) อัตราการเพิ่มนี้ใกล้เคียงอัตราการเพิ่มเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ร้อยละ 7 ต่อปี ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรจะได้รับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐได้ทั้ง 16 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยาเป็นโรงพยาบาลศูนย์ และอีก 15 แห่งเป็นโรงพยาบาลประจำอำเภอ และโรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลราชธานี และโรงพยาบาลศุภมิตร

ในปี พ.ศ. 2540 มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุการจราจรได้รับการรักษาในโรงพยาบาล 18 แห่งนี้ มีผู้ป่วยจำนวน 18,042 ราย เป็นชาย 13,055 ราย เป็นหญิง 4,987 ราย ตาย 391 ราย เป็นชาย 308 ราย เป็นหญิง 83 ราย รวมผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุการจราจรทั้งหมดจำนวน 18,433 ราย และพบว่าอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 16-20 ปี มากที่สุด ดังรายละเอียดในตาราง 4 , 5 และ 6

ตาราง 4 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2540

สาเหตุ	ป่วย		ตาย		รวม
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
1. อุบัติเหตุจราจร	13,055	4,987	308	83	18,433
2. การพลัดตก, หกล้ม, ชนกระแทก, วัตถุหล่นใส่, ติดอยู่ระหว่างวัตถุ	6,218	2,247	8	1	8,474
3. การตกน้ำ, วัตถุเทศ (สิ่งแปลกปลอม เข้าสู่ร่างกาย)	1,472	656	27	10	2,165
4. เครื่องมือ, เครื่องจักร, ของมีคม ไม่มีคม	8,231	2,685	4	1	10,921
5. ไฟ, สาร-วัตถุร้อน	330	147	3	1	481
6. ไฟฟ้า	225	88	16	-	329
7. ภัยธรรมชาติ, สิ่งแวดล้อม (พืช, สัตว์, ผุ้ชน โดยความกลัว ตื่นตกใจ ออกกำลังกาย เกินกำลัง และเคลื่อนไหวมาก)	2,558	1,949	-	-	4,507
8. แผลยา, สารพิษ, สารเคมี	153	157	-	1	311
9. ความบกพร่องในการปฏิบัติรักษาทางการแพทย์ปฏิบัติที่ผิดที่เกิดจากการรักษา	67	42	1	1	111
10. ระเบิด, ปืน	214	89	8	1	312
11. การฆ่าตัวตายและทำร้ายตัวเองรวมทั้งถูกฆ่าตายและถูกทำร้ายด้วยเจตนาโดยบุคคลอื่น	2,083	1,119	39	14	3,255
12. อื่น ๆ	190	68	19	6	283
13. ไม่ทราบสาเหตุ	25	18	9	-	52
รวม	34,821	14,252	442	119	49,634

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2540 : 56

จากตาราง 4 จะพบว่าจำนวนผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาสูงเป็นอันดับ 1 เป็นชาย 13,055 คน หญิง 4,987 คน ส่วนจำนวนตายเป็นชาย 308 ราย หญิง 83 ราย

นอกจากนี้แล้ว จำนวนผู้ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ พ.ศ. 2537 - 2540 ยังจำแนกได้ตามปีที่เกิด ดังปรากฏตามตาราง 5

ตาราง 5 สถิติจำนวนผู้ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ในจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2537 - 2540

ปี พ.ศ.	ป่วย	ตาย			รวม
		ชาย	หญิง	รวม	
2537	11,541	200	50	250	11,791
2538	13,579	288	70	358	13,937
2539	16,627	358	97	455	17,082
2540	18,042	308	83	391	18,433

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2540 : 58

จากตาราง 5 จะพบว่าอุบัติเหตุ จราจรจากรถจักรยานยนต์จำนวนผู้ป่วยเพิ่มขึ้นทุกปี จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2537 - 2539 เพศชายมากกว่าเพศหญิง และจำนวนผู้เสียชีวิตได้ลดลงในปี พ.ศ. 2540 อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2540 ได้มีจำนวนผู้ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุ จราจรจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด รวม 18,433 คน

ตาราง 6 จำนวนผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ ในจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2537 - 2540

ปี พ.ศ.	2537	2538	2539	2540
กลุ่มอายุ	(ราย)	(ราย)	(ราย)	(ราย)
ต่ำกว่า 16 ปี	510	620	1,281	1,295
16 - 20 ปี	2,609	3,292	3,475	3,758
21 - 25 ปี	2,720	3,198	3,429	3,684
26 - 30 ปี	1,357	1,856	2,376	2,532
31 - 35 ปี	1,260	1,552	1,754	1,866
36 - 40 ปี	952	1,027	1,548	1,632
41 - 45 ปี	834	823	997	1,082
46 - 50 ปี	620	627	865	1,021
51 - 55 ปี	526	531	725	884
สูงกว่า 55 ปี	403	411	632	679
รวม	11,791	13,937	17,082	18,433

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2540 : 50

จากตาราง 6 จำนวนผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2537 - 2540 ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2540 พบว่า กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ กลุ่มอายุระหว่าง 16 - 20 ปี รองลงมาอายุ 21 - 25 ปี และอีกกลุ่มหนึ่งที่อยู่ช่วงอายุระหว่าง 26 - 30 ปี ตามลำดับ สถิติจำนวนผู้ป่วยกลุ่มอายุดังกล่าวนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นวัยแรงงาน

นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) เป็นกลุ่มวัยรุ่น ที่มีอายุระหว่าง 16 - 20 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่เสี่ยงเพราะเป็นวัยที่ชอบเสี่ยงภัย ลึกคะนอง ใช้อวด โดดโผน ผจญภัย ชอบแข่งขัน เอาชนะ มีการตัดสินใจที่ผิด ๆ ประมาทเลินเล่อ เชื้อมั่นในตัวเอง (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 106) นักศึกษากลุ่มนี้นิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมักจะประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากเช่นเดียวกัน โดยพบว่าจำนวนนักศึกษาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 230 ราย ในปี พ.ศ. 2540 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2540 : 22) ถึงแม้ว่านักศึกษาในระดับนี้จะได้รับสวัสดิศึกษาในด้านสวัสดิภาพการจราจร

และสวัสดิภาพเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในทุกชั้นปี จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เป็นนักศึกษาชั้นสูงอายุ จึงเป็นที่น่าสังเกตว่านักศึกษา ปวช. ที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ได้นำความรู้ไปปฏิบัติจริงหรือไม่ ผู้วิจัยเป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุขปฏิบัติงานอยู่ที่สำนักงานสาธารณสุขอำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ออกตรวจในพื้นที่ทำให้ได้เห็นพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ปวช. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัวอย่าง เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินอัตรา แชนในที่คับขัน ดัดแปลงส่วนประกอบของรถจักรยานยนต์ จำนวนคนขับขี่และซ้อนท้ายเกิน 2 คน ไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและมีความสนใจที่จะศึกษาเพื่อสำรวจเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อจะได้ นำข้อมูลที่ได้ใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกับหน่วยงานในการป้องกันปรับปรุงแก้ไขให้นักศึกษามีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาปีการศึกษา 2541 ตามตัวแปรเพศ ชั้นปี ฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ สุขภาพจิต และความสามารถแห่งตน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
2. เป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินงานสุขศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. เป็นข้อมูลสนับสนุนให้ผู้บริหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์

4. เป็นข้อเสนอแนะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือในการป้องกัน แก้ไข และลดปัญหาอุบัติเหตุ ในการจับจี้รถจักรยานยนต์ อันจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติต่อไป

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 ที่จับจี้รถจักรยานยนต์ได้จำนวน 5,274 คน โดยการสำรวจ

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 จำนวน 400 คน โดยใช้การสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538 : 90)

ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรอิสระคือ

1. ปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่
 - 1.1 เพศ
 - 1.2 ชั้นปี
 - 1.3 ฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว
 - 1.4 ระยะเวลาในการจับจี้รถจักรยานยนต์
 - 1.5 ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ
2. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ
 - 2.1 สุขภาพจิต
 - 2.2 ความสามารถแห่งตน

ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมความปลอดภัยในการจับจี้รถจักรยานยนต์

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การกระทำหรือความพร้อมที่จะกระทำที่แสดงออกภายนอกให้ผู้อื่นมองเห็นทั้งวาจาและการกระทำประกอบด้วย

1.1 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง ความสามารถทางด้านสติปัญญาในการเรียนรู้ข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยจากระดับต่ำไปสู่ระดับสูงจากประสบการณ์การศึกษาค้นคว้าความจำ ความเข้าใจ

1.2 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง ความพร้อมความรู้สึกรู้สึก ความเชื่อ สภาพจิตใจซึ่งแสดงออกมาต่อความปลอดภัย เช่น เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

1.3 การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติของบุคคลเป็นพฤติกรรมที่บุคคลสามารถแสดงออกให้ปรากฏเกี่ยวกับความปลอดภัยซึ่งสังเกตเห็นได้และประเมินได้

2. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ หมายถึง ผู้ที่ศึกษาอยู่ในระดับต้นในสายวิชาชีพที่สังกัดในกรมอาชีวศึกษา ในรอบเช้าโดยแบ่งเป็น 3 ชั้นปี ดังนี้ ชั้นปีที่ 1, 2 และ 3 ตามหลักสูตรในที่นี้จะใช้คำย่อว่า นักศึกษา ปวช.

3. ปัจจัยด้านชีวิตสังคม หมายถึง คุณลักษณะส่วนตัวบางประการของนักศึกษา ปวช.

3.1 เพศ หมายถึง เพศของนักศึกษา แบ่งเป็น

- เพศชาย
- เพศหญิง

3.2 ชั้นปี หมายถึง ชั้นปีที่ นักศึกษากำลังศึกษาอยู่ โดยแบ่งออกเป็น

- 3.2.1 ชั้นปีที่ 1
- 3.2.2 ชั้นปีที่ 2
- 3.2.3 ชั้นปีที่ 3

3.3 ฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว หมายถึง รายได้ต่อเดือน ของครอบครัว นักศึกษา ปวช. ต่อเดือน แบ่งออกเป็น 5 ระดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2535 : 12)

- 3.3.1 รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท
- 3.3.2 รายได้ 5,001 - 10,000 บาท
- 3.3.3 รายได้ 10,001 - 15,000 บาท
- 3.3.4 รายได้ 15,001 - 20,000 บาท
- 3.3.5 รายได้มากกว่า 20,000 บาท ขึ้นไป

3.4 ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง ช่วงเวลาที่ได้ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนกี่ปี ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

3.4.1 น้อยกว่า 1 ปี

3.4.2 1 - 2 ปี

3.4.3 3 - 4 ปี

3.4.4 5 - 6 ปี

3.4.5 มากกว่า 6 ปี

3.5 ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ หมายถึง จำนวนครั้งที่เคยได้รับอุบัติเหตุ โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้คือ

3.5.1 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ

3.5.2 ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง

3.5.3 ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง

3.5.4 ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง

4. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ หมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุภายในจิตใจของบุคคลที่แสดงออกกับไม่แสดงออก

4.1 สุขภาพจิต หมายถึง สมรรถภาพหรือความสามารถในการปรับตัวของคนเราให้เข้ากับสถานการณ์ในปัจจุบันรวมถึงสถานการณ์ที่กำลังจะมาถึงด้วย แบ่งออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

4.1.1 สภาวะสุขภาพจิตปกติ

4.1.2 สภาวะสุขภาพจิตที่มีปัญหาผิดปกติ

4.2 ความสามารถแห่งตน หมายถึง ความเชื่อในความสามารถของตนเองมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจร แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ

4.2.1 ความหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก

4.2.2 ความหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง

4.2.3 ความหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย

บทที่ 2

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติและการปฏิบัติ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ สุขภาพจิต ความสามารถแห่งตน กฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรการป้องกัน ตลอดจนการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า ทั้งต่างประเทศและในประเทศ ดังมีรายละเอียดตามลำดับดังต่อไปนี้

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

มีนักวิชาการได้ให้ความหมายพฤติกรรมของมนุษย์ไว้หลายท่านดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ได้ให้คำจำกัดความพฤติกรรม (Behavior) ไว้ว่าเป็น การกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคลและเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอกรวมทั้งเป็นกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ อย่างมีจุดมุ่งหมาย สังเกตเห็นได้

ราชบัณฑิตยสถาน (2525 : 580) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมว่า หมายถึง การกระทำหรืออาการแสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้า กริยาการที่ได้มาภายหลังกำเนิด กล่าวคือ บุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้นเพราะเคยได้ร่วมสร้างสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่า พฤติกรรมมนุษย์ต่างกับพฤติกรรมที่มีมาในกำเนิดสันดาน อันเป็นสามัญอยู่ในชีวิตสัตว์ชนิดอื่นทั่วไป

พฤติกรรม หมายถึง อากัปกิริยาทั้งมวลบุคคลที่เราสามารถสังเกตได้ด้วยประสาทสัมผัสโดยตรงหรือโดยอ้อม ทั้งที่รู้ตัวและไม่รู้ตัว ได้แก่ การนั่ง เดิน นอน อารมณ์โกรธ เกลียด รักและฝัน เป็นต้น แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

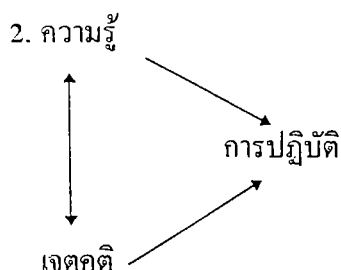
1. พฤติกรรมภายใน เป็นพฤติกรรมที่บุคคลมีอยู่ภายในจิตใจตนเอง หากที่ผู้อื่นจะรู้ได้ ถ้าเจ้าตัวไม่บอกหรือแสดงออกมาให้ปรากฏ เช่น การคิด การเข้าใจ การตัดสินใจ เป็นต้น
2. พฤติกรรมภายนอก เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกมาแล้วผู้อื่นสามารถสังเกตได้ เช่น เดิน ยืน พุด ทำงาน เป็นต้น นอกจากนั้นพฤติกรรมภายนอกบางอย่าง จำเป็นต้องใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ช่วยบันทึกพฤติกรรม เช่น เครื่องมือวัดคลื่นสมอง เป็นต้น

พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออก ซึ่งความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติทางด้านการปลอดภัยทางการจราจรทางบก ซึ่งสามารถส่งเสริม ให้เกิดขึ้นได้ด้วยการให้ความรู้ สร้างจิตสำนึกในความปลอดภัย (Safety minded) ให้เกิดขึ้นใน จิตใจของเราและผู้อื่น ซึ่งจะมีผลต่อการปฏิบัติตนทางด้านการปลอดภัยได้อย่างถูกต้องและ เหมาะสมยิ่งขึ้น

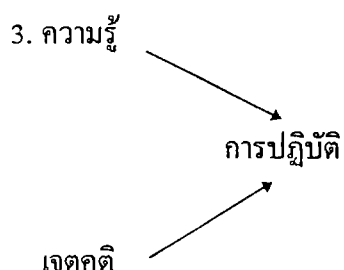
ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ความสัมพันธ์กันได้ 4 ลักษณะดังนี้ (รัมภา หทัยธรรม. 2538 : 13)

1. ความรู้ $\longrightarrow$ เจตคติ $\longrightarrow$ การปฏิบัติ

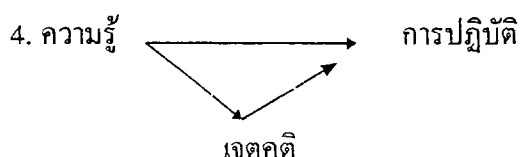
ความรู้มีความสัมพันธ์กับเจตคติซึ่งมีผลทำให้เกิดการปฏิบัติ



ความรู้และเจตคติมีความสัมพันธ์กัน ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ความรู้และเจตคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้โดยที่ความรู้ และเจตคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมมี
เจตคติเป็น ตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา

ภาพประกอบ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
ที่มา : รัมภา หทัยธรรม. 2538 : 13

ธนวรรณ อัมสมบุรณ์ (2532 : 38) ให้ความหมายเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพไว้เป็น
2 นัย คือ

1. พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง พฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อผลสุขภาพทั้งของตนเอง
ครอบครัวและสังคม สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ (Healthy - Related Behavior)
2. พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง พฤติกรรมของบุคคลเมื่ออยู่ในภาวะที่เจ็บป่วยหรือรู้สึกว่า
ตนเองเจ็บป่วย (Sickness Behavior)

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2532 : 38) ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง
กิจกรรมทุกประเภทที่เกี่ยวกับสุขภาพที่มนุษย์แสดงออกทั้งในด้านความรู้เจตคติ และการปฏิบัติ
ซึ่งสามารถจะสังเกตหรือวัดได้โดยตรงและทางอ้อม พฤติกรรมด้านการปฏิบัติที่สังเกตมองเห็น
ได้นั้น อาจแยกประเภทได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การปฏิบัติตามปกติวิถีในชีวิตประจำวันซึ่ง
จะเป็นการปฏิบัติที่เป็นการส่งเสริมสุขภาพ และป้องกันโรค อีกประการหนึ่ง คือ การปฏิบัติเมื่อ
เจ็บป่วย จะรวมถึงการปฏิบัติคนโดยทั่วไป การบริการรักษาพยาบาล และการปฏิบัติตาม
คำแนะนำของแพทย์หรือนุเคราะห์ทางสาธารณสุข

จากความหมายของพฤติกรรมทั้งหมดพอสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ
ต่าง ๆ ของสิ่งมีชีวิต 2 ลักษณะ คือ พฤติกรรมภายนอก และพฤติกรรมภายใน พฤติกรรมภายนอก
เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสังเกตเห็นได้ ส่วนพฤติกรรมภายใน บุคคลอื่นไม่สามารถสังเกตเห็น ได้ต้อง
ใช้เครื่องมืออื่น ๆ เข้าช่วย

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

1. พฤติกรรมพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ
ความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะ สถิติปัญญา การใช้
ความคิด วิจัยญาณ เพื่อประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งบลูม (Bloom) จำแนกออกได้
ดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge) หมายถึง ความสามารถที่จะจดจำและระลึกได้ถึงเรื่องราวที่ได้รับไปแล้ว

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นทักษะและความสามารถทางสติปัญญา ระดับแรก รู้ว่าผู้อื่นสื่อสารมาอย่างไร และสามารถที่จะนำเอาข้อมูลหรือปัจจัยที่ได้รับมาใช้ให้เป็นประโยชน์

1.3 การนำไปประยุกต์ (Application) คือ ความสามารถที่จะนำเอาความรู้ ความเข้าใจ จากหลักสูตร กฎเกณฑ์และวิธีดำเนินการต่าง ๆ ไปใช้ในสถานการณ์ใหม่ที่ไม่เหมือนเดิมได้

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis) หมายถึง ความสามารถแยกแยะเรื่องราวที่สมบูรณ์ใด ๆ ให้กระจายออกเป็นส่วนย่อย และมองเห็นหลักการผสมผสานระหว่างส่วนที่ประกอบกันขึ้นเป็น ปัญหาหรือสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

1.5 การสังเคราะห์ (Synthesis) หมายถึง ความสามารถ และทักษะที่จะนำองค์ ประกอบหรือส่วนต่าง ๆ เข้ามารวมกัน เพื่อให้ภาพพจน์ที่สมบูรณ์เป็นขบวนการที่เกี่ยวข้องกับการ พิจารณาส่วนย่อยแต่ละส่วน แล้วจัดรวมเป็นหมวดหมู่ เพื่อให้เกิดความกระจ่างในสิ่งเหล่านั้น

1.6 การประเมินค่า (Evaluation) หมายถึง ความสามารถที่จะพิจารณาและตัดสินใจ ด้วยมาตรฐานที่ผู้อื่นกำหนดไว้ หรือกำหนดขึ้นด้วยตนเองก็ตาม

2. พฤติกรรมจิตพิสัย (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความ เข้าใจ ความรู้สึกเท่าที่ ความชอบไม่ชอบ การให้คุณค่า การปรับการเปลี่ยนหรือปรับปรุงค่านิยม ที่ยึดถือ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมจิตพิสัยแบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

2.1 การรับ หรือ การให้ความสนใจ (Receiving) ขั้นนี้เป็นขั้นที่แสดงว่า บุคคลนั้นได้ ถูกกระตุ้นให้ทราบว่า มีเหตุการณ์ หรือสิ่งเร้าบางอย่างเกิดขึ้น และบุคคลนั้นจะมีความยินดี หรือมี ภาวะจิตใจพร้อมที่จะรับหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น ในการยอมรับนี้ประกอบด้วย ความ ตระหนัก ความยินดีที่ควรรับและการเลือกรับ

2.2 การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นที่บุคคลถูกจูงใจให้เกิดความรู้สึก แต่ยัง ยินยอมไม่ได้แน่นอนว่า บุคคลนั้นมีเจตคติ หรือค่านิยมต่อสถานการณ์ หรือสิ่งเร้านั้น

2.3 การให้ค่านิยม (Valuing) เป็นขั้นที่อาจจะอธิบายให้ชัดเจนโดยใช้คำว่าเกิด “ความรู้” หรือเกิด “เจตคติ” ในขั้นนี้บุคคลจะกระทำปฏิกิริยา หรือมีพฤติกรรมที่แสดงว่าเขา ยอมรับ หรือรับรู้ว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีความค่าสำหรับตัวเขา หรือแสดงว่าเขามีค่านิยมอย่างใด อย่างหนึ่ง

2.4 การจัดกลุ่มค่านิยม (Organization) เป็นขั้นที่บุคคลจัดระบบค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมเหล่านี้ ในการจัดกลุ่มนี้ประกอบด้วย การสร้างแนวความคิดเกี่ยวกับค่านิยมและจัดระบบค่านิยม

2.5 การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่นับถือ (Characterization by a Value or Value Complex) พฤติกรรมขั้นนี้อาจแสดงให้เห็นได้ โดยบุคคลสร้างปรัชญาชีวิตสำหรับตนเอง หรือคิดกฎต่าง ๆ ในการปฏิบัติตน

3. พฤติกรรมทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมด้านนี้เป็นพฤติกรรมด้านสุดท้าย ซึ่งต้องอาศัยพฤติกรรมพุทธิพิสัย และพฤติกรรมจิตพิสัยเป็นส่วนประกอบ เป็นพฤติกรรมที่สามารถประเมินผลได้ง่าย

อย่างไรก็ตามพฤติกรรมของบุคคลจะเกิดขึ้นได้นั้น สุชาติ โสภประยูร (2525 : 48) กล่าวว่าจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ ประการแรก การมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อปฏิบัติที่ปลอดภัย ประการที่สอง การมีความสามารถและทักษะในสิ่งที่ตนเองต้องการจะกระทำ และประการสุดท้ายคือ การมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งพฤติกรรมทั้ง 3 ด้านนี้ จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และมักจะมีปฏิสัมพันธ์กันอยู่ตลอดเวลา แต่อย่างไรจะไม่เกิดโดยอิสระ แต่จะเกิดรวม ๆ กันและพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน อันจะนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติหรือการกระทำความปลอดภัย

นอกจากนั้น ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 172 - 185) กล่าวว่า การเกิดพฤติกรรมนั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน ซึ่งนอกจากพฤติกรรมทั้ง 3 ด้านนี้จะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมแล้วยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติดังนี้

1. ปัจจัยด้านจิตวิทยา เป็นปัจจัยที่อยู่ภายใต้จิตใจของบุคคลที่มีต่อการเกิดและความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพทั้งทางด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วยวุฒิภาวะ ความต้องการ ความสนใจ แรงจูงใจ ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคล

2. ปัจจัยด้านสังคม คนเราจะเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ได้จากสังคม ทำให้มีการประพฤติปฏิบัติสืบต่อกันมา ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้ คือ

2.1 ครอบครัว ครอบครัวเป็นสถาบันทางสังคมแห่งแรกที่มีความสัมพันธ์และมีความสำคัญมากในการที่จะถ่ายทอดแบบการประพฤติปฏิบัติ ตลอดจนความเชื่อและพฤติกรรมต่าง ๆ ทั้งในด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ เพราะสังคมนี้ประกอบไปด้วยบิดา มารดา และบุคคลอื่นที่

จะปลูกฝังแนวความคิด ความเชื่อและการปฏิบัติให้กับเด็ก เมื่อเด็กโตขึ้นก็จะต้องออกไปเผชิญกับสังคมนอกบ้าน เช่น โรงเรียน ชุมชน เด็กจะได้เรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากบุคคลอื่น ๆ ในสังคมต่อไป

2.2 กลุ่มบุคคลในสังคม ได้แก่ บุคคลที่มีความสัมพันธ์กับเด็กอย่างใกล้ชิด เช่น ครู เพื่อนฝูง หรือบุคคลอื่น ๆ ที่แวดล้อมอยู่ในสังคม จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลมาก

2.3 สถานภาพทางสังคม สถานภาพทางสังคมที่แตกต่างกันของบุคคล จะมีผลทำให้พฤติกรรมสุขภาพรวมถึงพฤติกรรมความปลอดภัยของบุคคลแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การปฏิบัติตนของสมาชิกในสังคม ระดับการศึกษาและเศรษฐกิจของสมาชิกในสังคมด้วย

3. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและการศึกษาของบุคคล จะมีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพรวมถึงพฤติกรรมความปลอดภัย กล่าวคือ ถ้าประชาชนมีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดีนัก จะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องในเรื่องสุขภาพ

ฉะนั้นจะเห็นว่าพฤติกรรมความปลอดภัยของแต่ละบุคคลมีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยต่าง ๆ หลายประการ ซึ่งจะมีผลให้แต่ละคนมีพฤติกรรมแตกต่างกันไป ดังนั้นการที่จะปลูกฝังสวัสดิคติได้นั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยกระบวนการ การเรียนรู้ การสนใจ การเสริมแรงที่เหมาะสม วุฒิภาวะ สถานการณ์ และความพร้อมของบุคคลด้วย ซึ่ง พรเพ็ญ พัทธนิธิภาพ (2531 : 1 - 4) กล่าวถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมว่ากระบวนการเปลี่ยนแปลงหรือเสริมสร้างพฤติกรรมสุขภาพเป็นส่วนสำคัญที่จะต้องคำนึงถึง เช่น พฤติกรรมความปลอดภัย เพราะกระบวนการนี้จะต้องอาศัยความพยายามในการเปลี่ยนแปลงด้วยตนเองของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ซึ่งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างซับซ้อน เพราะว่าพฤติกรรมของบุคคลนั้นถูกควบคุมและหล่อหลอมโดยสิ่งแวดล้อม การจะปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรม จากของเดิมไปสู่พฤติกรรมใหม่ ซึ่งจะต้องทราบถึงจิตวิทยาและสังคมวิทยาที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย และการจะชี้ให้บุคคลทราบถึงประโยชน์และโทษของการปฏิบัติและไม่ปฏิบัติทางสุขภาพนั้น ทำได้โดยการให้บุคคลเข้าใจพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งกลวิธีในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ อาจทำได้ดังนี้

1. การเตือนความจำ (Reminders) เป็นวิธีการสร้างแรงกระตุ้นให้คนปฏิบัติทางสุขภาพ เช่น พฤติกรรมความปลอดภัย โดยการใช้รูปภาพหรือข้อความบนเครื่องเตือนให้คนเกิดความรู้สึกตระวัง

2. การนำสู่พฤติกรรมใหม่ (Tailoring the Behavior) เป็นวิธีการวางแนวทางพฤติกรรมที่จะให้คนปฏิบัติให้สอดคล้องกับนิสัย ขนบธรรมเนียมประเพณี และปฏิบัติประจำวัน เช่น การกำหนดเขตจอดรถ และการกำหนดกฎจราจรต่าง ๆ เป็นต้น

3. การวางกรอบพฤติกรรม (Shaping) คือ การให้รางวัลเมื่อบุคคลนั้นปฏิบัติ เข้าใจ พฤติกรรมที่พึงประสงค์ เช่น การชมเชยเมื่อเด็กข้ามถนนตรงทางม้าลายทุกวัน

4. การให้คำมั่นสัญญา (Contingency Contraction) เป็นการให้คำมั่นสัญญาระหว่างนักเรียนกับครู หรือระหว่างกลุ่มสมาชิกในครอบครัว โดยผู้ที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะวางเป้าประสงค์ของการปฏิบัติเอง ลงมือปฏิบัติและควบคุมให้เป็นไปตามแผน

5. การควบคุมตนเอง (Self Monitoring) เป็นวิธีที่บุคคลศึกษาและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของเขาเอง แล้วนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่ตนจะต้องปฏิบัติว่า ห่างไกลเพียงใด ตนจะต้องทำอะไรจึงจะให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ต้องการ

ความรู้เกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุ

มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความหมายเกี่ยวกับอุบัติเหตุไว้หลายท่านดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2525 : 913) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

เฮนริค (Heinrich. 1950 : 62 ; อ้างอิงจาก พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 8) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากความละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้าและขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่างๆของคนหรือสิ่งอื่นผลที่ปรากฏก็คือ การได้รับบาดเจ็บและเกิดความเสียหาย

สเตรสเซอร์ และคนอื่น ๆ (Strasser and others. 1973 : 4) ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือตายต่อบุคคลอื่นด้วยทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

พัชรา กาญจนารักษ์ (2518 : 7) ได้ให้ความหมายไว้ว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจและเหตุการณ์อาจทำให้บุคคลถึงแก่ความตาย บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย

ฟอง เกิดแก้ว (2525 : 3) ให้ความหมายคำว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจหรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายของคนเราหรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

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

จากความหมายที่กล่าวมานี้ พอจะแยกลักษณะของอุบัติเหตุออกเป็น 4 อย่าง คือ

1. ไม่มีการคาดการณ์มาก่อน
2. ก่อให้เกิดผลอันไม่พึงประสงค์ เช่น ความตาย การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย

3. เป็นสิ่งที่ป้องกันได้คือสามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันมิให้เกิด

4. การกระทำหรือสภาพที่ไม่ปลอดภัย คืออุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความเลื่อมหรือการขาดประสิทธิภาพในระบบ เกิดความบกพร่องของบุคคลถึงร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะมนุษย์เป็นต้นเหตุ (Thygerson. 1976 : 112)

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้นอันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย เราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ (Thygerson. 1976 : 3)

อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ เนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ อุบัติเหตุเนื่องจากการทำงาน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้านและในที่สาธารณะ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2530 : 174)

อุบัติเหตุจำแนกได้ดังนี้

1. อุบัติเหตุในเคหสถาน (Home or Domestic Accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัว อาจเกิดได้ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก หยิบยาผิด ตกจากที่สูง และสัตว์กัดต่อย

2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational Accident) เกิดจากการทำงานหรืออาชีพ เช่น ก่อสร้าง ทำงานโรงงาน เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงาน

3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accident) หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียน โรงมหรสพ รวมทั้งอค์คีภัย เป็นต้น

4. ภัยธรรมชาติ (Natural Disaster) ภัยพิบัติจากธรรมชาติ เช่น จากน้ำท่วม พายุหมุน ไฟไหม้ป่า แผ่นดินถล่ม แผ่นดินไหว

5. อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (Transportaion or Traffic Accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือการขนส่ง ได้แก่

5.1 อุบัติเหตุจากยานยนต์

5.2 อุบัติเหตุจากรถไฟ

5.3 อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ

5.4 อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Costs of Accident)

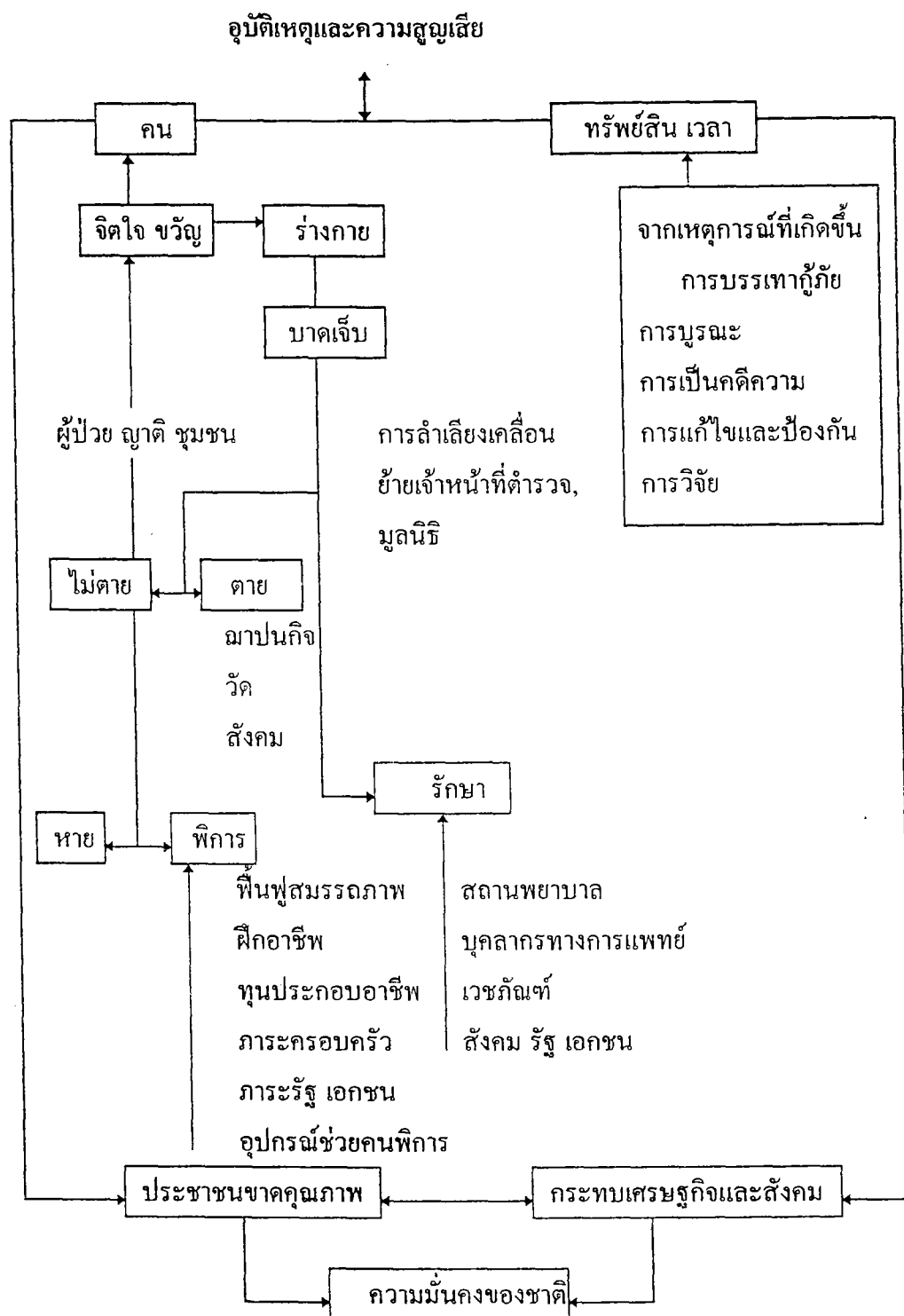
อุบัติเหตุก่อให้เกิดความสูญเสียมากเกินกว่าที่คนทั่วไปมองเห็น หรือที่เราคาดคะเนกัน ทั้งในประเทศกำลังพัฒนาและในประเทศอุตสาหกรรม การประเมินค่าของความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้ได้ตัวเลขใกล้เคียงกับความเป็นจริงนั้น จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำมาเป็นข้อมูลสำหรับการควบคุมอุบัติภัย จึงเป็นหน้าที่ของผู้วางแผนควบคุมอุบัติเหตุ (Accident Control Planners) ที่จะต้องพยายามศึกษาหาตัวเลขนี้มาให้ได้ ยิ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาก็ยังมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาหาตัวเลขของความสูญเสียจากอุบัติเหตุในประเทศของตน เพื่อแสดงให้เห็นให้ผู้บริหารได้มองเห็นความจำเป็นในการควบคุมป้องกันโรคนี้ได้ชัดเจน เพราะผู้บริหารในประเทศกำลังพัฒนามักจะมองเห็นแต่ความสำคัญของเศรษฐกิจและปัญหาปากท้องของประชาชนมากกว่า ซึ่งต่างกับผู้บริหารในประเทศอุตสาหกรรมซึ่งมองเห็นความสำคัญของค่าของชีวิตของประชาชนของตน และส่วนใหญ่จะเข้าใจและรู้ดีถึงค่าของความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งทางด้านสาธารณสุข ด้านความมั่นคงของชาติ รวมทั้งความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคมว่ามีมากมายเพียงใด ทั้งนี้เพราะประเทศอุตสาหกรรมเหล่านั้นก็เคยเป็นประเทศกำลังพัฒนามาก่อนจึงมีประสบการณ์ในเรื่องนี้เป็นอย่างดี (วิจิตร บุญโหดระ และอำนาจ นาคแก้ว, 2536 : 71)

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เราสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุออกไปได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct Cost) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Cost) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยผู้บาดเจ็บ และวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราวเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหายในระหว่างเครื่องจักรหยุดทำงาน หากมีการตายและพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรม และการอนามัยแก่ผู้ตายและพิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity Cost) ของคนตาย และพิการ หากไม่ได้รับบาดเจ็บ และสามารถหารายได้อีกต่อไป เป็นต้น รวมทั้งการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก อุบัติเหตุทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต พิกัด เสียเวลา ทรัพย์สินเสียหายและรวมทั้งสภาพจิตใจ ดังที่แสดงในภาพประกอบ 2



การสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ

1. การสูญเสียทางกาย (Human Loss) ในที่นี้หมายถึง

1.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (Death)

1.2 ผู้บาดเจ็บ

2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and Social Loss)

ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ กล่าวได้ว่า เป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้น ๆ ซึ่งเป็นการประเมินโดยการประมาณการเท่านั้น ความสูญเสียทางจิตและสังคม ได้แก่ ความเจ็บปวดความโศกเศร้าเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว เสียวขวัญ จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคมและการถูกทอดทิ้งโดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ

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

สำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 51 - 54) อธิบายว่าเกิดจาก

1. ความบกพร่องของผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 85 โดยมีสาเหตุจากผู้ขับขี่นับเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุดและมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัยได้ยากมาก

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 15

วิจิตร บุญยะโทระ และอำนาจ นาคแก้ว (2536 : 10) กล่าวเสริมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ 2 ประการ

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น สาเหตุนี้เกิดจากอุปนิสัย หรือเจตคติของแต่ละคนที่ปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นแตกต่างกัน

2. สภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสภาพที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาทางด้านพฤติกรรม

การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ใช่เป็นความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ดังนี้

1. ปัจจัยที่เกิดจากคน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่

1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง จากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนวย นาคแก้ว (2536 : 87) พบว่า เพศชายเสี่ยงต่อการเป็นฝ่ายชนมากกว่าเพศหญิง 3.34 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากเพศชายเป็นเพศที่ชอบความตื่นเต้น ชอบการเสี่ยงภัย ชอบการขับรวดเร็ว และมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงกว่าเพศหญิง

1.2 อายุ ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 18 - 22 ปี ซึ่งอยู่ในวัยหนุ่มสาว มีความซุกซน ชอบความสนุกสนาน ตื่นเต้นและเสี่ยงภัย จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้ที่เริ่มฝึกหัดขับขี่รถยนต์ จึงยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับ และการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้ายังไม่ดีพอ นอกจากนี้วัยนี้ยังจัดอยู่ในวัยรุ่น ซึ่งค่อนข้างมีอารมณ์ร้อนและไม่ยอมคน (ศราวุธ พันธขาว. 2531 : 20)

1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกรู้สึกชอบการเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบ การระบายความโกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อยๆ เข้าก็จะทำให้เกิดความเคยชินจนเป็นนิสัย เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอด แชนทางโค้ง ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตรากำหนดและอื่นๆ ซึ่งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรนี้ ผู้ปฏิบัติจะขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย โดยจะมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งมีหลายประเภทด้วยกัน พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 51 - 52) อธิบายถึงลักษณะของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยไว้ ดังนี้

1.3.1 ความประมาท สะเพร่า เผอเรอ ไม่รอบคอบ คนประเภทนี้มีความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย และกฎแห่งความปลอดภัยแต่ไม่ปฏิบัติตาม ไม่ยอมเชื่อฟังกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ขาดความระมัดระวังในการกระทำสิ่งต่างๆ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ชีวิต และทรัพย์สินทั้งของตนเองของผู้อื่น

1.3.2 ความบ้ำระห่ำ โอ้อวด มีความซุกซน สนุกสนาน ชอบการเสี่ยงภัย และฝ่าฝืนกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย เช่น ขับรถเกินอัตรากฎหมายกำหนด การใช้ถนนเป็นสถานที่แข่งขัน ประลองความเร็วของรถยนต์

1.3.3 การไม่ยอมรับรู้ มีลักษณะของการต่อต้าน ไม่สนใจต่อกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ไม่ใส่ใจในการกระทำของตนเองว่าจะเสี่ยงภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขนาดไหน

1.3.4 ชอบผลัดวันประกันพรุ่ง และมีนิสัยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย นอกจากนี้พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่อาจเกิดจากการมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ได้แก่ เมื่อเข้ามาอยู่ใน

รถจนแล้วเกิดความรู้สึกว่าตนเองปลอดภัย ไม่สนใจความเดือดร้อนของผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ นอกจากนั้นยังมีค่านิยมผิด ๆ ว่า รถยนต์ คือ การแสดงออกถึงความร่ำรวย หรือเห็นว่าการขับรถให้คันเด่น หวดเลี้ยว เป็นการแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง (วิจิตร บุญยะโทตระ และอำนาจ นาคแก้ว. 2536 : 11)

1.4 ไม่มีความชำนาญทาง ผู้ขับขี่รถยนต์ควรมีความรู้ถึงเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการขับรถในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น รวมทั้งรู้กฎข้อบังคับที่กำหนดไว้แต่ละแห่ง เพื่อความมั่นใจในการขับรถ และการเลือกเส้นทางเดินรถ

1.5 ความบกพร่องทางด้านร่างกาย

1.5.1 สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ ได้แก่ สภาพการเจ็บป่วยทางกายหรือ ผู้มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ลมชัก อาจเพิ่มความเสี่ยงของผู้ขับรถต่อการเกิดอุบัติเหตุถ้าขับรถและเกิดความตึงเครียด อาจทำให้อาการของโรคกำเริบขึ้น ทำให้สูญเสียความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.5.2 ความบกพร่องของอวัยวะต่าง ๆ เช่น แขนขาพิการ หูตึง สายตาเอียงมาก ตาบอดสี และความผิดปกติทางสายตาอื่นๆ

1.6 แอลกอฮอล์และยา

1.6.1 การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถ หรือก่อนการขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่สำคัญในสังคมปัจจุบัน

1.6.2 การใช้ยาและสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกาย ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ และอื่น ๆ ที่สำคัญคือ ยาเสพติดให้โทษ เช่น ยากระตุ้นประสาทที่เรียกว่า ยาม้า ยาขยัน ซึ่งมีผลกระทบทำให้บุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มีบุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย และมีความบกพร่องทางร่างกาย และจิตใจเป็นผลตามมา

1.7 ขาดความชำนาญในการขับรถ เช่น ผู้ขับรถยนต์เป็นใหม่ ๆ การตัดสินใจยังไม่ดี ไม่มีความชำนาญในการขับขี่ หรือไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎของความปลอดภัยในการขับรถ

1.8 ความบกพร่องทางจิตใจหรือสภาพจิตใจไม่ปกติ

1.8.1 เป็นโรคจิตโรคประสาท

1.8.2 สภาพจิตไม่ปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย เครียดมาก หรือหมกมุ่นครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก

1.8.3 ความตื่นเต้น ตกใจสูง

นอกจากนี้ อุบัติเหตุบางส่วนเกิดจากปัจจัยที่เกิดจากผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือสัตว์เลี้ยง
ได้แก่

1. ข้ามถนนโดยไม่ระมัดระวัง
2. ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทางนอกป้ายจอดรถ
3. การห้อยโหน การเกาะรถ หรือยื่นส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกตัวรถ
4. ข้ามถนนโดยออกมาจากด้านหน้าหรือท้ายรถที่จอดอยู่

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ (Vehicular Factor)

อุบัติเหตุซึ่งเกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนถนนน้อยมากเมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ อาจแยกอธิบายได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ พบว่าอุปกรณ์ของรถได้แก่

1. สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกเป็นอันตรายอย่างยิ่ง แต่ยางที่มีดอกยางมาก ๆ ความจริงก็ไม่ได้ช่วยอะไรมากนักเพราะที่สำคัญดอกยางจะต้องลึกด้วย

2. ระบบห้ามล้อ เช่น เบรคแตก คันชักส่งหลุด
3. ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง หากเสียในเวลากลางคืนจะอันตรายมาก
4. พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยได้แก่

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 ทางเท้า 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 จะต้องมีผลต่อผู้ขับขี่ด้วย จึงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

3.1 ลักษณะของทาง (Characteristic of roadway) ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1. จำนวนช่องเดินรถ (Number of lanes) ช่องเดินรถ หมายถึง “ทางเดินรถที่จัดแบ่งช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้” เมื่อประมาณ 20 ปีที่ผ่านมา ถนนที่มี 4 ช่องทาง จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทาง ในทวีปยุโรปส่วนใหญ่จะสร้างถนนที่มี 3 ช่องทางเพราะมีประสิทธิภาพดีกว่า 2 ช่องทาง อีกทั้งค่าก่อสร้างก็ถูกกว่าถนนที่มี 4 ช่องทาง แต่หลังจากนั้นในสหรัฐอเมริกา ได้พิสูจน์ให้เห็นว่าไม่เป็นความจริงเสียแล้ว เพราะถนนที่มี 3 ช่องทางเมื่อรถวิ่งในช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและรุนแรงกว่าทำให้เจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

2. ความกว้างขวางของช่องเดินรถ (Lane width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

3. แนวกั้นกลางถนน (Medians) แนวนี้ใช้กั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรก เพราะตามทฤษฎีแล้วอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงา (Impact) จะไม่มี และการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง

4. ไหล่ทาง (Shoulders) ไหล่ทางคือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นที่กันรั้วป้องกันมิให้รถตกลงไปในคู คลอง หรือเหว ตามปกติแล้วถนนที่มี 2 ช่องทางไหล่ทางก็มีผลต่อแนวโน้มของอุบัติเหตุเมื่อความกว้างของไหล่ทางเพิ่มขึ้น ในเรื่องความกว้างพอเหมาะของไหล่ทางนี้ แม้จะได้มีการค้นคว้ามามากแล้วก็ตามแต่ยังไม่ได้ผลออกมาพอใช้ได้

5. เครื่องกั้นข้างทาง (Roadside obstructions) เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน ไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้ ดังนั้นบริเวณสะพานหรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกั้นข้างทางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะในถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง เช่น บนทางด่วนพิเศษ (Expressway)

6. พื้นผิวทาง (Road surface) ปัญหาเรื่องพื้นที่ผิวทางและการลื่นไถลนับเป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่ง การสร้างถนนสมัยใหม่จึงมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิดปกติหรือสภาพของพื้นผิวทางที่จะต้านทานต่อความลื่นของถนนในทุกฤดูกาล และได้พบข้อสังเกตว่าในฤดูร้อนถนนที่แห้งอยู่เป็นเวลานาน ๆ เมื่อมีฝนตกลงมาทันทีทันใด จะทำให้ถนนลื่นยิ่งกว่าถนนที่ฝนตกเป็นประจำ

7. แสงสว่าง (Lighting) แสงสว่างในท้องถนนมีความจำเป็นมากเพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น (Sight instance)

8. การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง (Geometric design) ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยทั่วไปแล้วมีไม่มาก สำหรับบนทางหลวงในประเทศไทยเนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้ แต่สำหรับในเขตเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานคร การออกแบบทางเรขาคณิตของทางยังไม่มีมาตรฐานการออกแบบที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางแยก มักเป็นจุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากและมีความรุนแรง

3.2 สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อาจจำแนกได้เป็น 3 ประการคือ

1. อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ (Safety device) สิ่งเหล่านี้ ได้แก่ การจราจร ซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง

2. อุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติหรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยไม่ดีหรือเลวร้าย เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ได้แก่ หมอกลงจัด หิมะตก ถูกเห็บตก ฝนตกหนัก เป็นต้น

3. การกระทำของคน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น ที่พบในเขตเมืองมากที่สุดคือ มลพิษ (Pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (Noise pollution) และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ (Air pollution) สภาพะดังกล่าว จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ อาจมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย

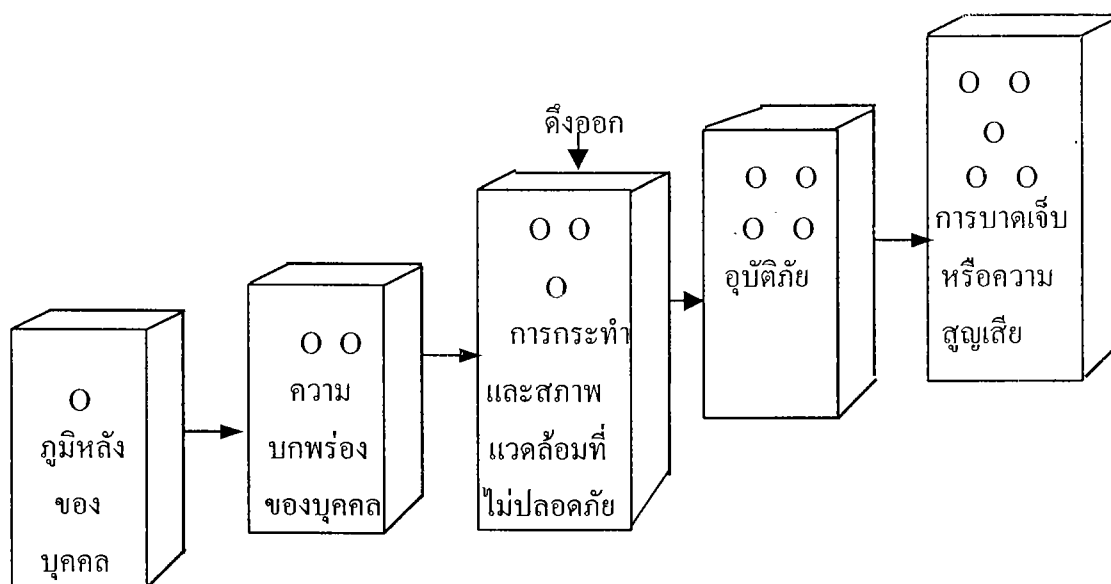
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

มีทฤษฎีต่าง ๆ ที่เป็นสมมติฐานการเกิดอุบัติเหตุมากมาย ที่นำมากล่าวต่อไปนี้เป็นทฤษฎีที่น่าสนใจ และเป็นที่น่าเชื่อถือ คือทฤษฎีโดมิโน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

H. W. Heinrich ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว (ภาพประกอบ 3) ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background)
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
- 4) อุบัติภัย (Accident)
- 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)



ภาพประกอบ 3 โดมิโนทั้งห้า

ที่มา : วิจิตร บุญยะโหตระ. 2530 : 28

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น (เจตคติต่อความปลอดภัย

ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มั่งง่าย) ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident Chain) การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

ตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น (ภาพประกอบ 3)

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน ก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่างๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือ ตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

จากที่กล่าวมาทฤษฎีโดมิโนนี้ จะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ การกระทำของตัวบุคคล วิธีแก้ต้องแก้ที่ตัวบุคคลถึงจะหยุดอุบัติเหตุไม่ให้เกิดได้ ทั้งนี้ต้องขึ้นกับสถานะของบุคคลทางด้านสุขภาพจิตด้วย

สุขภาพจิต

ได้มีผู้ให้ความหมายคำว่า “สุขภาพจิต” ไว้แตกต่างกันมากมาย ดังนี้

สุรางค์ จันทร์ธม (2527 : 2) กล่าวว่า สุขภาพจิต คือ สุขภาพของจิตใจของมนุษย์หรือการมีสภาพจิตที่ดี เช่น มีจิตใจเบิกบานแจ่มใสอยู่เสมอ ไม่มีความวิตกกังวลใดๆ มีแนวความคิดถูกต้อง ส่วนบุคคลที่มีสุขภาพจิตไม่ดี ย่อมหมายถึง บุคคลที่มีสุขภาพจิตผิดปกติ มีความกังวลทุกข์ร้อนอยู่เสมอ ตลอดจนมีแนวความคิดผิดไปจากปกติธรรมดา

กรมการแพทย์ (2529 : 3) ได้ให้ความหมายของ สุขภาพจิตว่า เป็นสภาพจิตใจของบุคคลที่สามารถแก้ปัญหา สามารถปรับตัวและปรับจิตใจได้อย่างเหมาะสมกับสังคมและสภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นจริง และเสริมว่าในการดำเนินชีวิตของบุคคล ย่อมต้องเผชิญความทุกข์ ความเครียด ความไม่พอใจ ความผิดหวัง ฯลฯ แต่ผู้มีสุขภาพจิตดีจะสามารถปรับจิตใจ และยอมรับผลที่จะเกิดตามมา สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างสุขสบายตามอัตภาพ และปราศจากอาการของโรคจิตโรคประสาท

ผ่องพรรณ เกิดพิทักษ์ (2530 : 30) ได้อ้างอิงรายงานของ White House Conference เมื่อปี พ.ศ. 2473 ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพจิต โดยให้คำนิยามของคำ “สุขภาพจิต” ว่าเป็นการปรับตัวของแต่ละบุคคลที่มีต่อตนเองและมีโลกที่แวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพสูง มีพฤติกรรมที่เป็นที่พึง

พอใจ เบิกบาน เอาใจใส่ และระลึกถึงบุคคลอื่น มีความสามารถที่จะเผชิญ และยอมรับสภาพความเป็นจริงของชีวิต ตระหนักในความสำเร็จตามศักยภาพของตนเอง มีความพอใจในตนเองและความเป็นอยู่ของตนเองในสังคม เผชิญและปรับตัวต่อความกระทบกระเทือน ความแตกร้างและความเครียดน้อยมาก ตลอดทั้งปราศจากพฤติกรรมที่แสดงถึงความบกพร่องทางเซาว์ปัญญา อารมณ์ และ สังคม สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้ด้วยความสุข

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ได้ให้ความหมายไว้ว่า สุขภาพจิต หมายถึง ความสามารถของบุคคลที่จะปรับตัวให้มีความสุข อยู่กับสังคมและสิ่งแวดล้อมได้ดี มีความสัมพันธ์อันดีงามกับบุคคลอื่น และดำรงชีวิตอยู่ได้ด้วยความสะดวก อย่างสุขสบาย รวมทั้งสนองความต้องการของตนเองในโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงนี้ได้ โดยไม่มีข้อขัดแย้งภายในจิตใจเกิดขึ้น ทั้งนี้คำว่า “สุขภาพจิต” มิได้หมายความว่าเฉพาะเพียงแต่ปราศจากอาการของโรคประสาทและโรคจิตเท่านั้น (สุจริต สุวรรณชีพ. 2525 : 1-36)

จากความหมายของ สุขภาพจิต อาจสรุปดังกล่าวมาแล้วข้างต้นได้ว่า สุขภาพจิต หมายถึง สมรรถภาพหรือความสามารถในการปรับตัวของคนเรา ให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึงสถานการณ์ที่กำลังจะมาถึงด้วย

นโยบายด้านสุขภาพจิตในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

(พ.ศ. 2540 - 2544)

จากความหมายของสุขภาพจิตดังกล่าว สุขภาพจิตจึงถือว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับทุกคน และในสังคมปัจจุบัน ดังนั้น ในสภาพเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบันซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จะต้องปรับตัวตามเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป หากปรับตัวไม่ได้ จะมีความเครียด ขาดความมั่นใจ มีความวิตกกังวล ย่อมทำให้สุขภาพจิตเสีย ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) จึงมีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนางานสุขภาพจิต ดังนี้ (กรมสุขภาพจิต. 2540 : 14)

1. พัฒนาและสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีทางสุขภาพจิตที่สำคัญต่อการแก้ไขปัญหาหลัก ๆ ด้านสังคมและสุขภาพ เช่น ปัญหาการล่มสลายของสถาบันครอบครัว ปัญหาการระบาดของโรคเอดส์ รวมทั้งเทคโนโลยีด้านการส่งเสริมสุขภาพจิต และป้องกันปัญหาสุขภาพจิต
2. พัฒนาระบบบริการสุขภาพจิต เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง โดยให้มีระบบบริการสุขภาพจิตของชาติ ซึ่งสามารถผสมผสานบริการทั่วทั้งภาครัฐและเอกชน ได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพทางสังคมและวัฒนธรรมไทย

3. พัฒนาระบบบริหารจัดการ ทั้งในด้านโครงสร้างองค์กร การจัดการ การประสานงาน กำลังพล และการงบประมาณด้านสุขภาพจิต ให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพปัญหา อีกทั้งจะต้องมีระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพจิตแห่งชาติ เพื่อประโยชน์ต่อการบริหารและการบริการวิชาการด้านสุขภาพจิต

4. พัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อบรรลุเป้าหมายการดูแลตนเองทางสุขภาพจิต โดยอาศัยภูมิปัญญาท้องถิ่นในการดูแลช่วยเหลือกันในครอบครัว การพึ่งพากันเองในชุมชน รวมทั้งการสนับสนุนบทบาทขององค์กร ชุมชน สมาคม มูลนิธิ ฯลฯ ของภาคเอกชน ให้มีส่วนร่วมกับภาครัฐอย่างจริงจัง ในการกำหนด การวางแผน การประสานแผนการดำเนินการสุขภาพจิต

ลักษณะของผู้มีสุขภาพจิตดี

ทวีสิทธิ์ ลิทธิกร (2531 : 6) กล่าวว่า ผู้ที่มีสุขภาพจิตดี หมายถึง ผู้ที่มีการเจริญเติบโตทางจิตเป็นปกติ มีวุฒิภาวะด้านอารมณ์ สามารถแก้ไขจัดการกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอได้ สามารถควบคุมอารมณ์ได้ มีจิตใจเบิกบานแจ่มใส ประกอบกิจกรรมใด ๆ ด้วยความพึงพอใจ และลักษณะของผู้มีสุขภาพจิตดีควรมีลักษณะ ดังนี้

1. เป็นผู้ที่มีจิตใจเจริญเติบโตและพัฒนาการได้สูงสุด
2. มีความมั่นคงทางอารมณ์ และสามารถควบคุมอารมณ์ได้ดี
3. มีความกระตือรือร้น ไม่เหนื่อยหน่ายท้อแท้ใจหรือหมดหวังในชีวิต
4. มีความรู้สึกและมองโลกในแง่ดีเสมอ
5. ไม่มีอารมณ์เครียดจนเกินไป และมีอารมณ์ขันบ้างตามสมควร
6. มีความตั้งใจในการประกอบกิจกรรมงานต่าง ๆ ประจำวัน ทั้งในบ้าน

ในโรงเรียน และในชุมชน

7. รู้จักตนเองและเข้าใจบุคคลอื่นได้ดี
8. มีความเชื่อมั่นในตนเองอย่างมีเหตุผล
9. สามารถแสดงออกอย่างเหมาะสมเมื่อประสบความล้มเหลว

สุจินต์ ปริชามารถ (2535 : 44 - 49) ได้สรุปผู้ที่มีสุขภาพจิตดีหรือปรับตัวได้ดี (Well Adjusted Person) ว่าเป็น ผู้ที่รู้จักและเข้าใจผู้อื่นได้ดี และสามารถเผชิญกับปัญหาและความจริงแห่งชีวิตได้ดี

ลักษณะของผู้มีสุขภาพจิตเสื่อม

ผู้ที่มีสุขภาพจิตเสื่อมมีลักษณะที่สังเกตได้หลายประการ สุขภาพจิตเสื่อม หมายถึง สภาพที่เราารู้สึกไม่สบายใจอันเนื่องมาจากความต้องการของเรา ตลอดจนพฤติกรรมที่เราแสดงออกนั้นขัดกับสิ่งแวดล้อม หรืออาจเนื่องมาจากความต้องการของผู้อื่นหรือส่วนรวม เกิดขัดกับความรู้สึก ความต้องการของเรา (จันโททัย กลิ่นเมฆ. 2529 : 55)

กันยา แสงสุวรรณ (2532 : 209 - 218) ได้กล่าวถึง มูลเหตุที่ทำให้สุขภาพจิตเสื่อมดังนี้

1. อารมณ์ เมื่อเกิดปัญหาทางอารมณ์จะมีผลถึงสุขภาพจิต อารมณ์ที่ทำให้คนเสียสุขภาพจิตได้มาก ได้แก่ ความกลัว ความวิตกกังวล ความโกรธ

1.1 ความกลัว (Fear) บางคนกลัวความมืด กลัวที่แออัด กลัวพลัดพรากจากกัน กลัวถูกตำหนิ กลัวถูกกลั่นแกล้ง กลัวคนแปลกหน้า ถ้ามีอารมณ์เช่นนี้นาน ๆ เข้า จะกลายเป็นกลัวโดยไม่มีเหตุผล บางคนกลัวมากจนเสียสุขภาพจิต

1.2 ความวิตกกังวล มีอิทธิพลร้ายแรงเพราะเป็นอารมณ์ที่เกิดติดต่อกันได้เป็นระยะเวลานาน ๆ ทำลายประสิทธิภาพและสุขภาพจิตของคนลงได้มาก ซึ่งความวิตกกังวล มักเป็นในเรื่องของรูปร่างหน้าตา ฐานะเศรษฐกิจ เสื้อผ้า วุฒิ ทำให้เกิดความทุกข์ ขาดความมั่นคง ถ้าใครวิตกกังวลมาก ๆ โดยปราศจากเหตุผล คนนั้นมักขาดประสิทธิภาพไปโดยไม่จำเป็น

1.3 ความโกรธ คนที่โกรธบ่อย ๆ แสดงว่า ไม่มีความมั่นคงทางอารมณ์ ทำให้เข้าสังคมได้ยาก และมีผลให้เสียสุขภาพจิต ทุกข์ใจ ไม่สบายใจ

2. ความเหนื่อยล้าต่อสุขภาพจิต และปัญหาอื่น ๆ เช่น คนที่อดนอน และมีความเบื่อหน่าย คนประเภทนี้มีโอกาสเสียสุขภาพจิตได้ง่ายกว่าคนธรรมดา ทำให้เกิดความเครียดทางอารมณ์ และสุขภาพจิตเสียได้

3. ลักษณะประจำตัวที่ก่อให้เกิดความบกพร่องในสุขภาพจิต คือ เป็นปัญหาเกี่ยวกับตัวเอง ได้แก่

3.1 ความบกพร่องทางร่างกาย เช่น อ่อนแอ เป็นคนผอมหรืออ้วนเกินไป

3.2 ความเจ็บไข้ได้ป่วย มีโรคประจำตัวเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ โรคจิต

3.3 สมองได้รับการกระทบกระเทือนอย่างหนัก

3.4 ความบกพร่องทางอวัยวะพิการ เช่น หู ตา เป็นอุปสรรคต่อกระบวนการเรียนรู้

การเรียนรู้

3.5 ความบกพร่องในด้านอนามัยและโภชนาการ ทำให้อ่อนแอ

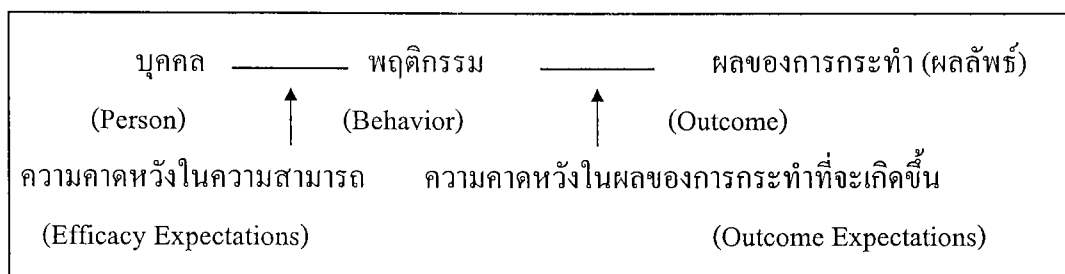
3.6 สติปัญญาต่ำเกินไปหรือสูงเกินไป ทำให้มีปัญหาสุขภาพจิตได้ทั้งสองอย่าง

4. ความเลวร้ายของสังคม บุคคลย่อมมีปรัชญาต่าง ๆ กัน จึงมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดความขัดแย้งในใจ (Conflict) ความขุ่นข้องหมองใจหรือคับข้องใจ (Frustration) และความเป็นห่วงวิตกกังวลใจ (Anxiety) ก็จะทำให้เกิดวิปริตทางจิตใจขึ้นได้

จากที่กล่าวมานี้ สุขภาพจิตเสื่อมเป็นผลสืบเนื่องมาจากความต้องการของตัวเราหรือผู้อื่นที่ขัดกับตัวเรา มีผลจากอารมณ์ ความเหนื่อยล้ามีผลต่อสุขภาพจิต เช่น อดนอน ความบกพร่องทางร่างกายและความเลวร้ายของสังคม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถแห่งตนในการที่จะตัดสินใจว่าปฏิบัติหรือกระทำหรือไม่ดังทฤษฎีนี้

ทฤษฎีความสามารถแห่งตนเอง (Self-Efficacy Theory)

ทฤษฎีความสามารถแห่งตนเอง (Self-Efficacy Theory) มีหลักการมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม เมื่อบุคคลมีทักษะที่จะปฏิบัติตัวอย่างเหมาะสมและมีกำลังใจอย่างเพียงพอ ความคาดหวังในความสามารถจึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่จะตัดสินใจว่า บุคคลจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและปฏิบัติตามคำแนะนำได้อย่างต่อเนื่องต่อไป



ภาพประกอบ 4 ความสัมพันธ์ที่ต่างกันระหว่าง ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง และความคาดหวังเกี่ยวกับผลกรรมที่จะเกิดขึ้น

ที่มา : Bandura. 1977 : 79

โครงสร้างของทฤษฎีความสามารถแห่งตนเอง มีส่วนประกอบที่สำคัญดังนี้

1. ความคาดหวังในความสามารถ (Efficacy Expectations) หมายถึง การที่บุคคลตัดสินใจเกี่ยวกับความสามารถของตนเองว่า เขาสามารถกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งได้สำเร็จหรือไม่ ในระดับใด
2. ความคาดหวังเกี่ยวกับผลกรรมที่จะเกิดขึ้น (Outcome Expectations) หมายถึง การที่บุคคลตัดสินใจว่า ถ้ากระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งแล้วจะได้รับผลกรรมใด ๆ

บุคคลจะตัดสินใจว่าจะกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่นั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง และอีกส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นความคาดหวังทั้ง 2 ประการจึงมีความสัมพันธ์กันดังแสดงในภาพประกอบ 4

ความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้น		
	สูง	ต่ำ
ความคาดหวังเกี่ยวกับ ความสามารถของตนเอง	สูง มีแนวโน้มที่จะทำแน่นอน	มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ
	ต่ำ มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ	มีแนวโน้มที่จะไม่ทำแน่นอน

ภาพประกอบ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองและคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้นต่อการตัดสินใจกระทำพฤติกรรมของบุคคลสูงหรือต่ำ
ที่มา : Bandura. 1977 : 241

จากภาพประกอบ 5 จะเห็นความสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองกับความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้นได้ว่า ถ้าหากบุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองสูงจะมีความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้นสูงเช่นเดียวกัน บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นแน่นอน

ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองต่ำ จะมีความคาดหวังเกี่ยวกับผลธรรมที่จะเกิดขึ้นต่ำด้วย หรือความคาดหวังส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นไปในทางตรงกันข้าม บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะตัดสินใจไม่กระทำพฤติกรรมนั้น (Bandura. 1977 : 241)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง

แบนดูรา (Bandura. 1977 : 104) กล่าวว่า ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลพัฒนามาจากปัจจัยหลัก 4 ประการ ดังนี้

1. ความสำเร็จในการกระทำ (Performance Accomplishment) หมายถึง ความสามารถจากการกระทำเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลมากที่สุด เนื่องจากความสำเร็จจากการกระทำนั้นเป็นประสบการณ์ที่บุคคลได้รับโดยตรง การที่บุคคลทำงานแล้วประสบความสำเร็จซ้ำ ๆ กันหลาย ๆ ครั้ง จะทำให้บุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถ

ของตนเองเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าบางครั้งงานนั้นจะเกิดความล้มเหลวบ้างก็ตาม แต่ก็จะมีผลมากน้อย เพราะบุคคลมองว่าการที่เขาประสบความสำเร็จนั้นมาจากปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความพยายามไม่พอ หรือใช้วิธีการทำงานที่ไม่เหมาะสม มากกว่าที่จะบอกว่า เขาไม่มีความสามารถ และบุคคลจะใช้ความล้มเหลวเป็นบทเรียนให้ตนใช้ความพยายามในการทำงานให้มากขึ้น ส่วนบุคคลที่ทำงานแล้วประสบความสำเร็จเสมอ ๆ จะส่งผลให้บุคคลประเมินความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองต่ำลง

2. การได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น (Vicarious Experience) หมายถึง การได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่นประสบความสำเร็จ ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลนั้น ส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลมาจากการได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่นประสบความสำเร็จ จากการพฤติกรรมที่บุคคลได้เห็นผู้อื่นกระทำพฤติกรรมที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันแล้วประสบความสำเร็จก็จะทำให้บุคคลรับรู้เกี่ยวกับความสามารถของตนเองเพิ่มขึ้นได้ หากแต่ว่าบุคคลจะต้องมีความสามารถในการกระทำกิจกรรมนั้นได้มาก่อนแล้ว เมื่อเปรียบเทียบกับผู้อื่น บุคคลจะบอกกับตนเองได้ว่า ถ้าผู้อื่นสามารถทำงานแล้วประสบความสำเร็จได้ เขาจะต้องสามารถทำงานนั้นได้เช่นเดียวกัน ถ้ามีความตั้งใจและความพยายาม

3. การชักจูงด้วยคำพูด (Verbal Persuasion) หมายถึง การที่ผู้อื่นใช้ความพยายามในการพูดกับบุคคลเพื่อให้เขาเชื่อว่า เขามีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งให้ประสบความสำเร็จได้ การได้รับการเกลี้ยกล่อมจากผู้อื่นจะมีส่วนช่วยให้บุคคลมีกำลังใจ มีความเชื่อมั่น ในการกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้บุคคลเกิดความพยายามกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ ให้สำเร็จ มีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้จะต้องขึ้นอยู่กับบุคคลที่พูดเกลี้ยกล่อม ให้ความเชื่อถือ ไว้วางใจและมีความสำคัญต่อตัวเขา เช่น พ่อ แม่ ครู เพื่อน

4. ความตื่นตัวของอารมณ์ (Emotional Arousal) หมายถึง สภาวะทางสรีรวิทยา การที่ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลจะสูงหรือต่ำ ส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับสภาวะทางสรีรวิทยาของเขาเอง เช่น ในสภาวะที่ร่างกายเกิดความตื่นตัว เช่น ความเครียด ความวิตกกังวล ตื่นเต้น มีอาการอ่อนเพลียเมื่อยล้า หรือเมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่ถูกดู ว่ากล่าวตักเตือน หรือในสภาวะที่ร่างกายถูกกระตุ้นมาก ๆ มักจะทำให้บุคคลกระทำพฤติกรรมได้ไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งจะทำให้บุคคลที่ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถตัวเองต่ำ

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

มิติที่ 1 เกี่ยวกับปริมาณของความคาดหวัง (Magnitude) ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนจะแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ในการกระทำพฤติกรรมหนึ่งหรือบุคคลเดียวกัน จะแตกต่างกันในพฤติกรรมที่แสดงออกมาในความยากง่าย เป็นการคาดหวังของบุคคลว่าตนจะทำงานสำเร็จถึงระดับไหน

มิติที่ 2 เกี่ยวกับการนำไปใช้ (Generality) ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนในการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์อื่น ซึ่งประสบการณ์การปฏิบัติงานบางอย่างก่อให้เกิดความสามารถในการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์อื่นที่คล้ายกันแต่ในปริมาณที่แตกต่างกันได้ ประสบการณ์บางอย่างไม่อาจนำความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตน สามารถนำไปใช้ในสถานการณ์อื่นได้

มิติที่ 3 เกี่ยวกับความเข้มหรือความมั่นใจ (Strength) ถ้าความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนมีความเข้มน้อย บุคคลจะไม่มั่นใจในความสามารถของตน เมื่อประสบการณ์ไม่เป็นที่ไปตามที่คาดหวัง จะทำให้ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนลดลง ตรงกันข้าม ถ้าความเข้มหรือความมั่นใจมาก บุคคลจะมีความบากบั่นมานะพยายาม แม้ว่าจะประสบเหตุการณ์ที่ไม่สอดคล้องกับความคาดหวังบ้างก็ตาม

จากที่กล่าวมาพอสรุปได้ว่า ความสามารถของตนเองเป็นความคาดหวังของบุคคลที่จะตัดสินใจเกี่ยวกับความสามารถของตน ว่าเขาสามารถจะกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งสำเร็จหรือไม่ถ้ากระทำจะได้รับผลกระทบใด ๆ จะมีสิ่งที่เป็นตัวกำหนดให้เกิดประโยชน์ 2 ฝ่ายในการลงโทษข้อบกพร่องและการป้องกันต่อไป

กฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรการป้องกัน

มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ผู้ปฏิบัติได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่ให้ผู้ปฏิบัติอย่างถูกต้องทุกคนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ เป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้ ดังนี้

สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2522 ทางกองบังคับการตำรวจจราจร ได้เสนอให้มีกฎหมายออกมาบังคับให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อก เพราะเห็นว่าจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีจำนวนสูงมากขึ้น โดยกำหนดออกมาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 122 ความว่า

“มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

เมื่อมีกฎหมายออกมาบังคับใช้แล้ว ผลที่ออกมากลับตรงกันข้าม ในกรณีของต่างประเทศ ดังที่ยกตัวอย่างมาอย่างตอนต้น คือ มีการเรียกร้องเหมือนกัน แต่เป็นการเรียกร้องให้เลื่อนการบังคับใช้ตามกฎหมายออกไป ทางรัฐบาลจึงได้ดำเนินการทบทวนกฎหมายที่ออกมากับสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในเวลานั้น เห็นว่าจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านปริมาณหมวกกันน็อกที่มีอยู่ในท้องตลาดเวลานั้น ไม่เพียงพอ ผู้จำหน่ายอาจฉวยโอกาสขึ้นราคาหมวกให้สูงขึ้น จะเป็นผลให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้รับความเดือดร้อน จึงได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 122 (เดิม) ดังนี้

“มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน”

“มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ตามความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

จากการที่มีอุบัติเหตุ อันเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงมากเช่นนี้ จึงควรจะมีการป้องกันอันตรายให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือควรจะให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย เพราะจากผลงานวิจัยและสถิติอุบัติเหตุปรากฏว่า หมวกนิรภัยช่วยลดอัตราการตายของคนขับจากการบาดเจ็บในสมองลงได้ถึง 2 เท่าครึ่ง และลดจำนวนคนบาดเจ็บสาหัสของสมองจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลงได้ 3 เท่า ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องให้จำนวนคนพิการในประเทศลดน้อยตามลงไปด้วย ดังจะเห็นได้ว่าประเทศที่มีกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย จะมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางจราจรลดลงอย่างเห็นได้ชัด ยกตัวอย่างเช่น ประเทศมาเลเซีย ปีแรกที่เขาใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทำให้คนหนุ่มสาวที่ตายจากอุบัติเหตุจราจรลดลงถึงร้อยละ 20 ทันที และเพียง 6 เดือนภายหลังการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้อัตราบาดเจ็บสมองจากอุบัติเหตุลดลงจากเดิม 2-3 เท่า จึงนับว่ากฎหมายหมวกนิรภัยมีคุณค่าแก่ประชาชนและรัฐบาลเป็นอย่างมาก ไม่เฉพาะมีคุณค่าแก่คนใช้รถจักรยานยนต์เท่านั้น รัฐบาลยังสามารถสงวนชีวิตของทรัพยากรบุคคลในวัยหนุ่มสาวไว้ได้ ปีละหลายพันคน ประชาชนทั่วไปก็ไม่ต้องสูญเสียลูกหลาน และไม่ต้องเป็นภาระเลี้ยงดูคนพิการอีกด้วย

รัฐบาลมีความห่วงใยต่อประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก จึงมีการสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยตลอดมา และสนับสนุนให้มีกฎหมายหมวกนิรภัยออกมาใช้เพื่อความปลอดภัยในชีวิตของผู้ขับขี่จักรยานยนต์เอง หมวกนิรภัยมีราคาเพียงใบละประมาณ

200 - 350 บาท แต่มีคุณค่าแก่ผู้สวมเหนือกว่าราคาของหมวกนับเป็นหมิ่นเท่าและเป็นราคาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เมื่อเทียบกับราคาของรถจักรยานยนต์

สมาคมป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ขอความร่วมมือจากบริษัทผู้ขายรถจักรยานยนต์ ให้แจกแถมหมวกนิรภัยให้แก่ผู้ซื้อรถจักรยานยนต์คันละ 2 ใบ เพื่อที่จะได้ไม่ต้องเป็นภาระแก่ผู้ซื้อจักรยานยนต์ที่จะต้องหาซื้อ

เมื่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุมีสถิติสูง โดยเฉพาะได้รับอันตรายบริเวณศีรษะซึ่งเป็นอวัยวะที่สำคัญที่สุด ฉะนั้นเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ได้รับความปลอดภัยจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในการใช้รถประเภทนี้ ทุกคนจึงควรสวมหมวกนิรภัย เพื่อชีวิตอันมีค่า

จากที่กล่าวมา กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยก่อนให้เกิดผลดีและช่วยลดอุบัติเหตุที่เป็นอันตรายต่อร่างกายอีกวิธีหนึ่ง ฉะนั้นจึงต้องมีมาตรการป้องกันต่อไปนี้

มาตรการความปลอดภัยในการจราจรทางบก

การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจร โดยเฉพาะการจราจรทางบกนั้นต้องแก้ที่สาเหตุของปัญหาดังกล่าวมาแล้ว 4 ประเด็น ถนน ขานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการป้องกันแก้ไขจะต้องเน้นหลัก 3 ประการ ได้แก่

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

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก

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

1. การให้การศึกษาอบรม (Education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ ที่สำคัญ คือ ให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Conciousness or Safety Mind)

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

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

ในมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีที่สุดคือ การให้การศึกษาโดยเฉพาะในชุมชนต่าง ๆ (พรตสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 36) ได้สนับสนุนเพิ่มเติมจากคำกล่าวที่ว่า อุบัติเหตุร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคน ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย ควรเน้นการเปลี่ยนแปลงแนวความคิด เจตคติ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วย ซึ่งสอดคล้องกับปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ (2526 : 19) ที่ว่า จากการพิจารณาสาเหตุของอุบัติเหตุแล้วความบกพร่องของคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ และยากแก่การแก้ไขมากที่สุด หากเราประสงค์จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และการทำให้เกิดสภาพความปลอดภัยขึ้นอย่างถาวร และจริงจังก็ต้องแก้ไขที่ตัวบุคคลนี้เอง โดยให้การศึกษาที่ดี ถูกต้อง เหมาะสมแก่นักเรียนและประชาชนทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน การศึกษาดังกล่าวนั้น หมายถึง สวัสดิศึกษา (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมายวัตถุประสงค์ เนื้อหา และกระบวนการที่จะทำให้เกิดสวัสดิภาพทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น การให้สวัสดิศึกษาหากบรรลุ วัตถุประสงค์ของวิชาแล้วไซ้ จะเป็นการขจัดอุบัติเหตุต่าง ๆ ไปโดยปริยาย ซึ่งเป็นการสร้างคนให้มีคุณภาพด้วยการลงทุนที่ไม่มากนัก แต่ได้ผลที่แน่นอน และถาวร การให้การศึกษาจึงเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุด ซึ่ง วิจิตร บุญยะโหดระ (2527 : 8 - 11) เสริมว่าการเรียนสวัสดิศึกษาจะช่วยให้คนเราสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้เป็นอย่างดี ทั้งยังช่วยให้เราสามารถนำเอาเทคโนโลยี และความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์มาเป็นประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตให้มากที่สุด โดยให้เราได้รับความสะดวกสบายพร้อม ๆ กันไป นอกจากนั้นสวัสดิศึกษาจะทำให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย ให้คนเราเกิดสวัสดินิสัย และมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Public Mind) ในเรื่องความปลอดภัยในที่สุด

การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

การวิจัยในต่างประเทศ

ไฟฟ์ และคนอื่น ๆ (Fife and others. 1984 : 473 - 478) ศึกษาผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษที่แผนกอุบัติเหตุจำนวน 41 แห่ง ในรัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการ

จรรยาเกิดมากในกลุ่ม 15 - 24 ปี เพศชายเกิดมากกว่าเพศหญิงและอุบัติเหตุจากการจราจร เป็นสาเหตุการตายที่สูงเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุอื่น ๆ

วิน (Winn. 1985 : 154) ได้ศึกษาเรื่อง วิถีวิเคราะห์สุขภาพสายตาการมองเห็นในสภาพการณ์จำลองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดและกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ และกลุ่มควบคุมมีสายตาในการมองเห็น และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ แต่กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดมีสายตาในการมองเห็นและทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

ไทด์ (Tye. 1986 : 98) ทำการประเมินโปรแกรมการสอนขับรถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ถูกต้องซึ่งเป็นปัญหาต่อการจราจรต่าง ๆ ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎหมาย ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎจราจร และผลของยาและแอลกอฮอล์ต่อการขับรถ ในสถานการณ์ศึกษาของเวอร์จิเนีย โอไรแลน ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทำการทดลองในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับใบอนุญาตการขับขี่มาแล้วให้ได้รับโปรแกรมการสอนขับรถยนต์ ผลของการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อเนื่องด้านไม่ลดการเดินทาง จากการตอบแบบสอบถามโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีการระมัดระวังในการขับรถเพิ่มขึ้น ถ้ามีเด็กเดินทางไปด้วย สำหรับกลุ่มที่ไม่ได้รับโปรแกรมจะมีความเห็นถึงความสำคัญต่อการขับรถมากกว่ากลุ่มที่ได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

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

ดิซิโคโก (Decicco. 1987 : 112) ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับรถ อายุ 18 - 22 ปี ในเรื่องความปลอดภัยในการจราจรทางบกใน 9 เมือง ของสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดา ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุ โดยให้ผู้ถูกศึกษาตอบถึงทัศนคติความเชื่อทั่วไป และพฤติกรรมการขับขี่ พบว่า ปัญหาของความปลอดภัยในการจราจร และการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ จากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง เกิดจากปัจจัยหลายด้านร่วมกับปัญหาทางด้านสังคมหลายประการ ทำให้ข้อบกพร่องแตกต่างกันออกไป กลุ่มเพศหญิงเป็นกลุ่มที่มีข้อแตกต่างกับเพศชาย และมีพฤติกรรมความปลอดภัยกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

พ็อตวิน และคนอื่น ๆ (Potvin and others. 1988 : 1206 - 1209) ทำการศึกษาผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ซึ่งผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ โดยได้ศึกษาผู้ที่ได้รับใบขับขี่ใหม่

กลุ่มอายุ 16 - 17 ปี เปรียบเทียบกับอายุ 18 - 25 ปี พบว่า ในปีแรกหลังจากได้รับใบขับขี่ในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุที่ไม่มีการบาดเจ็บ เพศชายเกิดอุบัติเหตุมากในกลุ่มอายุ 16 - 17 ปี มากกว่าในกลุ่มอายุ 18 - 25 ปี สูงกว่ากลุ่มอายุ 18 - 25 ปี และสรุปว่าโปรแกรมการฝึกอบรมผู้ขับขี่ใหม่มีประสิทธิภาพน้อยในการลดอุบัติเหตุ

ลอว์เรนซ์ และรูบินสัน (Lawrence and Robinson. 1986 : 367 - 382) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความสามารถตนเอง กับพฤติกรรมการสูบบุหรี่ในวัยรุ่น ผลที่ได้พบว่า แบบสอบถามนี้เป็นเครื่องมือที่จะทำนายพฤติกรรมการสูบบุหรี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปรับปรุงให้เหมาะสมในโปรแกรมการป้องกันการสูบบุหรี่ต่อไป

เบลลี และคนอื่นๆ (Baillie and others. 1988 : 217 - 222) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความเครียด การสนับสนุนทางสังคม และภาวะความตึงเครียดทางด้านจิตใจของผู้ดูแลคนชรา จำนวน 87 ราย พบว่า การได้รับการสนับสนุนทางสังคมด้วยมีแนวโน้มทำให้เกิดความตึงเครียดทางด้านจิตใจหรือภาวะซึมเศร้า

การวิจัยในประเทศไทย

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ (2539 : 2.3) ได้ศึกษาเปรียบเทียบผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและสมองจากระถางยานยนต์ ก่อนและหลังการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า หลังการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย 5 เดือน อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองลดลงถึง ร้อยละ 40.07 แต่หลังจากประกาศใช้ได้ 1 ปี อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองลดลงเพียง ร้อยละ 29.77

ประเสริฐ กระจำวงษ์ และคนอื่นๆ (2534 : 62) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุผู้ป่วยจราจรในโรงพยาบาลมะการักษ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ป่วยที่มารักษาที่โรงพยาบาลมะการักษ์ โดยการศึกษาย้อนหลัง โดยรวบรวมข้อมูลจากรายงานการรักษา บัตรตรวจโรค และรายงานนิติเวชผู้ป่วยทุกรายที่ได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุในเขตจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมาทำการตรวจรักษาที่โรงพยาบาลมะการักษ์ อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี ตั้งแต่ 1 มกราคม 2533 ถึง 31 ธันวาคม 2533 มีจำนวนทั้งสิ้น 408 คน พบว่า เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคือ จำนวน 286 คน โดยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในอายุ 10 - 14 ปี ปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุในครอบครัว

วนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 มีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนหญิงปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย ส่วนความรู้และเจตคติไม่แตกต่างกัน นักเรียนที่มีประสบการณ์กับนักเรียนที่ไม่มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์จะปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ ส่วนความรู้ เจตคติไม่แตกต่างกัน นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรกับนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีมาตรการป้องกันจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยแตกต่างกัน ส่วนเจตคติและการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน ความรู้ความสัมพันธ์เชิงนิมิตอยู่ในระดับปานกลางกับเจตคติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 เจตคติสัมพันธ์ระดับปานกลางกับการปฏิบัติ ส่วนความรู้ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับการปฏิบัติของนักเรียน

ไพรัช พันธุ์อุดม (2535 : 78) ศึกษาเรื่อง ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในอำเภอฉะเชิงเทรา จังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 2.1 : 1 ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 16 - 30 ปี (ร้อยละ 54.5) พบในคนโสดมากที่สุด การบาดเจ็บพบบริเวณขามากที่สุด ลักษณะอุบัติเหตุ พบว่าส่วนใหญ่ รถจักรยานยนต์คว่ำหรือล้มเอง ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์การขับขี่รถ 25 ปี และจะขับขี่คนเดียว และพบว่าไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าสวมหมวกนิรภัย

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ (2535 : 68) การวิจัยนี้เป็นวิจัยกึ่งทดลองมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี โดยประยุกต์แนวทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง กระบวนการกลุ่มและวิธีการทางสุขศึกษามาเป็นแนวทางในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนมัธยมปลายจำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน โดยกลุ่มทดลองเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษาระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2534 ถึงมกราคม 2535 เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลคือแบบสอบถาม

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการได้รับโปรแกรมสุขศึกษานักเรียนมัธยมปลายมีความรู้และทัศนคติในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎหมายจราจร ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้อง

มากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับความรู้ ทักษะและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบภายหลังสิ้นการทดลองพบว่า ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองถูกต้องมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กัลยาณี วัชรสินธุ์ (2536 : 55) การวิจัยนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยประยุกต์แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมอนามัยทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุของเฮนริช ทฤษฎีการเรียนรู้การสอนของ นายแพทย์เอดการ์ เดล และแนวคิดทฤษฎีทางสังคมเบนคูรา มาเป็นแนวทางในการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 70 คน ที่มี 35 คน ระยะเวลาดำเนินการเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือน มีนาคม ถึง มิถุนายน 2535 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามโดยเก็บข้อมูลก่อนและหลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้

สำหรับผลของการวิจัยหลังจากได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ 1 เดือน พบว่า กลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ ที่จัดให้มีคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สุรัชย์ เจียมกุล (2537 : 78) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15 - 24 ปี จังหวัดตราด โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15 - 24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุมได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุ 15 - 24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่น เพศเดียวกัน อายุอยู่ในช่วง 5 ปี เดียวกันกับกลุ่มศึกษาและต้องไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา จำนวน 266 คน โดยเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม 2536 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2536

ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากการรถจักรยานยนต์ชนกับรถอื่น เกิดในทางตรงถนนราดยาง สภาพถนนดี ทักษะวิสัยสว่างแจ่มใส

รัมภา หทัยธรรม (2538 : 80) งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร โดยวิธีการศึกษาแบบ Cross-sectional study ทำการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในคิวตามจุดต่าง ๆ ของถนนและชุมชนจำนวน 54 คิว ผู้ขับขี่ 735 คน เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (ระหว่างวันที่ 18 สิงหาคม ถึง 31 ตุลาคม 2537)

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 49.9 เฉลี่ย คนละ 1 ครั้ง ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุขณะไม่มีผู้โดยสารซ้อนท้าย ร้อยละ 89.9 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นหลักมีระยะเวลาการประกอบอาชีพ มากกว่า 1 ปี ใช้ระยะเวลาและระยะทาง ในการขับขี่ต่อวัน

มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538 : 125) งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเป็นทฤษฎีหลักรวมทั้งการใช้ทฤษฎีการสร้างพลังกระบวนกรกลุ่ม และวิธีการทางสุขศึกษาเป็นแนวทางกำหนดกิจกรรมการศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 124 คน เป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 65 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 59 คน ได้จัดกิจกรรมตามโปรแกรมที่กำหนดไว้ในโรงเรียนทดลองเป็นเวลา 12 สัปดาห์ รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แบบบันทึกพฤติกรรมและแบบสังเกตพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติร้อยละค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมารขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ดีขึ้นกว่าก่อนทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย รวมทั้งปัจจัยด้านขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ ระยะทางจากบ้านไปโรงเรียน ประสบการณ์การขับขี่และประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้ร้อยละ 33.40

วิภาดา จุฑาพลกุล (2538 : 89) ศึกษาเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัคร โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดเพชรบูรณ์

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้ผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ที่จะ

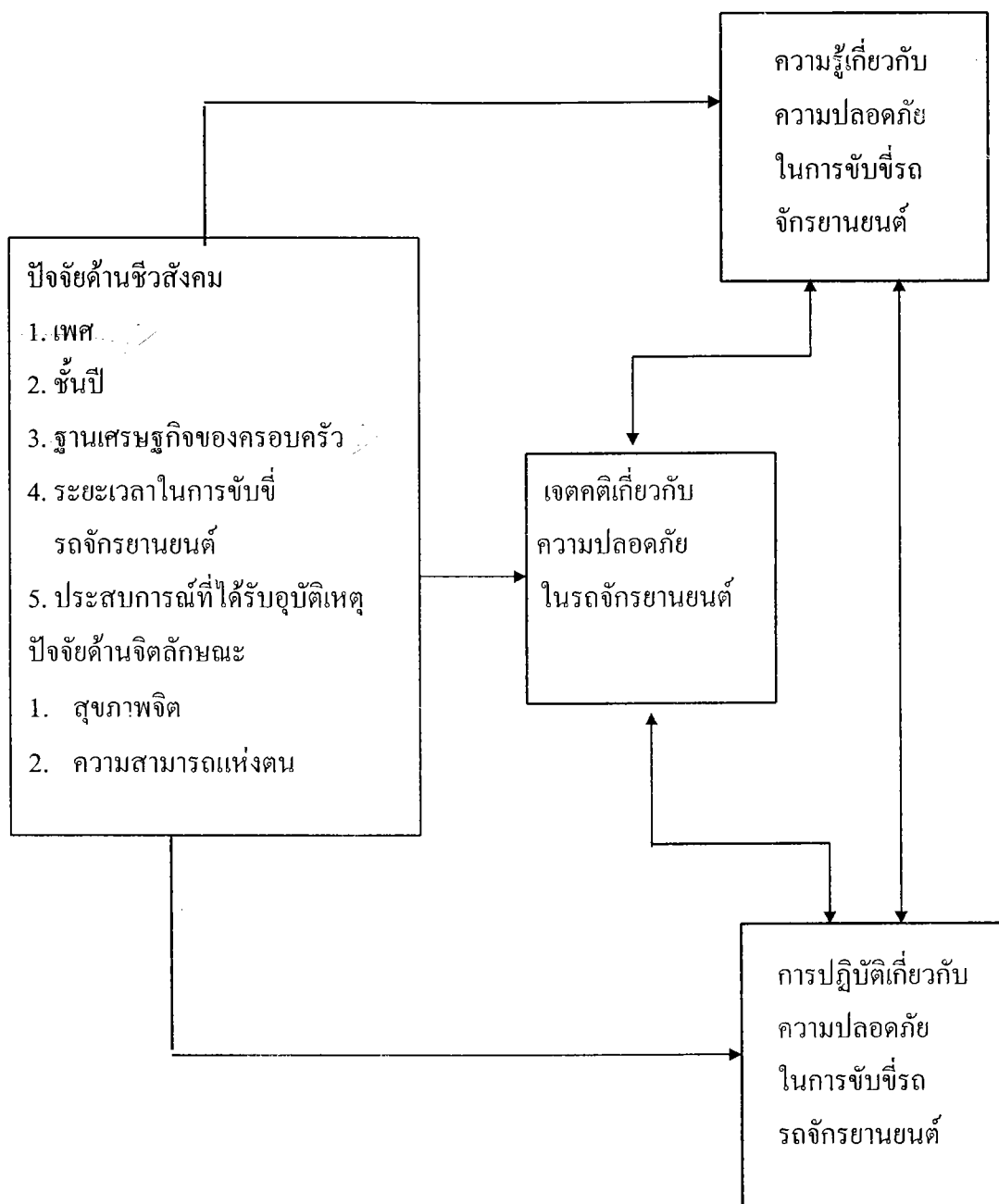
ปฏิบัติตามคำแนะนำและการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ประภา นัครา (2539 : 101) งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต และศึกษาปัจจัยประชากร เศรษฐกิจ จิตวิทยา ตลอดจนปัจจัยด้านการขับขี่รถที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มตัวอย่างคือผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.70 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่ พุดคุยกับรถคันอื่นขณะขับขี่รถ ร้อยละ 74.50 เมื่อมีธุระเร่งด่วนมากจะขับรถแซงซ้ายแซงขวาเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว ร้อยละ 64.00 ขับขี่จักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกันน็อกมากกว่า 1 คน ร้อยละ 61.80 สวมเสื้อสีดำหรือสีเข้ม ๆ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน ร้อยละ 56.00

ทิพย์ภา บุรี (2529 : 63-70) ได้ทำการศึกษาเรื่องความรู้ และการปฏิบัติด้านสุขภาพจิตของประชาชนชุมชนแออัดบริเวณวัดโคกสุมานคุณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพก่อนข้างดี เพราะมีโอกาสที่ได้รับรู้ด้านสุขภาพจิตได้หลายทาง และความรู้ และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพจิตมีความสัมพันธ์ทางบวก เพราะความรู้และการปฏิบัติเป็นสิ่งที่ต้องพึ่งพิงกัน นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่ามีความรู้ด้านสุขภาพจิตดีกว่าผู้ที่มีอายุมาก เพศหญิงและชายมีความรู้และการปฏิบัติด้านสุขภาพไม่แตกต่างกัน ระดับการศึกษาที่มีการปฏิบัติดีกว่า อาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และเอกชนมีความรู้สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ รายได้ก็เช่นกันระดับรายได้ตั้งแต่ 3,001 หรือมากกว่ามีความรู้ด้านสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีรายได้น้อย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งต่างประเทศและในประเทศ จะเห็นว่าการที่บุคคลจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติและการปฏิบัติ จะขึ้นอยู่กับหลายตัวแปร ได้แก่ เพศ อายุ ฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้ทำให้นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสามารถสรุปออกมาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ดังภาพประกอบ 6



ภาพประกอบ 6 กรอบแนวคิดในการวิจัย

15. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

16. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

17. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

18. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมีปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

19. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนต่างกันจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

20. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนต่างกันจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

21. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนต่างกันจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

22. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีความรู้กับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

23. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

24. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการจับจี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยใช้ระเบียบการวิจัยเชิงสำรวจ ซึ่งรายละเอียดของวิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้ามี่ดังนี้

แหล่งข้อมูลและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ทำการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 จำนวนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ได้นักศึกษา 5,274 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือนักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสกรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างปีการศึกษา 2541 ได้ดำเนินการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้เทคนิคการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) จำนวน 400 คน (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538 : 90) โดยดำเนินการดังนี้

1. กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการคำนวณของยามานะ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2537 : 27)

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

เมื่อ n แทน จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง

N แทน จำนวนประชากรทั้งหมด

e แทน ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง 0.05

ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 372 คน

2. การเลือกวิทยาลัยได้ทำการเลือกโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จาก 5 วิทยาลัย เลือกเพียง 2 วิทยาลัย คือ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสกรี ด้วยวิธีจับฉลาก

3. ในวิทยาลัยทั้ง 2 แห่งจะมี 3 ชั้นปี ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โดยเลือกแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยเลือกศึกษาทั้ง 3 ชั้นปี

4. สุ่มตัวอย่างนักศึกษาตามจำนวนสัดส่วนที่คำนวณได้ตามจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ และสุ่มตัวอย่างในแต่ละชั้นปีโดยใช้การสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling)

ตาราง 7 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชั้นปีของวิทยาลัย

ชื่อสถาบัน	ประชากร			กลุ่มตัวอย่าง		
	ชั้นปีที่ 1	ชั้นปีที่ 2	ชั้นปีที่ 3	ชั้นปีที่ 1	ชั้นปีที่ 2	ชั้นปีที่ 3
1. วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา	524	512	512	83	81	81
2. สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสกรี	340	335	320	51	53	51
3. วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ	395	286	297	-	-	-
4. วิทยาลัยอาชีวศึกษาพระนครศรีอยุธยา	300	252	250	-	-	-
5. วิทยาลัยสารพัดช่างพระนครศรีอยุธยา	351	350	350	-	-	-
รวม	1,810	1,735	1,729	134	134	132

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นลักษณะแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องการศึกษาได้แก่ เพศ ระดับชั้นปี ฐานะทางเศรษฐกิจ ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ

ตอนที่ 2 เป็นแบบวัดสุขภาพจิต General Health Questionnaire ฉบับภาษาไทย (Thai GHQ) โดยใช้ GHQ12 (ธนา นิลชัยโกวิทย์ และคนอื่น ๆ. 2539 : 2-4) ออกแบบมาสำหรับคัดกรองปัญหาสำคัญ 2 ประการ คือ การไม่สามารถดำเนินชีวิตด้านต่าง ๆ ได้อย่างปกติและการมีปัญหาที่ทำให้เกิดความทุกข์ใจโดยเน้นถึงปัญหาที่ผิดปกติ จากสภาวะปกติของบุคคลนั้น ๆ มากกว่าลักษณะที่เป็นลักษณะประจำของบุคคลนั้นมีจำนวน 12 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นแบบวัดความสามารถแห่งตนมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ มาก ปานกลาง น้อย มีจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นแบบวัดพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วยแบบทดสอบวัดความรู้เป็นแบบปรนัยเลือกตอบ (Multiple Choice) มี 4 ตัวเลือก มีจำนวน 17 ข้อ แบบสอบถามเจตคติ มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีจำนวน 10 ข้อ และแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย มีจำนวน 10 ข้อ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาทฤษฎี เอกสาร ตำรา และวารสาร ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
2. ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการสร้างแบบทดสอบ และแบบสอบถามจากตำรา และเอกสารต่าง ๆ
3. สร้างแบบทดสอบและแบบสอบถาม ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
4. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อประธานและกรรมการควบคุมปริญญาบัตรเพื่อขอคำแนะนำและแก้ไข

เกณฑ์การให้คะแนนและแปลความหมาย

1. สำหรับเกณฑ์การให้คะแนนแบบวัดสุขภาพจิต General Health Questionnaire (GHQ12)

การให้คะแนนใช้การคิดแบบ 0-0-1-1 คือ

ตอบ 2 ข้อแรกได้คะแนน 0 คะแนน

ตอบ 2 ข้อหลังได้คะแนน 1 คะแนน

การแปลความหมายของคะแนน

แบบสอบถามสุขภาพจิต General Health Questionnaire (GHQ12)

คะแนน 0-2 ถือว่าสุขภาพจิตปกติ

คะแนน 3-12 ถือว่ามีปัญหาสุขภาพจิต

2. สำหรับแบบวัดความสามารถแห่งตน เกณฑ์การให้คะแนนขึ้นอยู่กับคำถาม

(วิเชียร เกตสิงห์. 2538 : 10)

กรณีข้อคำถามเชิงบวกให้คะแนนดังนี้

ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก	ให้คะแนน 3 คะแนน
ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง	ให้คะแนน 2 คะแนน
ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย	ให้คะแนน 1 คะแนน

กรณีข้อคำถามเชิงลบให้คะแนนดังนี้

ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก	ให้คะแนน 1 คะแนน
ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง	ให้คะแนน 2 คะแนน
ความคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย	ให้คะแนน 3 คะแนน

การแปลความหมายค่าของคะแนนความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติซึ่งมีข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า การแบ่งระดับคะแนนโดยใช้เกณฑ์ดังนี้

เกณฑ์	ระดับความหวังว่าจะปฏิบัติได้
2.33 - 3.00	มาก
1.67 - 2.32	ปานกลาง
1.00 - 1.66	น้อย

3. แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คะแนนของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนแก่นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่ตอบแบบสอบถามในแต่ละข้อ โดยตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน

เกณฑ์การประเมินผลความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

เกณฑ์	ระดับความรู้
ค่าเฉลี่ย 0.67 – 1.00	สูง
ค่าเฉลี่ย 0.34 – 0.66	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 0.00 – 0.33	น้อย

4. แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ ให้คะแนนการตอบแบบสอบถามเป็นรายชื่อ ดังนี้

	เจตคติเชิงบวก (คะแนน)	เจตคติเชิงลบ (คะแนน)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

หาค่าเฉลี่ยเมื่อทำการวิเคราะห์แปลผลระดับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์โดยใช้เกณฑ์การประเมินผลแบบอิงเกณฑ์ (Criterion reference) ดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2530 : 90)

การแปลความหมายเจตคติมีดังนี้

เกณฑ์	ระดับเจตคติ
3.67 - 5.00	สูง
2.34 - 3.66	ปานกลาง
1.00 - 2.33	ต่ำ

5. แบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ ให้คะแนนตอบเป็นรายชื่อ ดังนี้

	การปฏิบัติเชิงบวก (คะแนน)	การปฏิบัติเชิงลบ (คะแนน)
ปฏิบัติเป็นประจำ	3	1
ปฏิบัติบางครั้ง	2	2
ไม่ปฏิบัติ	1	3

การแปลความหมายของคะแนนการปฏิบัติโดยคัดแปลงหลักเกณฑ์การประเมินของ
วิเชียร เกตุสิงห์ (2538 : 10) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 2.34 - 3.00 การปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ค่าเฉลี่ย 1.67 - 2.33 การปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.66 การปฏิบัติอยู่ในระดับไม่ดี

การหาคุณภาพเครื่องมือ

ผู้ศึกษาได้ดำเนินการหาคุณภาพของเครื่องมือซึ่งมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหา

1.1 นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สร้างเสร็จจำนวน 80 ข้อ ไปให้ประธานและกรรมการควบคุมปริญญาบัตรตรวจสอบแล้วนำมาแก้ไข

1.2 นำแบบสอบถามที่แก้ไขปรับปรุงแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา ว่าสอดคล้องกับสิ่งที่จะวัดหรือไม่ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538 : 11)

ถ้าแน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัดให้คะแนน +1

ถ้าไม่แน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัดให้คะแนน 0

ถ้าแน่ใจว่าไม่สอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัดให้คะแนน -1

บันทึกผลการพิจารณาความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญแต่ละข้อ แล้วนำไปหาค่าดัชนีความสอดคล้อง 0.5 หรือมากกว่า ซึ่งแสดงว่าข้อคำถามนั้นมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหา ส่วนข้อ คำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องน้อยกว่า 0.5 ซึ่งจากเดิมมี 80 ข้อ ตัดออกแล้วเหลือ 64 ข้อ

2. นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน ที่วิทยาลัยเทคโนโลยีพระนครศรีอยุธยา โดยแบ่งเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 จำนวน 30 คน ชั้นปีที่ 2 จำนวน 30 คน ชั้นปีที่ 3 จำนวน 40 คน

3. หาความยากง่ายของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่าความยากง่าย ระหว่าง 0.20-0.80 ได้จำนวน 21 ข้อ

4. หาค่าอำนาจจำแนก

4.1 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

หาค่าอำนาจจำแนกโดยวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Item to total Correlation) ด้วยวิธีพอยท์ไบซีเรียล (Point Biserial Correlation) จากแบบทดสอบจำนวน 21 ข้อ แล้วเลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.21 - 0.52 ได้จำนวน 17 ข้อ

4.2 แบบสอบถามเจตคติ การปฏิบัติ และความสามารถของตนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หาค่าอำนาจจำแนกโดยวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Item to total Correlation) แล้วเลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกได้ดังนี้

4.1.1 แบบสอบถามวัดเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ จากจำนวน 15 ข้อ ได้เลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.27 - 0.61 ได้จำนวน 10 ข้อ

4.1.2 แบบสอบถามวัดการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ จากจำนวน 17 ข้อ ได้เลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.26 - 0.48 ได้จำนวน 10 ข้อ

4.1.3 แบบสอบถามวัดความสามารถของตนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ จากจำนวน 14 ข้อ ได้เลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจจำแนกระหว่าง 0.21 - 0.50 ได้จำนวน 10 ข้อ

5. หาค่าความเชื่อมั่น

5.1 นำแบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ที่มีค่าความยากง่ายและมีค่าอำนาจจำแนกใช้ได้ มาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตร KR - 20 (Kuder-Richardson Formula 20) ของครอนบัค (Cronbach. 1970 : 161) ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .66

5.2 นำแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งฉบับ มาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของครอนบัค (Cronbach. 1970 : 161) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามวัดเจตคติทั้งฉบับเท่ากับ 0.75 ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามวัดการปฏิบัติทั้งฉบับเท่ากับ 0.70 และได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามวัดความสามารถแห่งตนทั้งฉบับเท่ากับ 0.68

5.3 แบบทดสอบสุภาพจิต โดยใช้ G HQ12 (ธนา นิลชัยโกวิทย์ และคนอื่นๆ. 2539 : 2-4) นำหาค่าความเชื่อมั่นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งฉบับ ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ .865

วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ขั้นเตรียมการ

1.1 ผู้วิจัยนำหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อขอความร่วมมือในการทดลองแบบสอบถาม (Try out) และในการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง

1.2 ผู้วิจัยนำหนังสืออนุญาตในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อไปติดต่อประสานกับผู้บริหาร วิทยาลัยที่เป็นพื้นที่ศึกษา

2. ขั้นตอนการ

2.1 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยติดต่อประสานงานกับผู้อำนวยการ วิทยาลัยที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขออนุญาตนำแบบสอบถามให้นักศึกษาทำโดยใช้เวลาในเดือน กรกฎาคม 2541 ได้รับแบบสอบถามคืนคิดเป็นร้อยละ 100

2.2 ตรวจแบบสอบถามทุกฉบับให้มีความสมบูรณ์ และเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

2.3 นำแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ มาลงรหัสเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย คอมพิวเตอร์

วิธีจัดการกับข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถามทั้ง 4 ตอน ที่สมบูรณ์มาวิเคราะห์ โดยใช้ คอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูป เอส พี เอส เอส (SPSS for win : Statistical Package for the Social Science for windows) ตามลำดับดังนี้

1. คัดเลือกแบบทดสอบและแบบสอบถามที่สมบูรณ์ แล้วนำมาตรวจสอบให้คะแนนตาม เกณฑ์ที่กำหนดไว้นำ มาลงรหัส

2. วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์มีขั้นตอนดังนี้

2.1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม นำมาวิเคราะห์โดยการ แจกแจงความถี่และค่าร้อยละตามตัวแปรอิสระ และนำมาเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

2.2 นำแบบวัดสุขภาพจิตและความสามารถแห่งตนมาวิเคราะห์โดยการแจกแจง ความถี่และค่าร้อยละ ตามตัวแปร และนำมาเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

2.3 แบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับรถจักรยานยนต์ นำมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

2.4 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระจากกันโดยการทดสอบด้วยค่าที (t-test) สุขภาพจิต และเพศ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1, 2, 3, 16, 17, 18

2.5 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้การทดสอบแบบการวิเคราะห์ความแปรปรวน 1 ตัวประกอบ (One-Way Analysis of Variance) หรือทดสอบค่าเอฟ (F-test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21 ถ้าพบว่าข้อใดมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยใช้วิธีของ นิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels Method)

2.6 หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 22, 23, 24 และทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่คำนวณได้โดยการทดสอบค่าที (t-test)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติพื้นฐาน ได้แก่

1.1 หาค่าร้อยละโดยใช้สูตร (ประกอบ กรรณสูตร. 2525 : 73)

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

เมื่อ P แทน ค่าร้อยละ

f แทน ความถี่ที่ต้องการแปลงให้เป็นค่าร้อยละ

n แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

1.2 ค่าคะแนนเฉลี่ยโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2534 : 40)

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

เมื่อ $\bar{X}$ แทน ค่าเฉลี่ย

$\sum x$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

n แทน จำนวนคน

1.3 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 79)

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

เมื่อ S แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน

$\sum x^2$ แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง

$(\sum x)^2$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง

n แทน จำนวนคน

2. สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพของเครื่องมือ

2.1 การหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหาโดยอาศัยคุณลักษณะของผู้เชี่ยวชาญ เรียกว่า Face Validity ซึ่งสามารถตรวจสอบและวิเคราะห์ออกมาในเชิงปริมาณหรือตัวเลข ดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538 : 117)

2.1.1 หาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับลักษณะเฉพาะกลุ่ม พฤติกรรมโดยนำเครื่องมือที่สร้างขึ้นไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจเนื้อหา แล้วแต่ละคนพิจารณาถึงความเห็นและให้คะแนน ดังนี้

- +1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนเฉพาะกลุ่มพฤติกรรมนั้น
- 0 เมื่อไม่แน่ใจข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนเฉพาะกลุ่มพฤติกรรมนั้นหรือไม่
- 1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามนั้นไม่เป็นตัวแทนเฉพาะกลุ่มพฤติกรรมนั้น

2.1.2 คะแนนที่ได้มาแทนค่าในสูตร

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

เมื่อ IC แทน ดัชนีความสอดคล้องข้อกับลักษณะเฉพาะกลุ่มพฤติกรรม

$\sum R$ แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเนื้อหาทั้งหมด

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

2.2 การวิเคราะห์ความยากง่าย โดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ.

2538 : 210)

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

เมื่อ P แทน ค่าความยากของคำถามแต่ละข้อ

R แทน จำนวนคนที่ทำข้อนั้นถูก

N แทน จำนวนคนที่ทำข้อนั้นทั้งหมด

2.3 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบความรู้ โดยหาค่า สหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Item to Total Correlation) แบบพอยท์ไบซีเรียลของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Point Biserial) โดยใช้สูตรดังนี้ (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119)

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

เมื่อ r_{pbis} แทน ค่าอำนาจจำแนกประจำข้อ

r_p แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของนักเรียนกลุ่มที่ตอบข้อนั้นถูก

r_q แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของนักเรียนกลุ่มที่ตอบข้อนั้นผิด

S_y แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนรวมทั้งหมด

p แทน ค่าความยากของข้อสอบข้อนั้น (สัดส่วนของนักเรียนที่ตอบข้อนั้นถูก)

q แทน ค่า (1 - p) ซึ่งคือสัดส่วนของนักเรียนที่ตอบข้อนั้นผิด

2.4 วิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งฉบับใช้สูตร KR20 ของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 121)

$$r_{tt} = \frac{n}{n-1} \cdot \frac{S_t^2 - \sum pq}{S_t^2}$$

เมื่อ r_{tt} แทน ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

n แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม

S_t^2 แทน ค่าความแปรปรวนของแบบสอบถามทั้งฉบับ

p แทน สัดส่วนของคนทำถูกในแต่ละข้อ

q แทน สัดส่วนของคนทำผิดในแต่ละข้อ 1 - P

2.5 แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ จะหาค่าอำนาจจำแนกโดยวิเคราะห์หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างรายข้อกับคะแนนรวม

ทั้งฉบับ (Corrected Item to Total Correlation) แล้วเลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกสูงไว้ก่อน (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

N แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

$\sum X$ แทน ผลรวมของคะแนนรายข้อ (Item) ของกลุ่มตัวอย่าง

$\sum Y$ แทน ผลรวมของคะแนนรวม (Total) ของกลุ่มตัวอย่าง

$\sum XY$ แทน ผลรวมของผลคูณของคะแนน X และคะแนน Y

$\sum X^2$ แทน ผลรวมของกำลังสองของคะแนน X

$\sum Y^2$ แทน ผลรวมของกำลังสองของคะแนน Y

2.6 วิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามวัดเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการหาสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของครอนบัก (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2538 : 200)

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

เมื่อ α แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

n แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม

S_i^2 แทน ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

S_t^2 แทน ผลรวมของค่าความแปรปรวนเป็นรายข้อ

3. สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน

3.1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระจากกัน โดยการทดสอบค่าที (t - test) เพื่อทดสอบสมมติฐาน ข้อ 1, 2, 3, 16, 17, 18 ใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 177)

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

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

เมื่อ t แทน ค่าใช้พิจารณาใน t - distribution

$\bar{X}_1, \bar{X}_2$ แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 2

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

n_1, n_2 แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างที่ 1 และกลุ่มตัวอย่างที่ 2

df แทน ชั้นแห่งความเป็นอิสระ

3.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป

โดยใช้สูตรการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทิศทางเดียว (One Way Analysis of Variance) หรือ
ค่าเอฟ (F - test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21

โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 249)

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

เมื่อ F แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน F - distribution

MS_B แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสองระหว่างกลุ่ม

MS_W แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสองภายในกลุ่ม

ถ้าผลการทดสอบพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะตรวจสอบความ
แตกต่างเป็นรายคู่ โดยทดสอบค่าคิว (q - Statistic) โดยวิธีของนิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels
Method) (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2534 : 268)

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

เมื่อ q แทน q - Statistic ที่ได้จากการตาราง

MS_w แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสอง (Mean Square)

k แทน จำนวนคะแนนในแต่ละกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เท่ากัน

3.3 หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 22, 23, 24 (วิเชียร เกตุสิงห์. 2537 : 87)

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

เมื่อ r_{xy} แทน สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร X กับตัวแปร Y

$\sum X$ แทน ผลรวมของคะแนน X

$\sum Y$ แทน ผลรวมของคะแนน Y

$\sum X^2$ แทน ผลรวมของคะแนน X แต่ละตัวยกกำลังสอง

$\sum Y^2$ แทน ผลรวมของคะแนน Y แต่ละตัวยกกำลังสอง

$\sum XY$ แทน ผลรวมของผลคูณระหว่าง X กับ Y

N แทน จำนวนคน

ทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่คำนวณได้ โดยทดสอบค่าที่ (t - test) ซึ่งมีสูตรดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2534 : 325)

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

เมื่อ t แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t - distribution

r แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่คำนวณได้

N แทน จำนวนคน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า

ข้อตกลงเกี่ยวกับการวิเคราะห์และแปลผล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการแปลความหมายการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้

กำหนดสัญลักษณ์ต่าง ๆ แทนความหมายดังต่อไปนี้

$\bar{X}$	แทน	คะแนนเฉลี่ย
S	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์ t-distribution
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์ F- distribution
P	แทน	ความน่าจะเป็นหรือโอกาส (Probability)
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (degree of freedom)
SS	แทน	Sum of Square
MS	แทน	Mean of Square
q	แทน	q - Statistic
r	แทน	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ แบ่งเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรเพศ ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละแล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์สุขภาพจิต และความสามารถแห่งตนของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โดยการแจกแจงค่าความถี่ คิดเป็นร้อยละแล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โดยแสดงค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตามตัวแปรเพศ ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ประสิทธิภาพที่ได้รับอุบัติเหตุ สุขภาพจิต ความสามารถแห่งตน โดยการทดสอบค่าที (t-test) และค่าเอฟ (F-test) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 4 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) เสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ผลการศึกษาค้นคว้า

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตามตัวแปรเพศ ระดับชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสิทธิภาพที่ได้รับอุบัติเหตุ โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ ดังปรากฏตามตาราง 8

ตาราง 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรเพศ ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสิทธิภาพที่ได้รับอุบัติเหตุ

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	229	57.25
หญิง	171	42.75
รวม	400	100.00

ตาราง 8 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
2. ชั้นปี		
ชั้นปีที่ 1	125	31.25
ชั้นปีที่ 2	172	43.00
ชั้นปีที่ 3	103	25.75
รวม	400	100.00
3. ระดับฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว (รายได้ (บาท) ต่อเดือน)		
รายได้ต่ำกว่า 5,001 บาท	60	15.00
รายได้ 5,001-10,000 บาท	170	42.50
รายได้ 10,001-15,000 บาท	86	21.50
รายได้ 15,001-20,000 บาท	38	9.50
รายได้ มากกว่า 20,000 บาท	46	11.50
รวม	400	100.00
4. ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	53	13.25
1-2 ปี	109	27.25
3-4 ปี	132	33.00
5-6 ปี	68	17.00
มากกว่า 6 ปี	38	9.50
รวม	400	100.00
5. ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ		
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	155	38.75
ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง	208	52.00
ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง	26	6.50
ได้รับอุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง	11	2.75
รวม	400	100.00

จากตาราง 8 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เป็นนักศึกษาชายคิดเป็นร้อยละ 57.25 รองลงมาได้แก่ นักศึกษาหญิงคิดเป็นร้อยละ 42.75 มีนักศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 2 มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 43.00 ชั้นปีที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 31.25 และชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 25.75 ตามลำดับ

ส่วนด้านฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวพบว่า นักศึกษาที่มีผู้ปกครองที่มีรายได้ของครอบครัวต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาได้แก่ฐานะทางเศรษฐกิจอยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.50 และต่ำกว่า 5,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.00 ตามลำดับ ด้านระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษามีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ 3 - 4 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.00 รองลงมาคือระยะเวลา 1-2 ปีคิดเป็นร้อยละ 27.25 และระยะเวลา 5-6 ปีคิดเป็นร้อยละ 17.00 ส่วนประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุเลยคิดเป็นร้อยละ 38.75 รองลงมาคือเคยได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์ระดับภาวะสุขภาพจิต และความสามารถแห่งตนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังปรากฏตามตาราง 9

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรระดับภาวะสุขภาพจิตและความสามารถแห่งตน

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
สภาวะสุขภาพจิต		
สุขภาพจิตปกติ	307	76.75
มีปัญหาสุขภาพจิต	93	23.25
รวม	400	100.00
ความสามารถแห่งตน		
คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อย	5	1.25
คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง	80	20.00
คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มาก	315	78.75
รวม	400	100.00

จากตาราง 9 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เป็นนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีสุขภาพจิตปกติมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 76.75 รองลงมามีปัญหาสุขภาพจิตคิดเป็นร้อยละ 23.25 ส่วนความสามารถแห่งตนนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนความสามารถแห่งตนที่คาดหวังว่าจะปฏิบัติได้มากมีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 78.75 รองลงมาคือคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้ปานกลางคิดเป็นร้อยละ 20.00 และคาดหวังว่าจะปฏิบัติได้น้อยคิดเป็นร้อยละ 1.25

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

3.1 หากค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ดังปรากฏตาม

ตาราง 10

ตาราง 10 จำนวนค่าคะแนนเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

ตัวแปร	จำนวน	$\bar{X}$	S	เกณฑ์	ระดับ
ความรู้	400	0.62	0.18	0.34-0.66	ปานกลาง
เจตคติ	400	3.99	0.54	3.67-5.00	สูง
การปฏิบัติ	400	2.52	0.31	2.34-3.00	ดี

จากตาราง 10 แสดงว่า นักศึกษามีระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 0.62$, $S = 0.18$) มีเจตคติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 3.99$, $S = 0.54$) และมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 2.52$, $S = 0.31$)

3.2 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
ตามตัวแปรเพศ (ตาราง 11) และระดับภาวะสุขภาพจิต (ตาราง 12)

ตาราง 11 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับ
ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนก
ตามตัวแปรเพศ

ตัวแปร	จำนวน	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้					
เพศชาย	229	0.60	0.18	2.47*	.015
เพศหญิง	171	0.64	0.17		
เจตคติ					
เพศชาย	229	3.89	0.55	3.81**	.000
เพศหญิง	171	4.10	0.50		
การปฏิบัติ					
เพศชาย	229	2.43	0.31	7.03**	.000
เพศหญิง	171	2.63	0.26		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 11 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพทั้งเพศชายและเพศหญิง มีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่เป็นเพศหญิงมีความรู้เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่เป็นเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 ส่วนเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งเพศชายและเพศหญิง มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยที่นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่เป็นเพศหญิง มีเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่เป็นเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 2 และ 3 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 12 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามตัวแปรระดับภาวะสุขภาพจิต

ตัวแปร	จำนวน	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้					
สภาวะสุขภาพจิตปกติ	307	0.63	0.17	1.58	0.11
สภาวะมีปัญหาสุขภาพจิต	93	0.59	0.17		
เจตคติ					
สภาวะสุขภาพจิตปกติ	307	4.02	0.52	2.03*	0.04
สภาวะมีปัญหาสุขภาพจิต	93	3.89	0.56		
การปฏิบัติ					
สภาวะสุขภาพจิตปกติ	307	2.53	0.32	1.03	0.30
สภาวะมีปัญหาสุขภาพจิต	93	2.49	0.32		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 12 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตปกติและมีปัญหาสุขภาพจิตต่างกัน ความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 16 และข้อที่ 18 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน มีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่มีสภาวะสุขภาพจิตปกติมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาที่มีสภาวะปัญหาสุขภาพจิต ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 17 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

3.3 เปรียบเทียบความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปร ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ดังปรากฏตามตารางต่อไปนี้

3.3.1 ตัวแปรชั้นปี

ตาราง 13 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามตัวแปรชั้นปี

ชั้นปี	จำนวน	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
ชั้นปีที่ 1	125	0.56	0.20	3.81	0.58	2.49	0.33
ชั้นปีที่ 2	172	0.62	0.17	4.01	0.54	2.53	0.29
ชั้นปีที่ 3	103	0.65	0.15	4.15	0.41	2.52	0.29

จากตาราง 13 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ระดับชั้นปีที่ 3 มีคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์มากที่สุด ($\bar{X} = 0.65$, $S = 0.15$) รองลงมาคือ ชั้นปีที่ 2 ($\bar{X} = 0.62$, $S = 0.17$) และชั้นปีที่ 1 ($\bar{X} = 0.56$, $S = 0.20$) ตามลำดับ

แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในด้านเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ชั้นปีที่ 3 มีเจตคติมากที่สุด ($\bar{X} = 4.15$, $S = 0.41$) รองลงมาคือ ชั้นปีที่ 2 ($\bar{X} = 4.01$, $S = 0.54$) และชั้นปีที่ 1 ($\bar{X} = 3.81$, $S = 0.58$) ตามลำดับ และคะแนนเฉลี่ยของการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ระดับชั้นปีที่ 2 มากที่สุด ($\bar{X} = 2.53$) รองลงมาชั้นปีที่ 3 มีคะแนนของการปฏิบัติเฉลี่ยเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.52$) และชั้นปีที่ 1 มีคะแนนเฉลี่ยของการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด ($\bar{X} = 2.49$)

ตาราง 14 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
ตามตัวแปรระดับชั้นปี

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	2	0.28	0.14	4.49*	0.0118
ภายในกลุ่ม	397	12.21	0.03		
รวม	399	12.49			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	2	6.83	3.41	12.51*	0.000
ภายในกลุ่ม	397	108.39	0.27		
รวม	399	115.22			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	2	0.14	0.07	0.76	0.4667
ภายในกลุ่ม	397	37.00	0.09		
รวม	399	37.14			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 14 แสดงว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีต่างกันมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันอย่างน้อย 1 คู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4 และข้อที่ 5 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกัน มีความรู้ และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ส่วนการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 6 ที่ว่านักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

เพื่อให้ทราบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ เป็นรายคู่โดยใช้วิธีนิวแมน-คูล (Newman-Kuel Method) ดังปรากฏตามตาราง 15

ตาราง 15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามชั้นปี

ชั้นปี	$\bar{X}$	ชั้นปีที่ 1	ชั้นปีที่ 2	ชั้นปีที่ 3
		.5850	.6203	.6547
ชั้นปีที่ 1	.5850	-	-	-
ชั้นปีที่ 2	.6203	0.0353	-	-
ชั้นปีที่ 3	.6547	0.0697*	0.0344	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 15 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 3 มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างจากนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาชั้นปีที่ 3 มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาชั้นปีที่ 1 ส่วนคู่อื่น ๆ มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 16 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้านเจตคติเกี่ยวกับความ
ปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศวิชาชีพ จำแนกตามชั้นปี

ชั้นปี	$\bar{X}$	ชั้นปีที่ 1	ชั้นปีที่ 2	ชั้นปีที่ 3
		3.8109	4.0137	4.1527
ชั้นปีที่ 1	3.8109	-	-	-
ชั้นปีที่ 2	4.0137	0.2028*	-	-
ชั้นปีที่ 3	4.1527	0.3418*	0.139*	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 16 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 2 และปีที่ 3 มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ ดีกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 และนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 3 มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์ ดีกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 2 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.3.2 ตัวแปรฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว

ตาราง 17 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับ
ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตาม
ตัวแปรฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว

ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว	จำนวน	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
รายได้ต่ำกว่า 5,001 บาท	60	0.64	0.14	4.17	0.37	2.55	0.29
รายได้ 5,001-10,000 บาท	170	0.60	0.19	3.93	0.56	2.50	0.32
รายได้ 10,001-15,000 บาท	86	0.64	0.18	4.03	0.53	2.49	0.28
รายได้ 15,001-20,000 บาท	38	0.63	0.20	3.92	0.52	2.54	0.27
รายได้มากกว่า 20,000 บาท	46	0.61	0.16	3.91	0.62	2.55	0.34

จากตาราง 17 แสดงว่า นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจต่ำกว่า 5,001 บาท และมีฐานะเศรษฐกิจ 10,001-15,000 บาท มีคะแนนความรู้มากที่สุด ($\bar{X} = 0.64$) และนักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีความรู้ต่ำสุด ($\bar{X} = 0.60$) ด้านเจตคติ พบว่า นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจต่ำกว่า 5,001 บาท มีคะแนนเจตคติสูงที่สุด ($\bar{X} = 4.17$) และนักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจมากกว่า 20,001 บาท มีคะแนนเจตคติต่ำสุด ($\bar{X} = 3.91$) ส่วนการปฏิบัติ พบว่า นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจต่ำกว่า 5,001 บาท และนักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจมากกว่า 20,001 บาท มีคะแนนการปฏิบัติสูงสุด ($\bar{X} = 2.55$) และนักศึกษามีฐานะเศรษฐกิจ 10,001-15,000 บาท มีคะแนนการปฏิบัติต่ำสุด ($\bar{X} = 2.49$)

ตาราง 18 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
จำแนกตามฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.15	0.039	1.23	0.296
ภายในกลุ่ม	395	12.33	0.03		
รวม	399	12.48			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	3.02	0.75	2.66*	0.05
ภายในกลุ่ม	395	112.20	0.28		
รวม	399	115.22			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.23	0.06	0.62	0.64
ภายในกลุ่ม	395	36.90	0.09		
รวม	399	37.13			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 18 แสดงว่า นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกันมีความรู้และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 7 และข้อที่ 9 ที่ว่านักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน มีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ส่วนเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อย่างน้อย 1 คู่ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 8 ที่ว่า นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ดังนั้นจึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยใช้วิธีนิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuel Method) ดังปรากฏตามตาราง 19

ตาราง 19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้านเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว

ฐานะเศรษฐกิจ ของครอบครัว	$\bar{X}$	รายได้ มากกว่า 20,000 บาท	รายได้ 15,001- 20,000 บาท	รายได้ 5,001- 10,000 บาท	รายได้ 10,001- 15,000 บาท	รายได้ ต่ำกว่า 5,001 บาท
รายได้ (บาท) ต่อเดือน		3.91	3.92	3.93	4.03	4.17
รายได้มากกว่า 20,000 บาท	3.91	-	-	-	-	-
รายได้ 5,001-20,000 บาท	3.92	0.01	-	-	-	-
รายได้ 5,001-10,000 บาท	3.93	0.02	0.01	-	-	-
รายได้ 10,001-15,000 บาท	4.03	0.12	0.11	0.12	-	-
รายได้ต่ำกว่า 5,001 บาท	4.17	0.26	0.25	0.24*	0.14	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 19 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจต่ำกว่า 5,001 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.3.3 ตัวแปรระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์

ตาราง 20 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพตามตัวแปรระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์

ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
น้อยกว่า 1 ปี	53	0.59	0.17	4.00	0.59	2.55	0.32
1-2 ปี	109	0.63	0.18	4.04	0.45	2.56	0.30
3-4 ปี	132	0.62	0.18	3.99	0.54	2.51	0.30
5-6 ปี	68	0.63	0.16	3.91	0.51	2.44	0.31
มากกว่า 6 ปี	38	0.61	0.20	3.94	0.71	2.52	0.29

จากตาราง 20 แสดงว่า นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 1-2 ปี และ 5-6 ปี มีคะแนนความรู้มากที่สุด ($\bar{X}=0.63$) และนักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี ที่มีคะแนนความรู้ต่ำสุด ($\bar{X}=0.59$) ด้านเจตคติ พบว่า นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 1-2 ปี มีคะแนนเจตคติสูงที่สุด ($\bar{X}=4.04$) และนักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 5-6 ปี มีคะแนนเจตคติต่ำสุด ($\bar{X}=3.91$) ส่วนการปฏิบัติ พบว่า นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 1-2 ปี มีคะแนนการปฏิบัติสูงที่สุด ($\bar{X}=2.56$) และนักศึกษาที่มีนักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 5-6 ปี มีคะแนนการปฏิบัติต่ำสุด ($\bar{X}=2.44$)

ตาราง 21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
 เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
 จำแนกตามระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.08	0.02	0.64	0.63
ภายในกลุ่ม	395	12.49	0.03		
รวม	399	12.49			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.83	0.21	0.72	0.58
ภายในกลุ่ม	395	114.39	0.29		
รวม	399	115.22			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.69	0.17	1.86	0.12
ภายในกลุ่ม	395	36.45	0.09		
รวม	399	37.14			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 21 เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 10,11 และข้อที่ 12 ที่ว่านักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

3.3.4 ตัวแปรประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ตาราง 22 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	จำนวน	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	155	0.63	0.18	4.05	0.51	2.56	0.30
ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง	208	0.61	0.17	3.99	0.52	2.52	0.30
ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง	26	0.58	0.21	3.73	0.68	2.40	0.32
ได้รับอุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง	11	0.59	0.10	3.58	0.62	2.27	0.20

จากตาราง 22 แสดงว่า นักศึกษาที่ไม่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีคะแนนความรู้มากที่สุด ($\bar{X}=0.63$) และนักศึกษาที่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง มีความรู้ต่ำสุด ($\bar{X}=0.58$) ด้านเจตคติ พบว่า นักศึกษาที่ไม่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีคะแนนเจตคติมากที่สุด ($\bar{X}=4.05$) และนักศึกษาที่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง มีคะแนนเจตคติต่ำสุด ($\bar{X}=3.58$) ส่วนการปฏิบัติ พบว่า นักศึกษาที่ไม่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีคะแนนการปฏิบัติมากที่สุด ($\bar{X}=2.56$) และนักศึกษาที่เคยมีประสพการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง มีคะแนนการปฏิบัติต่ำสุด ($\bar{X}=2.27$)

ตาราง 23 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
จำแนกตามประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.06	0.02	0.60	0.613
ภายในกลุ่ม	395	12.43	0.03		
รวม	399	12.49			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	4.21	1.40	5.00*	0.000
ภายในกลุ่ม	395	111.01	0.28		
รวม	399	115.22			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	4	1.27	0.42	4.66*	0.003
ภายในกลุ่ม	395	35.87	0.09		
รวม	399	37.14			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 23 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 13 ที่ว่านักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ส่วนเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์นั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 14 และข้อที่ 15 ที่ว่านักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ดังนั้นจึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย เป็นรายคู่โดยใช้วิธีนิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels Method) ดังปรากฏตามตาราง 24

ตาราง 24 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ที่ได้รับ อุบัติเหตุ	$\bar{X}$	ไม่เคยได้รับ อุบัติเหตุ	ได้รับ อุบัติเหตุ 1 – 3 ครั้ง	ได้รับ อุบัติเหตุ 4 - 6 ครั้ง	ได้รับ อุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง
		4.05	3.99	3.73	3.58
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	4.05	-	-	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง	3.99	0.06	-	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง	3.73	0.15*	0.26*	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง	3.58	0.47*	0.41*	0.154	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 24 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง และ 4-6 ครั้ง มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 25 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ของการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	$\bar{X}$	ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง	ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง	ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง
		4.04	3.99	3.72	3.57
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	4.04	-	-	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง	3.99	-	-	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง	3.72	1.72*	0.27*	-	-
ได้รับอุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง	3.57	0.47*	0.42*	0.15	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 25 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 ครั้ง และ 4 - 6 ครั้ง มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.3.5 ตัวแปรความสามารถแห่งตน

ตาราง 26 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตามตัวแปรความสามารถแห่งตน

ระดับความสามารถแห่งตน	จำนวน	ความรู้		เจตคติ		การปฏิบัติ	
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S
ระดับต่ำ	10	0.39	0.18	3.23	0.56	2.22	0.24
ระดับกลาง	361	0.62	0.17	3.98	0.52	2.51	0.30
ระดับสูง	29	0.69	0.16	4.32	0.43	2.66	0.24

จากตาราง 26 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ($\bar{X}=0.69$) รองลงมาได้แก่นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนในระดับกลาง ($\bar{X}=0.62$) และนักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X}=0.39$) ด้านเจตคติแสดงว่า นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ($\bar{X}=4.32$) รองลงมาได้แก่นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนในระดับกลาง ($\bar{X}=3.98$) และนักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X}=3.23$) ส่วนการปฏิบัติแสดงว่า นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ($\bar{X}=2.66$) รองลงมาได้แก่นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับกลาง ($\bar{X}=2.51$) และนักศึกษามีความสามารถของตนอยู่ในระดับต่ำ ($\bar{X}=2.22$)

ตาราง 27 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ
 เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
 จำแนกตามความสามารถแห่งตน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความรู้					
ระหว่างกลุ่ม	2	0.64	0.32	10.78*	0.050
ภายในกลุ่ม	397	11.85	0.03		
รวม	399	12.49			
เจตคติ					
ระหว่างกลุ่ม	2	9.19	4.59	17.20*	0.050
ภายในกลุ่ม	397	106.03	0.27		
รวม	399	115.22			
การปฏิบัติ					
ระหว่างกลุ่ม	2	1.47	0.73	8.17*	0.050
ภายในกลุ่ม	397	35.67	0.09		
รวม	399	37.14			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 27 แสดงว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับความสามารถ
 แห่งตนต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 19, 20 และข้อ
 ที่ 21 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนต่างกัน มีความรู้ เจตคติ
 และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ดังนั้นจึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย เป็นรายคู่โดยใช้วิธีนิวแมน-คูลส์
 (Newman-Keuls Method)

ตาราง 28 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความสามารถแห่งตน

ระดับ	$\bar{X}$	ระดับต่ำ	ระดับกลาง	ระดับสูง
ความสามารถแห่งตน		0.39	0.62	0.69
ระดับต่ำ	0.39	-	-	-
ระดับกลาง	0.62	0.23*	-	-
ระดับสูง	0.69	0.30*	0.07*	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 28 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง จะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ และระดับกลาง ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับกลาง มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 29 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำแนกตามความสามารถแห่งตน

ระดับ	$\bar{X}$	ระดับต่ำ	ระดับกลาง	ระดับสูง
ความสามารถแห่งตน		3.22	3.98	4.33
ระดับต่ำ	3.22	-	-	-
ระดับกลาง	3.98	0.76*	-	-
ระดับสูง	4.33	1.11*	0.35*	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 29 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำและระดับกลาง ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับกลางมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 30 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศวิชาชีพ จำแนกตามความสามารถแห่งตน

ระดับ	$\bar{X}$	ระดับต่ำ	ระดับกลาง	ระดับสูง
ความสามารถแห่งตน		2.22	2.51	2.66
ระดับต่ำ	2.22	-	-	-
ระดับกลาง	2.51	0.29*	-	-
ระดับสูง	2.66	0.44*	0.15*	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 30 แสดงว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูง จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำและระดับกลาง ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับกลางมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตอนที่ 4 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ปรากฏตามตาราง 31

ตาราง 31 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

ความสัมพันธ์ระหว่าง	จำนวน	R	p-value
ความรู้กับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย	400	0.41**	0.000
ความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย	400	0.34**	0.000
เจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย	400	0.46**	0.000

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 31 แสดงว่าความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความสัมพันธ์กันทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 22, 23 และข้อที่ 24 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันในเชิงนิมิต

บทที่ 5

บทย่อ สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

บทย่อ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 ตามตัวแปร เพศ ระดับชั้นปี สถานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ สุขภาพจิต และความสามารถแห่งตน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือนักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา และ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสุกรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างปีการศึกษา 2541 ได้ดำเนินการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้เทคนิคการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) จำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ลักษณะแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องการศึกษาได้แก่ เพศ ชั้นปี ฐานะทางเศรษฐกิจ ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ

ตอนที่ 2 เป็นแบบวัดสุขภาพจิต General Health Questionnaire ฉบับภาษาไทย (Thai GHQ) โดยใช้ GHQ12 ออกแบบมาสำหรับคัดกรองปัญหาสำคัญ 2 ประการ คือ การไม่สามารถดำเนินชีวิตด้านต่าง ๆ ได้อย่างปกติและการมีปัญหที่ทำให้เกิดความทุกข์ใจโดยเน้นถึงปัญหาที่ผิดปกติ จากสภาพปกติของบุคคลนั้น ๆ มากกว่าลักษณะที่เป็นลักษณะประจำของบุคคลนั้น

ตอนที่ 3 เป็นแบบวัดความสามารถแห่งตนมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ

ตอนที่ 4 เป็นแบบวัดพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วยแบบทดสอบความรู้เป็นแบบปรนัยเลือกตอบ (Multiple Choice) มี 4 ระดับ แบบสอบถามเจตคติและแบบสอบถามการปฏิบัติเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ และ 3 ระดับ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Science for Window Version 6.0) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามนำมาวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละตามตัวแปรอิสระ และนำมาเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
2. แบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ นำมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
3. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระจากกันตามตัวแปรเพศ และสุขภาพจิตโดยการทดสอบด้วยค่าที (t-test)
4. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ตามตัวแปรชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance) หรือทดสอบค่าเอฟ (F-test) ถ้าพบว่าข้อใดมีความแตกต่างกันอย่าง

มีนัยสำคัญทางสถิติจะตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีของ นิวแมน-คูลส์ (Newman-Kuels Method)

5. หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 57.25 เรียนอยู่ในระดับชั้นปีที่ 2 มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 43.00 ระดับฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวอยู่ระหว่าง 5,001 - 10,000 บาท มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 42.50 ส่วนระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นพบว่าส่วนใหญ่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ระหว่าง 3-4 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 33.00 เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.00 ในด้านสุขภาพจิตนั้นคิดเป็นร้อยละ 76.80 มีสุขภาพจิตปกติ .75 มีความสามารถแห่งตนอยู่ในระดับสูงมากกว่า 80 เปอร์เซนต์ คิดเป็นร้อยละ 78

ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปรากฏผลการศึกษาค้นคว้าตามตัวแปรดังนี้

1. นักศึกษาที่มีเพศ ต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
2. นักศึกษาที่มีเพศ ต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
3. นักศึกษาที่มีเพศ ต่างกันมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
4. นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
5. นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
6. นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีต่างกันมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

7. นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน คือมีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่ำกว่า 5,000 บาท และ 10,001-15,000 บาท จะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว 5,001-10,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

8. นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน คือมีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่ำกว่า 5,000 บาท และ 10,001-15,000 บาท จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวมากกว่า 20,001 บาท, 15,001-20,000 บาท

9. นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน คือมีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวมากกว่า 20,000 บาท, ต่ำกว่า 5,000 บาท, 15,001-20,000 บาท และ 5,001-15,000 บาท จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

10. นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน คือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 6 ปี, 5-6 ปี, 3-4 ปี และ 1-2 ปี จะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

11. นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน คือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี และ 1-2 ปี จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3-4 ปี, 5-6 ปี และมากกว่า 6 ปี ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

12. นักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน คือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี, 1-2 ปี และมากกว่า 6 ปี จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5-6 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

13. นักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างกัน คือไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ และ 1-3 ครั้ง จะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง และมากกว่า 6 ครั้ง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

14. นักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างกัน คือไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้ง, 4-6 ครั้ง และมากกว่า 6 ครั้ง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

15. นักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างกัน คือไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ และ 1-3 ครั้ง จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ 4-6 ครั้ง และมากกว่า 6 ครั้ง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

16. นักศึกษาที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน สภาวะสุขภาพจิตปกติจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่าระดับมีปัญหาสุขภาพจิต ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

17. นักศึกษาที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน สภาวะสุขภาพจิตปกติจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่าระดับมีปัญหาสุขภาพจิต แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

18. นักศึกษาที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกัน สภาวะสุขภาพจิตปกติจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่าระดับมีปัญหาสุขภาพจิต ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

19. นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนต่างกัน ความสามารถแห่งตนระดับสูง และระดับกลาง จะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

20. นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนต่างกัน ความสามารถแห่งตนระดับสูง จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

21. นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนต่างกัน ความสามารถแห่งตนระดับสูง และระดับกลาง จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

22. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีความรู้ กับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

23. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีเจตคติ กับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

24. นักศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพจะมีจะมีความรู้ กับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมาน

อภิปรายผล

จากการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 ตามตัวแปรที่ศึกษาคือ เพศ ชั้นปี ฐานะเศรษฐกิจของครอบครัว ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ที่ได้รับ อุบัติเหตุ สุขภาพจิต และความสามารถแห่งตน ผู้วิจัยได้อภิปรายผลดังนี้

1. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษามีความรู้อยู่ในระดับประกาศนียบัตร ชั้นปีที่ 2 มากที่สุด ดังนั้นระดับการศึกษาหรือชั้นปีมีอิทธิพลทำให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันสุขภาพของบุคคลแตกต่างกัน ดังการศึกษาของวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพฯ พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 4 มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภ (2535 : 68) ที่พบว่าการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี กล่าวคือ ภายหลังจากการได้รับโปรแกรมสุขศึกษานักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีความรู้ในเรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎหมายจราจร ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดีขึ้น ส่วนเจตคติอยู่ในระดับสูงและการปฏิบัติอยู่ในระดับดี เป็นเพราะนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพส่วนใหญ่ได้ผ่านการเรียนวิชาสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งนอกจากจะเรียนอยู่ในวิชาสุขศึกษาแล้ว เนื้อหาวิชาสวัสดิศึกษายังสอดแทรกความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุชนิดอื่น ๆ ด้วย และในปัจจุบันรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยจัดให้มีการรณรงค์ เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ และมีมาตรการป้องกันโดยกฎหมายบังคับให้ใส่หมวกกันน็อคทุกคนในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ดังการศึกษาของลีส์ (Lease. 1986 : 83) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์จะประสบอุบัติเหตุและมีอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เรียนรู้เรื่องการขับขี่ด้วยตนเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของพ็อตวิน และคนอื่น ๆ (Potvin and others. 1988 : 1206 – 1209) ที่พบว่า ผู้ที่ผ่านโปรแกรมการฝึกอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์มีประสิทธิภาพน้อยในการเกิดอุบัติเหตุ

2. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ พบว่า มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 1 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีเพศต่างกันจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เป็นเพราะเพศชายที่เป็นวัยรุ่นส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยอันได้แก่ การไม่ยอมรับรู้มีลักษณะของการต่อต้าน ไม่สนใจต่อกฎหมาย และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความรู้ อันจะนำไปสู่ความปลอดภัยในการขับขี่ ไม่สนใจในการกระทำของตนเองว่าจะเสี่ยงภัย และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา เมื่อปฏิบัติตามพฤติกรรมดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้ ช้า ๆ บ่อย ๆ ก็จะทำให้เกิดความเคยชิน (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 51 – 52) และส่งผลให้ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ลดน้อยลงด้วย ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ วนิตา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชายและนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านจราจรทางบกทั้งเพศชายและเพศหญิงไม่แตกต่างกัน

ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีเพศต่างกันพบว่า มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 2 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีเพศต่างกันจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ยจะพบว่าเพศหญิงมีเจตคติดีกว่าเพศชาย ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะเพศชายที่เป็นวัยรุ่นส่วนใหญ่ขาดความรู้สึกลึกซึ้ง ชอบความเห็นแก่ตัว ชอบระบายอารมณ์โกรธ หงุดหงิดในการขับขี่ สิ่งเหล่านี้เมื่อกระทำซ้ำ ๆ ก็จะเป็นความเคยชิน ส่งผลให้เกิดเป็นเจตคติที่ไม่ปลอดภัยได้ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 51 – 52) ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ วนิตา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชายและนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่าเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านจราจรทางบกทั้งเพศชายและเพศหญิงไม่แตกต่างกัน สำหรับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพพบว่า แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 3 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีเพศต่างกันจะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ยจะพบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติดีกว่าเพศชายที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะเพศชายเป็นเพศที่ชอบความตื่นเต้น ชอบการเสี่ยงภัย ชอบการขับรวดเร็ว และมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงกว่าเพศหญิง (วิจิตร บุญยะโทตระ และอานวย นาคแก้ว. 2536 : 87) ประกอบกับการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอด แหกทางโค้ง ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตรากำหนด และอื่น ๆ ซึ่งการไม่ปฏิบัติ

ตามทฤษฎีการเช่นนี้ ผู้ปฏิบัติจะขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย จึงแสดงพฤติกรรมดังกล่าวออกมา ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องเท่านั้น (พรสุข หุ่นรินทร์. 2534 : 51 – 52) การปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่มักจะพบมากในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วานิดา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนชาย

3. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกัน มีความรู้ และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 4 และข้อ 5 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกันจะมีความรู้และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาผลการศึกษาค้นคว้าจะพบว่าค่าคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 ต่ำกว่าชั้นปีที่ 3 ทั้งนี้เป็นเพราะนักศึกษาชั้นปีที่ 3 ได้มีการศึกษาวิชาสุขศึกษาและสวัสดิศึกษา โดยโครงสร้างของหลักสูตรระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่กำลังศึกษาอยู่ ซึ่งมีวิชาสุขศึกษาและสวัสดิศึกษามุ่งเน้นด้วย มากกว่านักศึกษาชั้นปีที่ 1 จึงทำให้นักศึกษาชั้นปีที่ 3 เกิดการเรียนรู้และประสบการณ์จากแนวคิดของครู อาจารย์ และเพื่อนมากกว่า ดังการศึกษาของลีส (Lease. 1986 : 83) ที่ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมืองของรัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า กลุ่มผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์จะประสบอุบัติเหตุและมีอัตราการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวิลเลียมส์ กิตติวงศ์โสภ (2535 : 68) ที่พบว่า การให้โปรแกรมสุขศึกษาแก่นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ทำให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย มีความรู้ และทัศนคติมากขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องกับการศึกษาของมณีรัตน์ ธีระวิวัฒน์ (2538 : 125) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค พบว่าผู้ที่เข้ารับการอบรมโปรแกรมดังกล่าวจะมีความรู้ และทัศนคติเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น

✓ ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับชั้นปีต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เป็นเพราะนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 และปีที่ 3 เป็นวัยที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว พฤติกรรมแสดงออกส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว พฤติกรรมการแสดงออกส่วนใหญ่จะเลียนแบบกัน อันได้แก่ การลืกละเลิน ขอบสนุกสนาน ชอบความตื่นเต้น และเสี่ยงภัย เป็นต้น (ศราวุธ พันธ์ขาว. 2531 : 338) ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของไฟฟ์ และคนอื่นๆ (Fife and others. 1984 : 473 – 478) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่แผนกอุบัติเหตุในสหรัฐอเมริกา พบว่า อุบัติเหตุจากจากรถจักรยานยนต์เกิดมากในเพศชายมากกว่าเพศหญิง

4. ✓ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน มีความรู้และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 7 และข้อ 9 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกันจะมีความรู้และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสภาพแวดล้อมทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จึงทำให้ทุกคนในสังคมต้องสนใจในปัญหาทางด้านความปลอดภัยมากขึ้น และต่างก็สำนึกในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการจะป้องกันไม่ให้ตนเองและครอบครัวต้องประสบกับอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ประกอบกับทางรัฐบาลได้ออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ผู้ปฏิบัติได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่ให้ปฏิบัติอย่างถูกต้องทุกคน เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการสวมใส่หมวกกันน็อกในปี พ.ศ. 2532 โดยกำหนดออกมาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2532 ในมาตรา 122 เป็นต้น นอกจากนี้สมาคมป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้มีการขอความร่วมมือไปยังบริษัทขายรถจักรยานยนต์ให้แจกแถมหมวกนิรภัย ให้แก่ผู้ซื้อรถจักรยานยนต์คันละ 2 ใบด้วย เพื่อจะไม่ให้เป็นภาระแก่ผู้ซื้อรถจักรยานยนต์ที่จะต้องทำการหาซื้อเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของทิพย์ภา บุรี (2529 : 63 – 70) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่องความรู้ และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพจิตของประชาชนในชุมชนแออัด พบว่า ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 3,001 บาทหรือมากกว่ามีความรู้ด้านสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีรายได้น้อย

ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน พบว่ามีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 8 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ยพบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท

↓ 0

มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ที่มีรายได้ 5,001 – 10,000 บาท ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะรายได้เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิต เมื่อบุคคลมีรายได้ดีกว่าย่อมมีโอกาสที่จะศึกษาค้นคว้าหาความรู้ได้มากกว่า และเมื่อได้มีโอกาสเข้าไปอยู่ในระบบการศึกษานั้น ๆ ก็จะทำให้ได้รับการปลูกฝังจากครู อาจารย์ที่สอนในหลักสูตรนั้น ๆ ส่งผลให้บุคคลนั้นเกิดเจตคติในทางที่ดีต่อเรื่องนั้น ๆ ได้ในที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกในข้อที่ 1 ที่ว่าการให้การศึกษาอบรม (Education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กถึงผู้ใหญ่หรือประชาชนทั่ว ๆ ไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ จะส่งผลให้บุคคลนั้นเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Concionsness or Safety Mind) (วิจัย บุญยะ โหตระ. 2531 : 12)

5. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันอย่างไร มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 10 ถึง 12 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ยจะพบว่าด้านความรู้ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ยจะพบว่าด้านความรู้ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-2 ปี และ 5-6 ปี มีความรู้มากที่สุด รองลงมาคือระยะเวลา 3-4 ปี มากกว่า 6 ปี และน้อยกว่า 1 ปี ตามลำดับ ด้านเจตคติพบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี มีการปฏิบัติดีที่สุด รองลงมาได้แก่ น้อยกว่า 1 ปี มากกว่า 6 ปี 3-4 ปี และ 5-6 ปี ตามลำดับ ทั้งนี้เป็นเพราะนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพส่วนใหญ่อยู่ในวัยใกล้เคียงกัน ซึ่งเป็นวัยรุ่น ทำให้ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันมาก เนื่องจากเป็นวัยที่ส่วนใหญ่เพิ่งเริ่มหัดขับรถจักรยานยนต์ได้ไม่นานมากนัก ดังนั้นจึงส่งผลให้ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติไม่แตกต่างกันด้วย และถ้าพิจารณาจากสภาพแวดล้อมทางสังคมจะพบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพส่วนใหญ่อยู่ในสิ่งแวดล้อมเดียวกัน ได้แก่ สถานศึกษาเดียวกัน หรืออยู่ในอำเภอ ตำบล หรือหมู่บ้านเดียวกัน จะได้รับอิทธิพลจากแหล่งข้อมูลข่าวสารเดียวกันเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน เมื่อรับอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมในทางที่ไม่ดีหรือไม่ถูกต้องก็จะทำให้เกิดผลเสียต่อตนเอง ครอบครัว และสังคม เช่น วัยรุ่นส่วนใหญ่จะชอบการแข่งขันรถโดยเฉพาะบนท้องถนนตามเส้นทางหลัก ๆ ในช่วงที่ประชาชนทั่วไปใช้รถบนท้องถนนได้แก่ ช่วงเวลาว่างคืน วันหยุด เป็นต้น วัยรุ่นเหล่านี้จะขับรถแข่งกันเร็วมาก โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน

รายอื่น ๆ ยิ่งระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์มากหรือนานเท่าใด เจตคติ และการปฏิบัติก็ยังไม่ดี ตามเพราะเชื่อมั่นว่าเอาตัวรอดได้ การเกิดอุบัติเหตุจึงมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่า ดังที่ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 172 – 175) กล่าวว่า ปัจจัยทางด้านสังคม ทำให้คนเราเกิดการเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ได้จากสังคม โดยได้รับการถ่ายทอดจากสถาบันทางครอบครัว กลุ่มบุคคลในสังคม เช่น ครู และกลุ่มเพื่อน เป็นต้น

6. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 13 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ทั้งนี้เป็นเพราะนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพส่วนใหญ่ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ได้จะไม่ได้ผ่านการเรียนการสอนที่เป็นระบบและได้มาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรองรับ แต่จะใช้วิธีการศึกษาหาความรู้จากครอบครัว เพื่อน และผู้มีประสบการณ์ ได้แก่ พ่อแม่ พี่น้อง รวมถึงเพื่อน ๆ และผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่แล้วได้ง่ายกว่า จึงส่งผลให้ความรู้ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวนิดา พันธุ์สาอา (2535 : 69) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีความรู้ไม่แตกต่างกัน

ส่วนนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่ได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีเจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 14 และ 15 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีเจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ย จะพบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 6 และ 4 ครั้ง มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ 1 – 3 ครั้ง และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ที่เป็นเช่นนี้ก็ขึ้นอยู่กับภูมิหลังของแต่ละบุคคล อันได้แก่ สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ และการศึกษา สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดความบกพร่องหรือผิดปกติได้ ถ้าได้รับการเลี้ยงดูที่ไม่ถูกต้องหรือเหมาะสม เมื่อเวลาผ่านไปสิ่งเหล่านี้ก็จะเกิดเป็นความเคยชิน จนเป็นเจตคติขึ้นมาได้ และถ้าได้รับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างไม่ถูกต้อง จากแหล่งข้อมูลใดก็ตามก็จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย หรือบ่อยครั้งขึ้นตามโอกาสของการขับขีรถจักรยานยนต์ และจาก

ที่ไม่ถูกต้องหรือเหมาะสม เมื่อเวลาผ่านไปสิ่งเหล่านี้ก็จะเกิดเป็นความเคซิน จนเป็นเจตคติขึ้นมาได้ และถ้าได้รับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างไม่ถูกต้อง จากแหล่งข้อมูลใดก็ตามก็จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย หรือบ่อยครั้งขึ้นตามโอกาสของการขับขีรถจักรยานยนต์ และจากทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุที่เรียกว่า ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ที่ว่าภูมิหลังของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 1) อันได้แก่ สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ และการศึกษาของแต่ละบุคคลแตกต่างกันไปก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติดของคนนั้น (โดมิโนตัวที่ 2) จนเกิดความเคซินและกลายเป็นเจตคติที่มีผลต่อความปลอดภัยในทางที่ไม่ดี ส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่เหมาะสม และไม่ถูกต้อง (โดมิโนตัวที่ 3) ได้แก่ ชอบเสี่ยงภัย ชอบผจญภัยต่าง ๆ รวมถึงความมั่งก่ายด้วย เป็นต้น ประกอบกับสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมหรือไม่ปลอดภัยก็จะส่งผลให้บุคคลนั้นเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น (โดมิโนตัวที่ 4) และเกิดการบาดเจ็บหรือการสูญเสียชีวิตตามมา (โดมิโนตัวที่ 5) (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2530 : 28) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนที่มีประสบการณ์ในการ ได้รับอุบัติเหตุจราจรทางบกมีการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และนักเรียนที่ไม่มีประสบการณ์จะมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์ และยังสอดคล้องกับการศึกษาของกัลยาณี วัชรสินธุ์ (2536 : 55) ที่ได้ศึกษาถึงการจัดประสบการณ์ที่มีผลต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่ากลุ่มที่ได้รับประสบการณ์มีเจตคติและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

7. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 16 และ 18 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนเฉลี่ย จะพบว่าด้านความรู้ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตปกติมีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีปัญหาสุขภาพจิต และด้านการปฏิบัติจะพบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิตปกติมีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงกว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีปัญหาสุขภาพจิตเช่นกัน ที่เป็นเช่นนี้ก็เนื่องมาจากนโยบายด้านสุขภาพจิตในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544) ที่เห็นว่าสุขภาพจิตเป็นเรื่องสำคัญสำหรับทุกคนในสภาพสังคมปัจจุบัน จึงได้กำหนดนโยบายดังกล่าวขึ้นมา เพื่อให้ประชาชนทุกคนในประเทศรวมถึงนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพด้วย จะต้องปรับตัว

ประกาศนียบัตรวิชาชีพสามารถเผชิญกับปัญหาได้เป็นอย่างดี และเมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาที่ใช้ นโยบายด้านสุขภาพจิตของแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544) จะเห็นว่า ระยะเวลาผ่านมา 2 ปีกว่าส่งผลให้นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีระดับสุขภาพจิตต่างกัน มีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน นั่นก็หมายความว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีแนวโน้มของสุขภาพจิตดีขึ้น ซึ่งทวิสิทธิ์ ลิทธิกร (2531 : 6) ได้กล่าวว่า ผู้ที่มีสุขภาพจิตดี หมายถึง ผู้ที่มีการเจริญเติบโตทางจิตเป็นปกติ มีวุฒิภาวะทาง ด้านอารมณ์ สามารถแก้ไขจัดการกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอได้ มีความตั้งใจในการ ประกอบกิจกรรมงานต่าง ๆ ประจำวันทั้งในบ้าน ในโรงเรียน และในชุมชน และสามารถแสดงออก อย่างเหมาะสมเมื่อประสบความล้มเหลว

ส่วนเจตคติของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีภาวะสุขภาพจิตต่างกันจะมี เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 17 ที่ว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสภาวะสุขภาพจิต ต่างกันจะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่า คะแนนเฉลี่ยจะพบว่าค่าคะแนนเฉลี่ยนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีสุขภาพจิตปกติมีค่า คะแนนเฉลี่ยสูงกว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีปัญหาสุขภาพจิต ที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้ที่มี สุขภาพจิตดีมีความมั่นคงทางอารมณ์ และสามารถควบคุมอารมณ์ได้ดี มีความรู้สึกและมองโลกในแง่ดีเสมอ และมีความเชื่อมั่นในตนเองอย่างมีเหตุผล (ทวิสิทธิ์ ลิทธิกร. 2531 : 6)

8. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีความสามารถแตกต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 19 ถึง 21 ที่ว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มี ความสามารถแตกต่างกันมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถ จักรยานยนต์แตกต่างกัน ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าบุคคลแต่ละคนย่อมมีความแตกต่างกันในด้านต่าง ๆ ดัง นั้นพฤติกรรมหรือความสามารถที่แสดงออกมาก็จะแตกต่างกันออกไปด้วยสะท้อนให้เห็นถึงความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตามความสามารถของแต่ละบุคคล ดังที่ แบนดูรา (Bandura. 1977 : 104) ได้ กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองไว้ว่า การที่บุคคลทำงาน แล้วประสบความสำเร็จซ้ำ ๆ กันหลาย ๆ ครั้ง จะทำให้บุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของ ตนเองเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าบางครั้งงานนั้นจะเกิดความล้มเหลวบ้างก็ตาม ส่วนบุคคลที่ทำงานแล้ว ประสบความล้มเหลวเสมอ ๆ จะส่งผลให้บุคคลนั้นประเมินความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของ

ตนเองต่ำลง ดังนั้นความสามารถแห่งตนของแต่ละบุคคลจึงแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์ต่าง ๆ ที่ได้รับในเรื่องนั้น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของวิภาดา จุฑพลกุล (2538 : 89) ได้ศึกษาการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนพบว่า กลุ่มที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงมีผลดีต่อการปฏิบัติ ตามคำแนะนำ ความสามารถแห่งตนที่จะปฏิบัติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

9. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันในเชิงนิมิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 22 ถึง 24 ที่ว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความรู้กับเจตคติ ความรู้กับการปฏิบัติ และเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันเชิงนิมิต ซึ่งในเห็นว่าความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นเพราะนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความเข้าใจถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเห็นความสำคัญของการป้องกันอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จนเกิดเป็นเจตคติและนำไปสู่การปฏิบัติ ดังการศึกษาของวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 69) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกในนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่า เจตคติกับการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และสอดคล้องกับการศึกษาของทิพย์ภา บุรี (2529 : 63 –70) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความรู้ และการปฏิบัติด้านสุขภาพจิตของประชาชนชุมชนแออัด บริเวณวัดโลกสมานคุณ อำเภอลาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่าความรู้และการปฏิบัติด้านสุขภาพจิตมีความสัมพันธ์กันทางบวก เพราะความรู้และการปฏิบัติเป็นสิ่งที่ต้องพึ่งพิงกัน

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนางานสาธารณสุขเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังนี้

1. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงานโครงการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ เพื่อลดอุบัติเหตุและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของฝ่ายรักษาพยาบาล ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2. จากผลการวิจัยพบว่านักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี ดังนั้นควรที่จะเสนอต่อผู้บริหารโรงเรียนให้อาจารย์ที่สอนวิชาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ให้ตระหนัก อย่าประมาทเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยต่อไป

1. ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไป
2. ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในการขับขีรถจักรยานยนต์

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กันยา แสงสุวรรณ. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ : อักษรวิทยา, 2532.
- กัลยาณี วัชรโรสินธุ์. ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกัน
อุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษาและพลศึกษา มหาวิทยาลัยมหิดล,
2536.
- การแพทย์, กรม. คู่มือสุขภาพจิตสำหรับเจ้าหน้าที่สาธารณสุข. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์การศาสนา,
2529.
- _____. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2539.
- ขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน. สรุปรายงานจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียน
ปี 2540. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา : แผนกทะเบียน, 2540.
- คมนาคม, กระทรวง. สถิติอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง,
2539.
- จันโททัย กลีบเมฆ. “สุขภาพจิตสี่ชั่วควรระวัง,” สารพัฒนาหลักสูตร. 54 : 54 – 56 ;
กันยายน 2529.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. “เอกสารการสอนหน่วยที่ 1,” การบริหารความปลอดภัย. นนทบุรี
สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.
- ชูศักดิ์ พุกภาพงษ์. “ความปลอดภัย,” คู่มือสุขภาพ. 12(7) : 75 - 78 ; 2523.
- ชูศรี วงศ์รัตน์. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2534.
- ทิพย์ภา บุรี. ความรู้และการปฏิบัติตนด้านสุขภาพจิตของประชาชนชุมชนแออัดบริเวณ
วัดโคกสมานคุณ อำเภอบางบาล จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยมหิดล, 2529. อัดสำเนา.
- ทวีสิทธิ์ สิทธิกร. หลักและการจัดโครงการสุขภาพในโรงเรียน. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิต,
2531.
- ธนวรรณ อัมสมบุญ. “การสอนสุขศึกษาเพื่อการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ,” วารสารสุขศึกษา
พลศึกษา และสันทนาการ. 15(4) : 11 - 15 ; ตุลาคม-ธันวาคม 2532.
- ธนา นิลชัยโกวิท และคนอื่นๆ. “GHQ ฉบับภาษาไทย,” วารสารสมาคมจิตแพทย์แห่งประเทศไทย. 41(1) : 2 - 6 ; มกราคม - มีนาคม 2539.
- นิภา มนูญปิฎ. การวิจัยทางสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิตการพิมพ์, 2528.

- ประคอง กรรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ : บริษัทศูนย์หนังสือ
ดร.สง่า, 2525.
- ประภา นัครา. พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต.
วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539. อุดลำนนา.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ : การจัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2.
กรุงเทพฯ : พีระพริษา, 2526.
- ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์. “บทบาทของสวัสดิศึกษาในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ,” การสัมมนาระดับชาติ
เรื่องสวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุแห่งชาติ, 2526.
- ประเสริฐ กระจำวงษ์ และคนอื่น ๆ. พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ป่วยจราจรใน
โรงพยาบาลมะการักษ์. กองสุศึกษา : สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2535.
- ผ่องพรรณ เกิดพิทักษ์. สุขภาพจิตเบื้องต้น. กรุงเทพฯ : บัณฑิตการพิมพ์, 2530.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ :
สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร,
2538.
- พรเพ็ญ พิพัฒนธีรภาพ. “การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ,” วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย
สงขลานครินทร์. 4(12) : 1-4 ; มิถุนายน-กันยายน 2533.
- พรสุข หุ่นรินันต์. เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดและบริหารสวัสดิศึกษา. ภาควิชา
สุศึกษา คณะพลศึกษา : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- พัชรา กาญจนารักษ์. สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์บรรณกิจ, 2518
- ไพศาล หวังพานิช. การวัดผลการศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบ มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532.
- ไพรัช พันธุ์อุดม. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในอำเภอ
ลานสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2533-2535. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.
- ฟอง เกิดแก้ว. สวัสดิศึกษาและการปฐมพยาบาล. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์พิทักษ์, 2525.
- มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยน
พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายใน
จังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.
อูดลำนนา.

- รัมภา หทัยธรรม. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538. อัดสำเนา.
- ราชบัณฑิตยสถาน, สำนัก. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์, 2525.
- วนิดา พันธุ์สอาด. พฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2535. อัดสำเนา.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. โครงการวิจัยศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย เอกสารวิจัยชุดที่ 2 พ.ศ. 2523-2525. กรุงเทพฯ : สภาวิจัยแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- _____. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2526.
- _____. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : นวกิจการพิมพ์, 2527.
- _____. รวบรวมบทความอุบัติเหตุ เล่ม 1. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2531.
- _____. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา, 2530.
- _____. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : บริษัท ทวิคตอรีเพาเวอร์พอยท์ จำกัด, 2531.
- _____. เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดการและบริหารสวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- วิจิตร บุญยะโหดระ และอำนวย นาคแก้ว. “การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์การเกิดอุบัติเหตุ,” รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2536. อัดสำเนา.
- _____. รายงานพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. 2536.
- วิภาดา จุฑาพลกุล. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัครโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดเพชรบูรณ์. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538. อัดสำเนา.
- วิเชียร เกตุสิงห์. หลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2530.
- _____. สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2530.

- วิเชียร เกตุสิงห์. สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ : กองการวิจัยสำหรับงาน
คณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ, 2538.
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจาก
การขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี.
วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535. อัดสำเนา.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. เทคนิคการวิจัยทางการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ :
ภาควิชาวัดผลและวิจัยการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร, 2536.
- ศราวุธ พันธษา. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : วัฒนชัยการพิมพ์, 2531 : 20.
- สมพร ศรีอินแก้ว. “ผู้ป่วยอุบัติเหตุและคดียของโรงพยาบาลลำปางปีงบประมาณ 2529,”
ลำปางเวชสาร. 8(1) : 51-64 ; มกราคม 2530.
- สาธารณสุข, กระทรวง. สถิติสาธารณสุข 2531. กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวง
สาธารณสุข : กรุงเทพฯ, 2531.
- _____. รายงานการเฝ้าระวังทางพฤติกรรมสุขภาพการใช้รถจักรยานยนต์ การพัฒนารูปแบบ
เขต 11 ภาคใต้ : คณะทำงานเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ เขต 11, 2533.
- สาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน. สถิติผู้ป่วยตายของโรงพยาบาลทุกแห่งใน
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี 2540. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา : ฝ่ายสุศึกษา, 2540.
- สุขภาพจิต, กรม. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540 - 2544 - 2544.
กรุงเทพฯ : ม.ป.ท. 2540.
- สุจินต์ ปริษามารถ. สุขภาพจิตเบื้องต้น. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุศึกษา คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2535.
- สุชาติ โสมประยูร. “แนวความคิดในการจัดหลักสูตรและการสอนสวัสดิศึกษาในชั้นมัธยมศึกษา,”
ข่าวสารสุศึกษา. 1(1 - 9) ; 13 - 16 : มกราคม 2530.
- สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539.
- สุรัชย์ เจียมกุล. ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ
15 - 24 ปี จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล,
2537. อัดสำเนา.
- สุรางค์ จันทรเฒ. สุวิทยาคิด. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยครูจันทรเกษม อักษรบัณฑิต, 2527.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สมุดรายนามปีประเทศไทย. 2537. หน้า 1.

_____. รายงานการสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน พ.ศ. 2535

ท้าวราชอาณาจักร. กรุงเทพฯ : 2535.

Bandura, Albert. Social learning Theory. Englewood Cliff, N. J. : Prentice Hall, 1977.

Baillie, V, J. S. Norbaek and L. Barnes. "Stress, Social Support and Psychological Distress Support and Psychological Distress of Family Caregivers of the Elderly," Nursing Research. 37 : 217 - 222 ; July - August, 1988.

Cronbach, Joseph L. Essential of Psychological. 3rd ed. New York : Harper and Row, 1970.

Decicco, Ingrid Moberg. Traffic Safety and Connotative Meanings of 18 to 22 Year Old Drivers. Doctor's Thesis Health Education. USA : Columbia University Teacher College, 1987. Photocopied.

Fife, D. and others. "Injury Rates by Age, Sex and Cause," American Journal of Public Health. 74(5) : 473 ; May, 1984.

Lawrence L., L. Robinson. Self - Efficacy As a Predictor of Smoking Behavior in Young Adolescents. Addicts Behavior. 11 (4) : 367 – 382 ; 1986.

Lease, Robert Allen. J R. An Evaluation of Motorcycle Safety Education in Three Southcentral Pennsylvania Counties. Doctoral Dissertation, University of Pennsylvania, 1986.

Potvin L. and other. "The Quebec Experience," American Journal of Public Health. 78 (9) : 1206 - 1209 ; September, 1988.

Strasser and others. Fundamentals of safety Education. New York : Macmillan Publishing, Co., Inc., 1973.

Tye, Suzanna kugler. An Evaluation of Driver Education Program in the United States Virgin Islands (Safety). Doctor' s Thesis. PHD. USA : University of Illinois at Urbana – Champaign, 1986.

Thygerson, A. L. Safety. 2nd ed. New Jersey : Prentice-Hall Co., 1976.

Winn, G. L. An Experimental Analysis of Static Visual Acuity of Novice, Trained, and Experienced Motorcyclists During Simulated Motorcycle Operation. Doctoral Dissertation, The Ohio State University, 1985.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. อาจารย์เรือโท ดร.ไพบุลย์ อ่อนมั่ง | อาจารย์ระดับ 7 ประจำภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร |
| 2. อาจารย์อนันต์ มาลารัตน์ | อาจารย์ระดับ 5 ประจำภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร |
| 3. นพ.ทวีเกียรติ บุญยไพศาลเจริญ | นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรมป้องกัน สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา |
| 4. นพ.สมชัย วิโรจน์แสงอรุณ | ผู้เชี่ยวชาญด้านส่งเสริมพัฒนา สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา |
| 5. นางฉวีวรรณ เสถียรโชค | นักวิชาการควบคุมโรค 7 หัวหน้างานสุขศึกษา
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา |

ภาคผนวก ข
คุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตาราง 3.2 ค่าความยากง่าย (p) ค่าอำนาจจำแนก เป็นรายชื่อของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าความยาก (p)	ค่าอำนาจจำแนก (r)
1	.79	.33
2	.34	.49
3	.41	.21
4	.80	.43
5	.80	.33
6	.77	.52
7	.59	.43
8	.41	.32
9	.68	.35
10	.52	.46
11	.20	.34
12	.80	.50
13	.79	.33
14	.63	.44
15	.55	.51
16	.42	.51
17	.80	.52

ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
เท่ากับ .6598

ตาราง 33 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก(r)
1	.32
2	.32
3	.33
4	.45
5	.61
6	.50
7	.56
8	.39
9	.48
10	.27

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
เท่ากับ .7527

ตาราง 34 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก(r)
1	.28
2	.26
3	.37
4	.48
5	.39
6	.47
7	.35
8	.36
9	.31
10	.32

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
เท่ากับ.6694

ตาราง 35 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อของแบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเอง
ที่จะปฏิบัติได้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก(r)
1	.24
2	.23
3	.32
4	.33
5	.21
6	.38
7	.24
8	.30
9	.46
10	.50

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติได้เกี่ยวกับ
พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ .682

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสอบถาม

เรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศ
นียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา”

แบบสอบถามมีทั้งหมด 4 ตอน นี้ ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 สุขภาพจิต Thai GHQ 12 ฉบับภาษาไทย

ตอนที่ 3 ความคาดหวังในความสามารถของคนที่จะปฏิบัติได้

ตอนที่ 4 ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจงในแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถ
จักรยานยนต์

ขอให้นักศึกษาได้ตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวนักศึกษามากที่สุด
และขอความกรุณาให้ตอบทุกข้อเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ขอขอบคุณในการให้ความ
ร่วมมือตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ด้วย

นางสาว บุปผา ทิมสุนทร

นิสิตปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

หมายเลขผู้ตอบแบบสอบถาม () () ()

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () และเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตรงกับ
ความเป็นจริงของนักเรียนมากที่สุด

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. นักศึกษากำลังเรียนชั้น

() ปวช. ปีที่ 1

() ปวช. ปีที่ 2

() ปวช. ปีที่ 3

3. ฐานะเศรษฐกิจทางครอบครัวรายได้ (บาทต่อเดือน)

() รายได้ต่ำกว่า 5,001 บาท

() รายได้ 5,001 - 10,000 บาท

() รายได้ 10,001 - 15,000 บาท

() รายได้ 15,001 - 20,000 บาท

() รายได้มากกว่า 20,001 ขึ้นไป

4. นักศึกษาขับขีรถจักรยานยนต์มานานประมาณ

() น้อยกว่า 1 ปี () 1 - 2 ปี

() 3 - 4 ปี () 5 - 6 ปี

() มากกว่า 6 ปี

5. ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์

() ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ

() ได้รับอุบัติเหตุ 1 - 3 ครั้ง

() ได้รับอุบัติเหตุ 4 - 6 ครั้ง

() ได้รับอุบัติเหตุ มากกว่า 6 ครั้ง

ตอนที่ 2 สุขภาพจิต Thai GHQ 12 ฉบับ ภาษาไทย

คำชี้แจง สุขภาพโดยทั่วไปของท่านในระยะ 2 - 3 สัปดาห์ที่ผ่านมาเป็นอย่างไร กรุณาตอบคำถามต่อไปนี้ โดยขีดเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ใกล้เคียงกับสภาพของท่านในปัจจุบัน หรือในช่วง 2 - 3 สัปดาห์ที่ผ่านมามากที่สุด โดยไม่รวมถึงปัญหาที่ท่านเคยมีในอดีต และกรุณาตอบคำถามทุกข้อในระยะที่ผ่านมา ท่าน.....

1. สามารถมีสมาธิจดจ่อกับสิ่งที่กำลังทำอยู่ได้
 () ดีกว่าปกติ () เหมือนปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก
2. นอนไม่หลับเพราะกังวลใจ
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
3. รู้สึกว่าได้ทำตัวให้เป็นประโยชน์ในเรื่องต่าง ๆ
 () มากกว่าปกติ () เหมือนปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก
4. รู้สึกว่าสามารถตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ
 () มากกว่าปกติ () เหมือนปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก
5. รู้สึกตึงเครียดอยู่ตลอดเวลา
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
6. รู้สึกว่าไม่สามารถที่จะเอาชนะความยากลำบากต่าง ๆ ได้
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
7. สามารถมีความสุขกับกิจกรรมในชีวิตประจำวันตามปกติได้
 () มากกว่าปกติ () เหมือนปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก
8. สามารถที่จะเผชิญหน้ากับปัญหาต่าง ๆ ของตนเองได้
 () ดีกว่าปกติ () เหมือนปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก
9. รู้สึกไม่มีความสุข และเศร้าหมอง
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
10. รู้สึกเสียความมั่นใจในตนเองไป
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
11. คิดว่าตนเองเป็นคนไร้ค่า
 () ไม่เลย () ไม่มากกว่าปกติ () ก่อนข้างมากกว่าปกติ () มากกว่าปกติมาก
12. รู้สึกมีความสุขดีตามสมควร เมื่อดูโดยรวม ๆ
 () มากกว่าปกติ () เท่า ๆ ปกติ () น้อยกว่าปกติ () น้อยกว่าปกติมาก

ตอนที่ 3 ความเชื่อในความสามารถแห่งตนเองที่จะปฏิบัติได้

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตรงกับความเชื่อของท่านว่าจะปฏิบัติได้

ข้อความ	มีความคาดหวังว่าตนเองจะปฏิบัติได้		
	มาก	ปานกลาง	น้อย
1. นักศึกษาสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ชนิดซัดในช่อง ทางเดินรถเพื่อความปลอดภัยของตนเอง.....			
2. ขณะที่มีการจราจรหนาแน่น นักศึกษาจะขับขี่รถจักร ยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ ชม.....			
3. นักศึกษาจะสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่ขับขี่รถจักร ยานยนต์เพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่สมอง.....			
4. เมื่อรถจักรยานยนต์มีสภาพผิดปกติแม้เพียงเล็กน้อย นักศึกษาก็จะรีบส่งให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมแก้ไข ทุกครั้ง.....			
5. เมื่อถึงทางแยกนักศึกษาก็จะลดความเร็วของรถจักรยาน ยนต์และมองดูความปลอดภัยก่อนขับผ่านไปทุกครั้ง...			
6. บริเวณถนนที่มีเครื่องหมายห้ามแซงบนพื้นถนน นักศึกษาก็สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถคันหน้าได้ ถ้าไม่มีรถสวนมา.....			
7. เมื่อเพื่อนชักชวนนักศึกษาก็จะขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกัน ขณะถนนว่าง นักศึกษาจะปฏิเสธ.....			
8. นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อก ได้โดยไม่ถูกรับ.....			
9. ไฟเลี้ยวหน้ารถและท้ายรถจักรยานยนต์ นักศึกษาไม่ จำเป็นต้องมีก็สามารถขับได้.....			
10. นักศึกษาสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็ว สูงในทางโค้งได้ทุกครั้ง.....			

ตอนที่ 4.1 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักศึกษา เขียนเครื่องหมาย X ทับบนตัวอักษร ก. ข. ค. หรือ ง. หน้าข้อความที่ถูก
ต้องมากที่สุดเพียงข้อความเดียว

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งเพื่ออะไร
 - ก. ลดและป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นขณะขับขี่ความเร็วเกินอัตรา
 - ข. ลดและป้องกันลม ผู้โดยสาร แสงแดดเข้าตา
 - ค. ลดและป้องกันความเจ็บปวด เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
 - ง. ลดและป้องกันอันตรายในการขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
2. อุบัติเหตุจากรถทางบกในการขับขี่รถทุกชนิดเกิดจากสาเหตุใดมากที่สุด
 - ก. พฤติกรรมของคน
 - ข. สภาพดินฟ้าอากาศ
 - ค. ยานพาหนะ
 - ง. ถูกทุกข้อ
3. เครื่องหมายจราจรทางบกสามารถแบ่งได้ 2 ประเภทอะไรบ้าง
 - ก. รูปวงกลมและสามเหลี่ยม
 - ข. ใช้สีทาและแสงไฟ
 - ค. ตัวอักษรและสัญลักษณ์
 - ง. บังคับและเตือน
4. ก่อนที่นักศึกษาจะนำรถจักรยานยนต์ออกไปใช้สิ่งแรกที่ต้องตรวจสอบคือข้อใด
 - ก. สภาพจิตใจ
 - ข. สภาพยานพาหนะ
 - ค. สภาพร่างกาย
 - ง. สภาพดินฟ้าอากาศ
5. ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงข้อใดเป็นสำคัญ
 - ก. ฝึกหัดขับรถให้ชำนาญ
 - ข. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วคงที่เสมอ
 - ค. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
 - ง. เมื่อต้องการหยุดรถควรเหยียบเบรคอย่างเต็มที่ทันที
6. เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ไปถึงทางร่วมทางแยกและมีรถคันอื่นในทางร่วมนั้นอยู่ก่อนแล้วผู้ขับขี่
ควรปฏิบัติอย่างไร
 - ก. มองซ้ายมองขวาแล้วขับผ่านไปโดยเร็ว
 - ข. เปิดไฟหน้ารถเพื่อขอทางและเร่งความเร็ว
 - ค. ลดความเร็วและขับไล่เลาะทางร่วมทางแยกนั้นขึ้นไป
 - ง. หยุดรถและให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

7. การขับซึ่รถจักรยานยนต์บนถนนลื่นหรือขณะที่ฝนตกนักศึกษาคควรปฏิบัติอย่างไร
- ลดความเร็วพร้อมทั้งระยระถให้ห่างจากรถคันหน้า
 - ขับรดด้วยความเร็วสม่ำเสมอและให้ห่างจากรถคันอื่น
 - ลดความเร็วพร้อมกับใช้เบรคขณะถึงทางโค้ง
 - ใช้ความเร็วสม่ำเสมอและเตรียมพร้อมที่จะเบรค
8. กฎหมายกำหนดอัตราความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่ใช่วงในเขตชุมชนได้ไม่เกินกี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
9. ผู้ที่มีอายุ 15 ปี สามารถขอมิใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ได้หรือไม่
- ไม่ได้
 - ได้แต่เฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 90 ซีซี
 - ได้แต่เฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 100 ซีซี
 - สามารถขอมิได้สำหรับรถทุกขนาด
10. การขับซึ่รถจักรยานยนต์เลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะกลางถนนผู้ขับซึ่ควรปฏิบัติอย่างไร
- อ้อมไปทางด้านขวาของวงเวียนหรือเกาะกลางถนน
 - อ้อมไปทางด้านซ้ายของวงเวียนหรือเกาะกลางถนน
 - อ้อมไปทางด้านซ้ายหรือขวาของวงเวียนหรือเกาะกลางถนน
 - ขับแซงซ้ายรถคันหน้าแล้วอ้อมด้านขวาของวงเวียนหรือเกาะกลางถนน
11. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับซึ่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนมาหรือตามในระยะไม่น้อยกว่ากี่เมตร
- 50 เมตร
 - 100 เมตร
 - 150 เมตร
 - 200 เมตร
12. พฤติกรรมกาขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ข้อใด
- ขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วพอเหมาะ
 - ขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมีนเมา
 - ขับซึ่รถจักรยานยนต์บนถนนขรุขระ
 - ขับซึ่รถจักรยานยนต์ผ่านเครื่องกีดขวางทางจราจร

13. ขณะฝนตกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรปฏิบัติอย่างไร
- ก. เปิดไฟหรี
 - ข. เปิดไฟหน้ารถ
 - ง. เปิดไฟกระพริบด้านซ้ายตลอด
 - จ. เปิดไฟกระพริบด้านขวาตลอด
14. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อจะออกรถจากที่จอดข้างถนน ควรปฏิบัติอย่างไร
- ก. มองกระจกด้านข้าง แล้วให้สัญญาณแตร
 - ข. มองกระจกด้านข้าง เมื่อถนนว่างจึงออกรถได้
 - ค. เปิดไฟกระพริบด้านซ้ายมองข้างหลังเมื่อถนนว่างจึงออกรถได้
 - ง. เปิดไฟกระพริบด้านขวามองข้างหลังเมื่อถนนว่างจึงออกรถได้
15. กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านมาเห็นไฟกระพริบสีแดงบริเวณทางแยก ควรปฏิบัติตามข้อใด
- ก. ผ่อนความเร็วลงถึงทางแยก ขับผ่านไป
 - ข. ผ่อนความเร็วลงถึงทางแยก มองซ้ายขวาก่อนขับผ่าน
 - ค. ผ่อนความเร็วลงถึงทางแยก ขับผ่านด้วยความระมัดระวัง
 - ง. ผ่อนความเร็วลงถึงทางแยก หยุดรถมองซ้ายขวาก่อนขับรุดผ่าน
16. เครื่องหมายจราจรสีขาวสลับเหลืองบนขอบทางเดินเท้า ควรปฏิบัติอย่างไร
- ก. ขับช้าชิดซ้าย
 - ข. ห้ามจอดรถทุกชนิด
 - ค. ห้ามจอดรถทุกชนิด เว้นแต่หยุดรับส่งได้
 - ง. ให้สังเกตแนวขอบทาง ทางโค้ง ราวสะพาน
17. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่
- ก. ขับขี่รถจักรยานยนต์ซิกแซ็กไปมา
 - ข. ขับขี่รถจักรยานยนต์ทางด้านซ้ายมือ
 - ค. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วคงที่
 - ง. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วบ้างช้าบ้างสลับกันไป

ตอนที่ 4.2 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักศึกษา ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง () ตรงกับความคิดเห็นและความรู้สึก
ของนักศึกษาเพียงข้อความเดียว

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ เห็นใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท.....					
2. การข้ามถนน ไม่จำเป็นต้องข้ามบนทางม้าลาย ถ้าถนนว่าง.....					
3. การปฏิบัติตามกฎจราจรไม่ช่วยลดอุบัติเหตุ.....					
4. ขณะฝนตกควรขับรถด้วยความเร็วสูงเพื่อที่จะ ถึงที่หมายไว ๆ.....					
5. รถจักรยานยนต์ที่ประกันภัย ไม่จำเป็นต้องขับขี่ ด้วยความระมัดระวัง.....					
6. การไม่รู้กฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์.....					
7. ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์จนชำนาญแล้วไม่จำ เป็นต้องขอใบอนุญาตขับขี่.....					
8. การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยาน ยนต์เป็นหน้าที่ของตำรวจ....					
9. เราสามารถขับขี่รถที่เบรกละเอียด อย่างปลอดภัย หากผู้ขับขี่รู้ล่วงหน้า.....					
10. ผู้ขับขี่ควรสำรวจสภาพรถก่อนทุกครั้งเพื่อ ความปลอดภัย.....					

ตอนที่ 4.3 การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักศึกษา ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง () ที่เป็นจริงที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อความ	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ
1. นักศึกษาขับขี่รถช้าลง และเพิ่มความระมัดระวังขณะฝนตกหนักหรือมีหมอกควัน.....			
2. นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์แซงหรือตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด.....			
3. นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์แม้ว่าจะเจ็บป่วยหรืออ่อนเพลีย.....			
4. นักศึกษาชอบดัดแปลงเอาส่วนประกอบรถออก.....			
5. นักศึกษาแข่งรถทางโค้ง.....			
6. นักศึกษาให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา.....			
7. เมื่อถึงเขตชุมชนนักศึกษาลดความเร็ว.....			
8. นักศึกษาใช้เสียงแตรหรือสัญญาณไฟในการขับขี่.....			
9. นักศึกษามองกระจกส่องหลังดูรถหลังก่อนเลี้ยว.....			
10. นักศึกษาขับขี่ชิดท้ายรถบรรทุกเพื่อเลี่ยงการด่านลม.....			

เฉลยแบบสอบถาม

1. เฉลยแบบสอบถามสุขภาพจิตเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
 - เมื่อตอบ 2 ข้อแรกได้คะแนน 0 คะแนน
 - เมื่อตอบ 2 ข้อหลังได้คะแนน 1 คะแนน
2. เฉลยแบบความสามารถแห่งตนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
 - ลักษณะข้อคำถามทางบวกได้แก่ ข้อที่ 1,2,3,4,5,7
 - ลักษณะข้อคำถามทางลบได้แก่ ข้อที่ 6,8,9,10
3. เฉลยแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

1. ง 2. ก 3. ก 4. ข 5. ค 6. ง 7.ก 8. ข 9. ข 10. ก 11. ง 12. ข 13. ข 14. ง 15. ง 16. ค 17. ก
4. เฉลยแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
 - ลักษณะข้อคำถามทางบวกได้แก่ ข้อที่ 1,6,10
 - ลักษณะข้อคำถามทางลบได้แก่ ข้อที่ 2,3,4,5,7,8,9
5. เฉลยแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์
 - ลักษณะข้อคำถามทางบวกได้แก่ ข้อที่ 1,6,7,8,9,10
 - ลักษณะข้อคำถามทางลบได้แก่ ข้อที่ 2,3,4,5

ภาคผนวก ง
หนังสือขอความอนุเคราะห์



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ โทร. 5644
ที่.....ทม 1007/ ๒๔๔5.....วันที่ 1๙ มิถุนายน 2541
เรื่อง.....ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ.....
เรื่อง.....

เรียน คณบดีคณะพลศึกษา

เนื่องจาก นางสาวนุพผา ทิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุขภาพศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัย
ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา" โดยมี
คณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ คือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสุข หุ่นจันทร์ ประธาน

รองศาสตราจารย์นายพร มัชฌมางกูร กรรมการ

บัณฑิตวิทยาลัยขอเชิญ เรือโท ดร.ไพฑูริย์ อ่อนมั่ง และ อาจารย์ย่อนันต์ มาลารัตน์ เป็นผู้เชี่ยวชาญ
ตรวจเครื่องมือการวิจัย

บัณฑิตวิทยาลัยหวังว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง
มา ณ โอกาสนี้

(ศาสตราจารย์ ดร.เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ที่ ทม 1007/ 3444



บัณฑิตวิทยาลัย

พระนครสรีอยุธยา
วันที่ 866 133
วันที่ - 2 มิ.ย. 2541
เวลา 9.30

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

19 มิถุนายน 2541

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ

เรียน นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย

เนื่องจาก นางสาวนุฬา ทิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุขภาพศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัยในการจับสัตว์จรจัดของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา" โดยมีคณะกรรมการควบคุมการทำวิทยานิพนธ์ คือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสุข หุ่นจันทร์ ประธาน

รองศาสตราจารย์นายพร มัชฌิมานุกร กรรมการ

บัณฑิตวิทยาลัยขอเชิญ นายแพทย์ทวีเกียรติ บุญยไพศาลเจริญ, นายแพทย์สมชัย วิโรจน์แสงอรุณ และ นางฉวีวรรณ เสถียรโชค เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัย

บัณฑิตวิทยาลัยหวังว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง
มา ณ โอกาสนี้

เรียน ผอ. สอ. สอ. สอ.

ขอแสดงความนับถือ

ขอแสดงความนับถือ

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร.เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานเลขานุการบัณฑิตวิทยาลัย

โทรสาร/โทร. 258-4119

7/6/41

11/6/41



ที่ ทม 1007/ ๒๕๖๕

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๑๐ มิถุนายน 2541

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม

เรียน ผู้อำนวยการสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสูกรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย

ด้วย นางสาวบุปผา หิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัยในการจับจี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา" โดยมีคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ คือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสุข หุ่นนิรันดร์

ประธาน

รองศาสตราจารย์เนาทพร มัชฌิมางกูร

กรรมการ

บัณฑิตวิทยาลัยเรียนมาเพื่อขอความกรุณาให้นักศึกษาระดับ บวช.ชั้นปีที่ 1 - 3 ตอบแบบสอบถามสุภาพจิต ความสามารถแห่งตน ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการจับจี้รถจักรยานยนต์ ในระหว่างเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2541 เพื่อเป็นข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบคุณเป็นอย่างสูง
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร.เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานเลขานุการบัณฑิตวิทยาลัย

โทรสาร/โทร. 258-4119



ที่ ทม 1007/ 4591

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๖๐ มิถุนายน 2541

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม

เรียน ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย

ด้วย นางสาวบุผา ทิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุศึกษา มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถ
จักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา" โดยมีคณะกรรมการ
ควบคุมการทำวิทยานิพนธ์ คือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสุข หุ่นจันทร์

ประธาน

รองศาสตราจารย์นายพร มัชฌมางกูร

กรรมการ

บัณฑิตวิทยาลัยเรียนมาเพื่อขอความกรุณาให้นักศึกษาระดับ ปวช. ชั้นปีที่ 1 - 3 ตอบแบบสอบถามสุภาพจิต
ความสามารถแห่งตน ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถ
จักรยานยนต์ อาจารย์จงกล จันทรแจ่ม เป็นผู้ประสานงาน ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2541
เพื่อเป็นข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบคุณเป็นอย่างสูง
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานเลขานุการบัณฑิตวิทยาลัย

โทรสาร/โทร. 258-4119

ที่ ทม 1007/ 1566



บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

30 มิถุนายน 2541

เรื่อง ขออนุญาตใช้เครื่องมือเพื่อการวิจัย

เรียน นายแพทย์ธนา นิลชัยภักวิทย์

ด้วย นางสาวบุปผา กิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง "พฤติกรรมการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา" โดยมีคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ คือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสุข ทุนันรัตน์

ประธาน

รองศาสตราจารย์นายพร มัชฌมางกูร

กรรมการ

บัณฑิตวิทยาลัยเรียนมาเพื่อขอความกรุณาให้ผลิตผู้วิจัยใช้เครื่องมือ GHQ₁₂ เพื่อนำไปใช้กับนักศึกษา ปวช. เกี่ยวกับการวัดสุขภาพจิตในขณะที่กำลังขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2541 เพื่อเป็นข้อมูลในการทำปริญญานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัยหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. เสริมศักดิ์ วิสาลาภรณ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานเลขานุการบัณฑิตวิทยาลัย

โทรสาร/โทร. 258-4119



ที่ ทม 0806.05/ ๒๕๔

ภาควิชาจิตเวชศาสตร์
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี
270 พระรามที่ 6 ราชเทวี กทม 10400

๒๓ กรกฎาคม 2541

เรื่อง อนุญาตให้ทำแบบคัดกรองปัญหาสุขภาพจิตไปใช้

เรียน คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

อ้างถึงหนังสือ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ ทม 1007/2583 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2541

ตามหนังสือที่อ้างถึง แจ้งว่านางสาวบุปผา ทิมสุนทร นิสิตระดับปริญญาโท มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มีความประสงค์ขออนุญาตนำแบบคัดกรองปัญหาสุขภาพจิต (GHQ 12) ฉบับภาษาไทย ไปใช้เพื่อทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา” นั้น

ผม ยินดีอนุญาตให้นำแบบคัดกรองปัญหาสุขภาพจิต (GHQ 12) ฉบับภาษาไทย ไปใช้ พร้อมนี้ได้แนบรายละเอียดเพิ่มเติมการใช้แบบคัดกรอง และโปรดแจ้งผลการใช้แบบคัดกรองด้วยจะเป็นพระคุณยิ่ง

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธนา นิลชัยโกวิท)

สำนักงานภาควิชา

โทร.2011478

โทรสาร 2459647

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวบุปผา ทิมสุนทร
เกิดวันที่	15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2497
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	26 หมู่ 10 ตำบลปากกราน อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
สถานที่ทำงาน	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่บริหารงานสาธารณสุขชุมชน 6
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2518	ประกาศนียบัตรวิชาการศึกษา ระดับต้น วิทยาลัยครูพระนครศรีอยุธยา
พ.ศ. 2520	ประกาศนียบัตรพดุงครรภ์อนามัย โรงเรียนวชิรพยาบาล
พ.ศ. 2533	วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สุขศึกษา) สหวิทยาลัยครูพระนครศรีอยุธยา
พ.ศ. 2542	การศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บทคัดย่อ
ของ
บุปผา ทิมสุนทร

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกดุขศึกษา
พฤษภาคม 2542

การศึกษาค้นคว้ามีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบและหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2541 จำนวน 400 คน นักศึกษาชาย 229 คน และนักศึกษาหญิง 171 คน โดยใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามและแบบทดสอบวิเคราะห์โดยใช้สถิติทดสอบค่า t-test, F-test และสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

ผลการวิจัยพบว่า

1. นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง
2. นักศึกษาเพศชายและนักศึกษาเพศหญิง มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
3. นักศึกษาที่มีชั้นปีต่างกัน มีความรู้ และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 แต่การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน
4. นักศึกษาที่มีฐานะเศรษฐกิจของครอบครัวต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน แต่มีเจตคติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
5. นักศึกษาที่ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน
6. นักศึกษาที่มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน แต่มีเจตคติ และการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
7. นักศึกษาที่มีระดับสุขภาพจิตต่างกัน มีความรู้ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน แต่มีเจตคติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
8. นักศึกษาที่มีความสามารถแห่งตนต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**SAFETY BEHAVIOR CONCERNING MOTORCYCLING OF VOCATIONAL
STUDENTS IN CHANGWAT PRA NAKHON SRI AYUTTHAYA**

**AN ABSTRACT
BY
BUPPHA TIMSOONTHON**

**Presented in partial fulfillment of the requirements for the
Master of Education degree in Health Education
at Srinakharinwirot University
May 1999**

The main objective of this research was to study the correlation among knowledge, attitude and practice about safety behavior concerning motorcycling of vocational students in Changwat Pra Nakhon Sri Ayutthaya. The multistage random sampling was used to draw 400 students, 229 males and 171 females. Self administered questionnaire was used to collect data of the students on knowledge, attitude and practice regarding to the concerning motorcycling safety. The student's t-test, F-test and Pearson Product Moment Correlation were applied to analyse the data.

The results of the study revealed as follows :

1. The students possessed a high level of knowledge, attitude and practice concerning motorcycling safety.
2. All knowledge, attitude and practice concerning motorcycling safety of the male and female students were statistically significant different at level 0.05
3. The students who were different in year of studying gained significantly different score on the knowledge and attitude ($p < 0.05$). This finding was not found when the practice was analysed.
4. Only attitude concerning motorcycling safety of students from different level of economic was statistically significant different at level 0.05
5. It was surprisingly found that the time of experiences on motorcycling of the students had no significant difference on their knowledge, attitude and practice concerning motorcycling safety.
6. It was also found that there was no significant difference of knowledge between the students who had experiences of traffic accidents and who had no any experiences. However, the attitude and practice were significantly different at level 0.05 between the two groups.
7. Attitude concerning motorcycling safety of students who had different level of mental health was statistically significant difference at level 0.05 But there was no significant difference between knowledge and practice of the students of the two groups.
8. Knowledge, attitude and practice concerning motorcycling safety of the students who had different level of self-competence were significantly different at level 0.05