บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำแนวคิด ทฤษฎีความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม ในกลุ่มข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบทดลอง (Experimental Research Design) แบบ 2 กลุ่ม (Two Groups Pretest-Posttest Designs) คือ กลุ่มข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม กับข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม โดยรวบรวมข้อมูลตามตัวแปรก่อนและหลังการทดลอง ตามรูปแบบการวิจัย และแผนภูมิการทดลองดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง	R	O1	X	O2
กลุ่มควบคุม	R	O3		O4

R หมายถึง การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

X หมายถึง กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยจัดขึ้นโดยผู้วิจัย

O1 หมายถึง การประเมินผลก่อนการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มทดลอง

O2 หมายถึง การประเมินผลหลังการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มทดลอง

O3 หมายถึง การประเมินผลก่อนการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มควบคุม

O4 หมายถึง การประเมินผลหลังการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มควบคุม

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีทั้งหมด 10 หน่วยงาน รวม 5,448 คน (แบบรายงานกำลังพลปีงบประมาณ 2547) ได้แก่

1. ฐานทัพเรือสัตหีบ
2. หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง
3. หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน
4. โรงเรียนชุมพลทหารเรือและศูนย์ฝึกทหารใหม่
5. กองเรือยุทธการ
6. กรมสรรพาวุธทหารเรือ
7. กรมอุตุทหารเรือ
8. กองการบินทหารเรือ
9. โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์
10. กรมก่อสร้างและพัฒนา

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี จำนวน 100 คน โดยวิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างดังนี้

1. กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้ได้งานวิจัยที่น่าเชื่อถือ สามารถควบคุมให้เกิดความคาดเคลื่อนน้อยในระดับที่ยอมรับได้ โดยการคำนวณหาค่าอำนาจในการทดสอบ (Power Analysis) ของ โคเฮน (Cohen, 1987) เพื่อควบคุมข้อผิดพลาดประเภท 2 (Type II Error) ได้กำหนดค่าผลที่เกิดจากทรีทเมนท์ (Effect Size) เพื่อใช้ในการกำหนดระดับอำนาจของการทดสอบ (Power Analysis) ที่ใช้กับสถิติการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่าง 2 กลุ่ม ถ้าไม่ได้คำนวณจากงานวิจัยที่ผ่านมา โคเฮนได้กำหนดขนาดกลางที่ยอมรับได้ (Effect Size) เท่ากับ .50 กำหนดค่าอำนาจในการทดสอบ (Power of Test) เท่ากับ .80 และกำหนดระดับนัยสำคัญ เท่ากับ .05 จากการเปิดตาราง 6-2 (Munro, 2001, p. 127) ผู้วิจัยได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 50 คน รวมเป็น 100 คน แต่เพื่อป้องกันการขาดหายของกลุ่มตัวอย่างในระหว่างการทดลอง ผู้วิจัยได้เพิ่มขนาดของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 20 ทำให้การวิจัยครั้งนี้มีกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 120 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มควบคุม 60 คน แต่เนื่องจากขณะทำการทดลองพบว่ามีการขาดหายของกลุ่มตัวอย่าง มีสาเหตุจากการติดกิจธุระ และไปราชการต่างจังหวัด ทำให้กลุ่มทดลองเหลือ 54 คน ส่วนกลุ่มควบคุมเหลือครบ 60 คน

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

2. กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง คุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างมีลักษณะดังนี้ คือ

2.1 รับราชการทหารระดับชั้นยศตั้งแต่จ่าตรีถึงพันจ่าเอก อายุไม่เกิน 25 ปี

2.2 ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน ๆ ละไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง

2.3 ผู้ที่ยินดีเข้าร่วมโครงการวิจัย

3. การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยมีขั้นตอนการสุ่มตัวอย่างดังนี้

3.1 หน่วยงานที่อยู่ในเขตอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีทั้งหมด 10 หน่วยงาน

3.2 คัดเลือกหน่วยงานที่มีจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากอันดับที่ 1 และอันดับที่ 2 รวม 2 หน่วยงาน คือ หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง และ หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน ซึ่งมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 1,085 คน และ 859 คน ตามลำดับ

3.3 จับฉลากได้หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง เป็นกลุ่มทดลอง และหน่วยบัญชาการนาวิกโยธินเป็นกลุ่มควบคุม

3.4 ประสานงานแผนกสนับสนุนของทั้ง 2 หน่วยงานเพื่อรับสมัครผู้ที่สนใจเข้าร่วมโครงการวิจัยจนได้กลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนที่กำหนด คือกลุ่มละ 60 คน

วิธีดำเนินการทดลอง

ในกลุ่มทดลองจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมนี้ใช้ระยะเวลา 8 สัปดาห์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจกรรมที่ 1

กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง

1. ได้รู้จักกัน สร้างความคุ้นเคย และมีความสัมพันธ์กันเป็นอย่างดี
2. สร้างบรรยากาศที่ดีในการเรียนรู้ ลดความเครียด
3. รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ทำให้การเรียนรู้ดำเนินไปด้วยดี

วิธีการ โดย

1. เล่นเกมละลายพฤติกรรม โดยชี้แจงให้ข้าราชการใช้เวลาที่กำหนดแนะนำตนเอง และสัมภาษณ์ซึ่งกันและกัน มีการเปลี่ยนคู่กันไปตลอดเวลา (20 นาที)

2. ผู้วิจัยเชิญให้สมาชิกประจำที่นั่งแล้ว ผู้วิจัยเลือกอ่านคำสัมภาษณ์ให้สมาชิกอื่นได้รับรู้ ทำให้รู้จักกันได้เร็วขึ้น (30 นาที)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

3. ชมเชยข้าราชการที่สัมภาษณ์ได้ดีที่สุด แบ่งกลุ่มเป็น 6 กลุ่ม กลุ่มละ 10 คน พร้อมทั้งเลือกผู้นำกลุ่มและกำหนดบทบาทของสมาชิกในกลุ่ม ผู้วิจัยกล่าวถึงความสำคัญของกระบวนการกลุ่มและการทำงานเป็นทีม (20 นาที)

4. ให้แต่ละกลุ่มเลือกภาพที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยจัดหามา กลุ่มละ 1 ภาพ ให้สมาชิกในกลุ่มทุกคนได้ดูภาพแล้วแสดงความรู้สึก ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้จากรูปภาพ แล้วให้ตัวแทนกลุ่มสรุปประเด็นสำคัญ ผู้วิจัยเสริมและสรุปอีกครั้ง (60 นาที)

ระยะเวลา 1 ชั่วโมงครึ่ง

สื่อและอุปกรณ์

1. กระดาษ ปากกา
2. นกหวีด

กิจกรรมที่ 2

ปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และผลกระทบของอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง

1. เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีการ บรรยายประกอบวีดีทัศน์ โดยผู้วิจัยในประเด็นหลัก

1. สถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย จังหวัดชลบุรี และในอำเภอสัตหีบ
2. ความรุนแรงที่ได้รับหลังเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทั้งด้านทรัพยากรบุคคล และด้านทรัพย์สิน
4. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
5. พฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในกลุ่มข้าราชการฯ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลา 1 ชั่วโมง

สื่อและอุปกรณ์

1. วีดีทัศน์ประกอบการบรรยายเรื่อง ปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และผลกระทบของอุบัติเหตุ
2. เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ
3. กระดาษ ปากกา เอกสารแผ่นพับ

กิจกรรมที่ 3

ประสบการณ์จากชีวิตจริงของผู้ประสบอุบัติเหตุ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง

1. เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
4. เกิดความคาดหวังในผลของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วิธีการ อภิปรายแลกเปลี่ยนประสบการณ์ โดย

1. กลุ่มตัวอย่าง พูดถึงประสบการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพูดเน้นในเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุและความทุกข์ทรมานที่ตนเองได้รับหลังเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนผลกระทบที่เกิดขึ้นกับบุคคลในครอบครัว

2. แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรมออกเป็น 5 กลุ่ม กลุ่มละ 10 คน และให้แต่ละกลุ่มร่วมกันอภิปรายในประเด็น

2.1 กลุ่มตัวอย่างเกิดอุบัติเหตุเพราะอะไร

2.2 กลุ่มตัวอย่างคิดว่าผลกระทบจากอุบัติเหตุมีอะไรบ้าง

2.3 กลุ่มตัวอย่างจะปฏิบัติตนอย่างไรในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. ส่งตัวแทนกลุ่มออกมานำเสนอผลการอภิปรายกลุ่ม

ระยะเวลา 1 ชั่วโมง

สื่อและอุปกรณ์

1. กลุ่มตัวอย่าง ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ
3. กระดาษ ปากกา

กิจกรรมที่ 4

การพัฒนาความรู้เรื่องกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง

1. เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
4. เกิดความคาดหวังในผลของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
5. มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

วิธีการ บรรยายโดยผู้วิจัย

1. บรรยายความรู้เรื่องกฎจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การตรวจสภาพรถก่อนใช้งาน และบรรยายถึงจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย)

2. แจกคู่มือเอกสารเกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

3. ให้ตัวแทนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 3 คน ออกมาพูดถึงการตรวจสภาพรถก่อนใช้งาน พร้อมกับให้สมาชิกพิจารณาว่าปฏิบัติได้ถูกต้อง และผู้วิจัยสรุป

4. เปิดโอกาสให้ข้าราชการซักถามและแสดงความคิดเห็น

ระยะเวลา 1 ชั่วโมงครึ่ง

สื่อและอุปกรณ์

1. คอมพิวเตอร์ประกอบการบรรยายเรื่องกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

2. รถจักรยานยนต์

3. กระดาษ ปากกา เอกสารแผ่นพับเกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

กิจกรรมที่ 5

ตั้งชมรมเพื่อสร้างเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง

1. เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

2. เกิดความคาดหวังในผลของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

3. มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วิธีการ โดย

1. ชี้แจงให้ทราบถึงวัตถุประสงค์หลักของชมรม ข้อตกลงของกลุ่ม มีการคัดเลือกประธานชมรม กำหนดบทบาทสมาชิกชมรม ประชุมร่วมกันเพื่อวางแผนในการจัดกิจกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของชมรม (50 นาที)

2. ให้สมาชิกทุกคนเสนอชื่อชมรมเพื่อประกวดกัน โดยกำหนดเกณฑ์ คือเป็นชื่อ สั้น ชัดเจน สื่อความหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การตัดสินนับคะแนนจากการยกมือของสมาชิกในชมรมร่วมกับการพิจารณาของผู้วิจัย (20 นาที)

3. สมาชิกชมรมทุกคนร่วมลงนามในสัญญาให้ความร่วมมือในการดำเนินงานกิจกรรมตามแผนของชมรม (10 นาที)

ระยะเวลา 1 ชั่วโมงครึ่ง

สื่อและอุปกรณ์

1. เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

2. กระดาษ ปากกา

กิจกรรมที่ 6

กระตุ้นเตือนจากผู้บังคับบัญชาโดยประกาศหน้าแถวทุกเช้าวันพฤหัสบดี เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และใช้เสียงตามสายทุกเช้าวันพุธ ในประเด็นปฏิบัติตนอย่างไรในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

เครื่องมือที่ใช้ประกอบการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม

1. เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย

1.1 กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ประกอบด้วยกระบวนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแก่ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน โดยผู้วิจัยใช้กระบวนการกลุ่มเป็นกิจกรรมหลักและประยุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง ซึ่งมีการบูรณาการเนื้อหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิธีการบรรยายประกอบสื่อ การระดมความคิด การอภิปรายกลุ่ม การเล่าประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุโดยตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุ ฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง สาธิตการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ รวมทั้งการกระตุ้นเตือนจากเพื่อน และผู้บังคับบัญชาโดยประกาศหน้าแถวช่วงเช้า ร่วมกับการใช้เสียงตามสาย

1.2 วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม ได้แก่ เอกสารแผ่นพับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สไลด์เรื่องสถานการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยและในจังหวัดชลบุรี สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความรุนแรง และความสูญเสียของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี

2. เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบบันทึกข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การมีใบขับขี่ ระยะเวลาของการได้รับใบขับขี่ การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมาของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ลักษณะคำถามเป็นแบบปลายเปิด

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้น มีลักษณะการวัดเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จะมี 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบ 1 ตัวเลือก ข้อคำถามที่สร้างขึ้น จะมีลักษณะข้อความทั้งทางบวกและข้อความทางลบ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อคำถามที่มีความหมายด้านบวก

ระดับคะแนน	ระดับความคิดเห็น		
1	น้อยที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้น้อยที่สุด
2	น้อย	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้น้อย
3	ปานกลาง	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้ปานกลาง
4	มาก	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้มาก
5	มากที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้มากที่สุด

ข้อคำถามที่มีความหมายด้านลบ

ระดับคะแนน	ระดับความคิดเห็น		
5	น้อยที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้น้อยที่สุด
4	น้อย	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้น้อย
3	ปานกลาง	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้ปานกลาง
2	มาก	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้มาก
1	มากที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้มากที่สุด

ผลรวมของคะแนนทุกข้อ หารด้วยจำนวนข้อ เป็นการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะนำไปทดสอบสมมติฐานต่อไป ส่วนการพรรณนาจะใช้เกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.0-1.5 หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยที่สุด
คะแนนเฉลี่ย 1.6-2.5 หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย
คะแนนเฉลี่ย 2.6-3.5 หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 3.6-4.5 หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก
คะแนนเฉลี่ย 4.6-5.0 หมายถึง	ผู้ตอบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและรับรู้ความรุนแรงองการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้น มีลักษณะการวัดเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จะมี 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบ 1 ตัวเลือก ข้อคำถามที่สร้างขึ้น จะมีลักษณะข้อความทั้งทางบวกและข้อความทางลบ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อคำถามที่มีความหมายด้านบวก

ระดับคะแนน	ระดับความคิดเห็น		
1	น้อยที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถน้อยที่สุด หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อยที่สุด
2	น้อย	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถน้อย หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อย
3	ปานกลาง	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถปานกลาง หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยปานกลาง
4	มาก	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถมาก หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยมาก
5	มากที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถมากที่สุด หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยมากที่สุด

ข้อคำถามที่มีความหมายด้านลบ

ระดับคะแนน	ระดับความคิดเห็น		
5	น้อยที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถน้อยที่สุด หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อยที่สุด
4	น้อย	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถน้อย หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อย
3	ปานกลาง	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถปานกลาง หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยปานกลาง
2	มาก	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถมาก หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยมาก
1	มากที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบคาดหวังว่ามีความสามารถมากที่สุด หรือ มีผลการขับขี่ที่ปลอดภัยมากที่สุด

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ผลรวมของคะแนนทุกข้อ หารด้วยจำนวนข้อ เป็นความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งจะนำไปทดสอบสมมติฐานต่อไป ส่วนการพรรณนาจะใช้เกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.0-1.5 หมายถึง ผู้ตอบมีความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 1.6-2.5 หมายถึง ผู้ตอบมีความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อย

คะแนนเฉลี่ย 2.6-3.5 หมายถึง ผู้ตอบมีความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 3.6-4.5 หมายถึง ผู้ตอบมีความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมาก

คะแนนเฉลี่ย 4.6-5.0 หมายถึง ผู้ตอบความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากที่สุด

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อจะมี 5 ตัวเลือก คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน ดังต่อไปนี้

ข้อคำถามที่แสดงการปฏิบัติของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย		ข้อคำถามที่แสดงการปฏิบัติของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย	
ระดับการปฏิบัติ	ระดับคะแนน	ระดับการปฏิบัติ	ระดับคะแนน
มากที่สุด	ให้ 5 คะแนน	น้อยที่สุด	ให้ 5 คะแนน
มาก	ให้ 4 คะแนน	น้อย	ให้ 4 คะแนน
ปานกลาง	ให้ 3 คะแนน	ปานกลาง	ให้ 3 คะแนน
น้อย	ให้ 2 คะแนน	มาก	ให้ 2 คะแนน
น้อยที่สุด	ให้ 1 คะแนน	มากที่สุด	ให้ 1 คะแนน

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ผลรวมของคะแนนทุกข้อ หารด้วยจำนวนข้อ เป็นพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งจะนำไปทดสอบสมมติฐานต่อไป ส่วนการพรรณนาจะใช้เกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.0-1.5	หมายถึง	ผู้ตอบมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยที่สุด
คะแนนเฉลี่ย 1.6-2.5	หมายถึง	ผู้ตอบมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อย
คะแนนเฉลี่ย 2.6-3.5	หมายถึง	ผู้ตอบมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 3.6-4.5	หมายถึง	ผู้ตอบมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมาก
คะแนนเฉลี่ย 4.6-5.0	หมายถึง	ผู้ตอบมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากที่สุด

คุณภาพเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมตามประเด็นที่ต้องการวัดในแต่ละตัวแปร

2. การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม โดยปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิทั้งหมด 5 ท่าน ได้แก่ อาจารย์ในคณะพยาบาลศาสตร์ 1 ท่าน ผู้อำนวยการกองตรวจโรคผู้ป่วยนอก รพ.สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ 1 ท่าน หัวหน้าหน่วยงานจราจรสภ อ.สัตหีบ 1 ท่าน หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี 1 ท่าน และหัวหน้าหน่วยงานสุขภาพชุมชน รพ.สมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา 1 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้องเชิงเนื้อหา (Content Validity) และ ความตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขก่อนนำมาทดสอบ

3. ดำเนินการทดสอบคุณภาพของแบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามไปทดสอบกับกลุ่มข้าราชการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างมากที่สุด ที่หน่วยงานกองเรือยุทธการ จำนวน 30 คน พิจารณาความเข้าใจในภาษา ระยะเวลา ความสะดวกในการนำไปใช้ แล้วนำมาวิเคราะห์

3.1 วิเคราะห์คุณสมบัติรายข้อ (Item Analysis) ของแบบสอบถามในหมวดการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังต่อความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของแต่ละข้อ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

กับคะแนนทั้งหมด (Item Total Correlation Coefficient)

3.2 วิเคราะห์หาค่าความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังต่อความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์ของความคงที่ภายใน (Coefficient of Internal Consistency) ด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งค่าที่คำนวณได้จากสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ผู้วิจัยตรวจสอบความเที่ยงโดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับข้าราชการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 รายที่หน่วยงานกองเรือยุทธการ หลังจากนั้นทำการตรวจสอบความเที่ยงของแบบประเมินการการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่ามีความเชื่อมั่นระดับมาก (r = .81) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเชื่อมั่นระดับปานกลาง (r = .72) ความคาดหวังต่อความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความเชื่อมั่นระดับมาก (r = .88) ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความเชื่อมั่นระดับมาก (r = .90) และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความเชื่อมั่นระดับมาก (r = .81) แสดงถึงว่าแบบประเมินนั้นสามารถวัดได้ในเนื้อหาเดียวกัน และวัดได้สอดคล้องกันทุกข้อ

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองดังนี้

1. ขั้นเตรียมการ

1.1 ขอหนังสือแนะนำตัวจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา ถึงผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง และหน่วยบัญชาการนาวิกโยธินเพื่อชี้แจงรายละเอียดและขอความร่วมมือในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1.2 ประชุมชี้แจงโครงการศึกษาวิจัย แก่หัวหน้าหน่วยงาน ของกลุ่มทดลอง เพื่อชี้แจงรายละเอียดขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1.3 จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินงานตามกิจกรรม

2. ขั้นดำเนินการ

ในกลุ่มทดลอง ทำการเก็บข้อมูลดังนี้

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

สัปดาห์ที่ 1

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถามโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง

สัปดาห์ที่ 5

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถามโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูล การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง

สัปดาห์ที่ 9

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถาม โดยใช้แบบสอบถามในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา

ในกลุ่มควบคุม ทำการเก็บข้อมูลดังนี้

สัปดาห์ที่ 1

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถามโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง

สัปดาห์ที่ 5

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถามโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูล การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจาก

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

การขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง

สัปดาห์ที่ 9

ให้ข้าราชการหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน มาเข้าร่วมประชุมที่สโมสรประทวน ตอบข้อคำถาม โดยใช้แบบสอบถามในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

ผู้วิจัยนำคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป ในการวิเคราะห์สถิติทางสังคมศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การมีใบขับขี่ ระยะเวลาของการได้รับใบขับขี่ การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมาของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม วิเคราะห์ด้วยสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. เปรียบเทียบผลต่างของคะแนนก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ในเรื่องรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความ สามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยใช้การทดสอบค่าที (Independent t-test) ที่ระดับนัยสำคัญ .05

3. เปรียบเทียบผลต่างของคะแนนก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยใช้การทดสอบค่าที (Independent t-test) ที่ระดับนัยสำคัญ .05

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University