บทที่ 4
ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลการสร้างเสริมพฤติกรรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แก่ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นการวิจัยแบบทดลอง มีการเลือกตัวอย่างเข้าสู่กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยวิธีการสุ่ม มีการวัดตัวแปรตามก่อนและหลังให้สิ่งทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2550 นำเสนอผลการวิจัยในรูปตารางประกอบคำบรรยาย แบ่งเป็น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่ ผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่และผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ระหว่างกลุ่มข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมและที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรม ก่อนการศึกษา

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่และผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในกลุ่มและระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง

ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในกลุ่มและระหว่างกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม และกลุ่มทดลองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. ข้อมูลส่วนบุคคล

เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มข้าราชการทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ได้แก่ อายุ และรายได้ต่อเดือนของครอบครัว วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าความถี่ และร้อยละ รายละเอียดดังตารางที่ 1

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ และรายได้ของครอบครัว (N = 114)

ลักษณะส่วนบุคคล	กลุ่มทดลอง (n = 54)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ	(M = 21.85,	SD = 1.22)	(M = 21.88,	SD = 1.18)
20-21 ปี	26	48.1	27	45.0
22-23 ปี	22	40.8	27	45.0
24-25 ปี	6	11.1	6	10.0
2. รายได้ต่อเดือน	(M = 7,509.17,	SD = 514.51)	(M = 7,554.00,	SD = 527.82)
7,000-7,500 บาท	33	61.2	35	58.3
7,501-8,000 บาท	10	18.5	10	16.7
8,001-8,500 บาท	11	20.3	15	25.0

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการที่ศึกษาทั้งหมด 114 รายจำนวนนี้เป็นกลุ่มทดลอง 54 ราย และกลุ่มควบคุม 60 ราย กลุ่มทดลองมีอายุเฉลี่ย 21.85 (SD = 1.22) โดยมีอายุในช่วง 20-21 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.1 รองลงมามีอายุในในช่วง 22-23 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.8 และมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 7,509.17 (SD = 514.51) โดยมีช่วงรายได้ต่อเดือน 7,000-7,500 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.2 รองลงมามีช่วงรายได้ต่อเดือน 8,001-8,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.3 ส่วนกลุ่มควบคุมมีอายุเฉลี่ย 21.88 (SD = 1.18) โดยมีอายุในช่วง 20-21 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 45.0 ซึ่งเท่ากับอายุในช่วง 22-23 ปี และมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 7,554.00 (SD = 527.82) โดยมีช่วงรายได้ต่อเดือน 7,000-7,500 บาท มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 58.3 รองลงมามีช่วงรายได้ต่อเดือน 8,001-8,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.0

2. ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การมีใบขับขี่ ระยะเวลาของการได้รับใบขับขี่ การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา รายละเอียดดังตารางที่ 2

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การมีใบขับขี่ ระยะเวลาของการได้รับใบขับขี่ การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา (N = 114)

ลักษณะส่วนบุคคล	กลุ่มทดลอง (n = 54)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์	(M = 6.26 ปี,	SD = 2.84 ปี)	(M = 5.77 ปี,	SD = 2.61ปี)
1-3 ปี	11	20.4	14	23.3
4-6 ปี	20	37.0	24	40.0
7-9 ปี	14	25.9	18	30.0
10-12 ปี	9	16.7	4	6.7
2. ขนาดของเครื่องยนต์				
100 ซีซี	17	31.5	18	30.0
110 ซีซี	15	27.8	17	28.3
120 ซีซี	6	11.1	7	11.7
125 ซีซี	13	24.1	14	23.3
150 ซีซี	3	5.6	4	6.7
3. อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์	(M = 3.58 ปี,	SD = 3.15 ปี)	(M = 3.53 ปี,	SD = 2.58 ปี)
1-3 ปี	31	57.4	36	60.0
4-6 ปี	14	25.9	14	23.3
7-9 ปี	4	7.4	10	16.7
10-12 ปี	5	9.3	0	0

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลักษณะส่วนบุคคล	กลุ่มทดลอง (n = 54)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์				
เป็น	42	77.8	47	78.3
ไม่เป็น	12	22.2	13	21.7
5. การมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์				
ไม่มี	30	55.5	35	58.3
1 ปี-3 ปี	10	18.5	17	28.3
4 ปี-6 ปี	14	26.0	8	13.4
6. การอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ รถจักรยานยนต์				
เคย	37	68.5	42	70.0
ไม่เคย	17	31.5	18	30.0
7. การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์				
เคย	40	74.1	45	75.0
ไม่เคย	14	25.9	15	25.0
8. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์				
เคย	8	14.8	7	11.7
ไม่เคย	46	85.2	53	88.3

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการที่ศึกษา ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงเวลา 4-6 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.0 และร้อยละ 40.0 ตามลำดับ ทั้งสองกลุ่มใช้ขนาดของเครื่องยนต์ 100 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.5 ในกลุ่มทดลอง และร้อยละ 30.0 ในกลุ่มควบคุม อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ทั้งสองกลุ่มใน

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ช่วงเวลา 1-3 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.4 ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 60.0 ในกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ77.8ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 78.3 ในกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 55.5 ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 58.3 ในกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว คิดเป็นร้อยละ 68.5 ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 70.0 ในกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่เคยดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของมึนเมา 1 ชั่วโมงก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 74.1 ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 75.0 ในกลุ่มควบคุม และส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 85.2 ในกลุ่มทดลองและร้อยละ 88.3 ในกลุ่มควบคุม

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่ ผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อ ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว การขับรถย้อนศร และการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีอาการง่วงนอน วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้โอกาสเสี่ยงรายข้อของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในระยะก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

การรับรู้โอกาสเสี่ยง	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	*SD*	ระดับ	*M*	*SD*	ระดับ
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.17	0.69	มาก	4.50	0.50	มาก
2. การออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นทำให้ถูกรถคันอื่นชน	4.35	0.62	มาก	4.48	0.50	มาก
3. ถ้าเมาสุราแม้ว่าจะมีความระมัดระวังในการขับขี่ ย่อมเกิดอุบัติเหตุได้	4.48	0.69	มาก	4.72	0.45	มากที่สุด
4. การดื่มเหล้าเพียงเล็กน้อยทำให้การตัดสินใจเลวลง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	3.61	0.96	มาก	4.30	0.57	มาก
5. หากขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	2.78	0.72	ปานกลาง	4.17	0.38	มาก

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 3 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยง	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	SD	ระดับ	M	SD	ระดับ
6. หากขับรถย้อนศรจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้	3.93	0.82	มาก	4.37	0.52	มาก
7. การเบรกกระทันหันในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.20	0.63	มาก	4.52	0.50	มาก
8. หากขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีอาการง่วงนอน จะทำให้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	4.15	0.71	มาก	4.43	0.50	มาก
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก จะทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้	3.57	0.81	ปานกลาง	4.28	0.49	มาก

จากตารางที่ 3 พบว่า ในระยะก่อนการทดลอง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ถึงมากซึ่งค่าเฉลี่ยระดับปานกลางได้แก่ หากขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (M = 2.78, SD = 0.72) และการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก จะทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ (M = 3.57, SD = 0.81) นอกจากนั้นค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับมากที่สุดคือ ถ้าเมาสุราแม้ว่าจะมีความระมัดระวังในการขับขี่ ย่อมเกิดอุบัติเหตุได้ (M = 4.48, SD = 0.69)

ในระยะหลังการทดลอง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุด ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด ได้แก่ ถ้าเมาสุราแม้ว่าจะมีความระมัดระวังในการขับขี่ ย่อมเกิดอุบัติเหตุได้ (M = 4.72, SD = 0.45)

2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อได้แก่ อุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้พิการ เสียชีวิต ทำให้เจ็บป่วยและเป็นภาระกับครอบครัว วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รายละเอียดดังตารางที่ 4

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รายข้อของกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพในระยะก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

การรับรู้ความรุนแรง	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	*SD*	ระดับ	*M*	*SD*	ระดับ
1. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้พิการได้	4.43	0.50	มาก	4.65	0.48	มากที่สุด
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้เสียชีวิตได้	4.43	0.72	มาก	4.63	0.49	มากที่สุด
3. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความคึกคะนอง ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล	4.33	0.64	มาก	4.48	0.50	มาก
4. ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว	4.24	0.55	มาก	4.63	0.49	มากที่สุด
5. ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับสังคม	3.52	0.77	ปานกลาง	4.35	0.48	มาก
6. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้เจ็บป่วย	3.74	0.78	มาก	4.41	0.50	มาก
7. หากท่านบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะกระทบกระเทือนต่อการประกอบอาชีพ	4.20	0.79	มาก	4.61	0.49	มากที่สุด
8. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้เสียโฉมได้	3.85	0.98	มาก	4.06	0.56	มาก
9. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ถูกตำหนิจากครอบครัว	3.35	1.10	ปานกลาง	4.00	0.51	มาก
10. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระที่คนอื่นต้องมาดูแล	4.06	0.86	มาก	4.15	0.68	มาก

จากตารางที่ 4 พบว่า ในระยะก่อนการทดลอง การรับรู้ความรุนแรงของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ถึงมากซึ่งค่าเฉลี่ยระดับปานกลางได้แก่ ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับสังคม (M = 3.52, SD = 0.77) และ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ถูกตำหนิจากครอบครัว (M = 3.35, SD = 1.10) นอกจากนั้นค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้พิการได้ (M = 4.43, SD = 0.50) และ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้เสียชีวิตได้ (M = 4.43, SD = 0.72)

ในระยะหลังการทดลอง การรับรู้รับรู้ความรุนแรงของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุด ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด ได้แก่

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้พิการได้ (M = 4.65, SD = 0.48) อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้เสียชีวิตได้ (M = 4.63, SD = 0.49) ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว (M = 4.63, SD = 0.49) และหากท่านบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะกระทบกระเทือนต่อการประกอบอาชีพ (M = 4.61, SD = 0.49)

3. ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยรายข้อ ได้แก่ การลดความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่เมื่อถึงทางโค้ง การไม่ขับขี่ย้อนศร และไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นต้น วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยรายข้อของกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในระยะก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

ความคาดหวังในความสามารถ	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	SD	ระดับ	M	SD	ระดับ
1. เมื่อถึงทางแยกสามารถลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป	4.30	0.66	มาก	4.65	0.48	มากที่สุด
2. สามารถหลีกเลี่ยงหรือปฏิเสธการบรรทุกคนซ้อนท้ายจำนวนมากกว่า 1 คน	3.83	0.86	มาก	4.61	0.49	มากที่สุด
3. สามารถลดความเร็วของรถขณะขับขี่เมื่อถึงทางโค้ง	4.28	0.68	มาก	4.41	0.50	มาก
4. เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์มั่นใจได้ว่าจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	4.24	0.82	มาก	4.74	0.44	มากที่สุด
5. เมื่อสวมหมวกนิรภัย มั่นใจได้ว่าจะรัดสายรัดคางทุกครั้ง	4.39	0.60	มาก	4.67	0.48	มากที่สุด
6. แม้ว่าถนนจะว่าง จะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	3.50	0.91	ปานกลาง	4.52	0.50	มาก
7. จะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่น บริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแซง	3.74	0.89	มาก	4.22	0.42	มาก
8. แม้ว่าระยะทางการขับขี่จะไกลมากกว่าการขับรถย้อนศร ก็จะไม่ขับย้อนศร	3.37	0.96	ปานกลาง	4.17	0.38	มาก
9. สามารถงดดื่มสุราก่อนขับขี่ได้ถึงแม้ต้องสังสรรค์กับเพื่อนเป็นประจำ	3.43	1.07	ปานกลาง	3.83	0.80	มาก
10. เมื่อถึงทางเลี้ยวจะเปิดไฟให้สัญญาณ/ ให้สัญญาณมือก่อนการเลี้ยว	4.19	0.75	มาก	4.22	0.72	มาก
11. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่น	3.87	0.83	มาก	4.17	0.50	มาก
12. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด	3.50	0.82	ปานกลาง	4.19	0.52	มาก
13. ตรวจสภาพรถก่อนใช้รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	3.61	0.94	มาก	4.33	0.48	มาก

จากตารางที่ 5 พบว่า ในระยะก่อนการทดลอง ความคาดหวังในความสามารถของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ถึงมากซึ่งค่าเฉลี่ยระดับปานกลางได้แก่ แม้ว่าถนนจะว่าง จะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง (M = 3.50, SD = 0.91) แม้ว่าระยะทางการขับขี่จะไกลมากกว่าการขับรถย้อนศร ก็จะไม่ขับย้อนศร (M = 3.37, SD = 0.96) สามารถงดดื่มสุราก่อนขับขี่ได้ถึงแม้ต้องสังสรรค์กับเพื่อนเป็นประจำ (M = 3.43, SD = 1.07) และขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด (M = 3.50, SD = 0.82) นอกจากนั้นค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับมากที่สุดคือ เมื่อสวมหมวกนิรภัย มั่นใจได้ว่าจะรัดสายรัดคางทุกครั้ง (M = 4.39, SD = 0.60)

ในระยะหลังการทดลอง ความคาดหวังในความสามารถของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุด ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุดได้แก่ เมื่อถึงทางแยกสามารถลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป (M = 4.65, SD = 0.48) สามารถหลีกเลี่ยงหรือปฏิเสธการบรรทุกคนซ้อนท้ายจำนวนมากกว่า 1 คน (M = 4.61, SD = 0.49) เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์มั่นใจได้ว่าจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (M = 4.67, SD = 0.48) และเมื่อสวมหมวกนิรภัย มั่นใจได้ว่าจะรัดสายรัดคางทุกครั้ง (M = 4.67, SD = 0.48)

4. ความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยรายข้อได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ช่วยให้เกิดความปลอดภัย และการให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถทุกครั้ง จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยเป็นต้น วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รายละเอียดดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยรายข้อของกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในระยะก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

ความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	SD	ระดับ	M	SD	ระดับ
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถ ช่วยให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ	3.96	0.78	มาก	4.43	0.50	มาก
2. การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่	4.13	0.78	มาก	4.56	0.50	มาก
3. การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดความรุนแรงทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.30	0.72	มาก	4.69	0.47	มากที่สุด

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	*SD*	ระดับ	*M*	*SD*	ระดับ
4. การให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถทุกครั้งจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่	4.17	0.69	มาก	4.46	0.54	มาก
5. การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดแล้วจะทำให้ลดอุบัติเหตุ	4.20	0.83	มาก	4.63	0.49	มากที่สุด
6. การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ห่างจากคันหน้า ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.09	0.76	มาก	4.30	0.54	มาก
7. กรณีไม่มีไฟสัญญาณจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางร่วมหรือทางแยกพร้อมกับรถคันอื่น ต้องให้รถทางซ้ายของตนไปก่อนทำให้ลดอุบัติเหตุ	3.83	0.95	มาก	4.06	0.74	มาก
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวงเวียน ให้สิทธิผู้ขับขี่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนไปก่อนช่วยให้ลดอุบัติเหตุได้	3.98	0.79	มาก	4.09	0.71	มาก
9. เสียงแตรของรถจักรยานยนต์ต้องได้ยินในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	3.89	0.92	มาก	4.07	0.72	มาก
10. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดช่วยให้ลดอุบัติเหตุ	3.96	1.13	มาก	4.22	0.72	มาก

จากตารางที่ 6 พบว่า ในระยะก่อนการทดลอง ความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากซึ่งค่าเฉลี่ยที่มากที่สุดได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดความรุนแรงทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (M = 4.30, SD = 0.72)

ในระยะหลังการทดลอง ความคาดหวังในผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุด ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดความรุนแรงทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (M = 4.69, SD = 0.47) และการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดแล้วจะทำให้ลดอุบัติเหตุ (M = 4.63, SD = 0.49)

5. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยรายข้อได้แก่ การให้ไฟสัญญาณก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตรและขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดขอบซ้ายของถนน ยกเว้นเมื่อจะแซงคันอื่นเป็นต้น วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รายละเอียดดังตารางที่ 7

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย รายข้อของกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ในระยะก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ก่อนทดลอง (n = 54)			หลังทดลอง (n = 54)		
	M	*SD*	ระดับ	*M*	*SD*	ระดับ
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	1.54	0.50	มาก	1.09	0.29	มากที่สุด
2. ดื่มสุราก่อนขับขี่หรือระหว่างขับขี่รถจักรยานยนต์	2.50	1.27	มาก	1.24	0.58	มากที่สุด
3. ไม่ลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางแยกหรือทางเลี้ยว	2.31	0.89	มาก	1.30	0.46	มากที่สุด
4. ไม่ขับรถย้อนศร	2.65	1.18	ปานกลาง	4.54	0.57	มาก
5. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	2.26	1.18	มาก	1.20	0.41	มากที่สุด
6. เลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้ายขณะถนนว่าง	2.24	1.01	มาก	1.35	0.48	มากที่สุด
7. ขับขี่รถจักรยานยนต์ผาดโผน	2.09	1.09	มาก	1.46	0.50	มากที่สุด
8. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าไฟแดง	2.19	1.15	มาก	1.48	0.54	มากที่สุด
9. ใช้เสียงแตรสำหรับรถจักรยานยนต์ ให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	3.19	1.33	ปานกลาง	4.50	0.67	มาก
10. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่	3.48	1.04	ปานกลาง	4.39	0.49	มาก
11. ขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดขอบซ้ายของถนน ยกเว้นเมื่อจะแซงคันอื่น	3.78	0.86	มาก	4.39	0.49	มาก
12. ให้ไฟสัญญาณ ก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 ม.	3.65	0.93	มาก	4.46	0.50	มาก
13. ให้ไฟสัญญาณ ก่อนจอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร	3.41	1.02	ปานกลาง	4.43	0.50	มาก
14. ท่านให้สัญญาณสีเหลืองกระพริบในทิศทางที่จะไป	3.80	1.09	มาก	4.41	0.50	มาก
15. เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับรถต่อไป	3.81	1.13	มาก	4.63	0.49	มากที่สุด

จากตารางที่ 7 พบว่า ในระยะก่อนการทดลอง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางถึงมากซึ่งค่าเฉลี่ยที่มากที่สุดได้แก่ เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับรถต่อไป (M = 3.81, SD = 1.13)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ในระยะหลังการทดลอง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุด ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด ได้แก่ เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับรถต่อไป (M = 4.63, SD = 0.49)

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบการรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระหว่างข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมและที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรม ก่อนการศึกษา

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง ก่อนการศึกษา ได้ผลดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนการรับรู้ ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง ก่อนการศึกษา

กลุ่มตัวอย่าง	n	M	SD	df	t	p-Value (2-Tailed)
การรับรู้ความรุนแรง						
กลุ่มควบคุม	60	40.10	5.17			
				112	.013	.960
กลุ่มทดลอง	54	40.15	5.03			
การรับรู้โอกาสเสี่ยง						
กลุ่มควบคุม	60	35.25	3.76			
				112	-0.50	.989
กลุ่มทดลอง	54	35.24	3.70			

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 8 (ต่อ)

กลุ่มตัวอย่าง	*n*	*M*	*SD*	*df*	*t*	*p*-Value (2-Tailed)
ความคาดหวังในความสามารถ						
กลุ่มควบคุม	60	50.60	7.07			
				112	.270	.787
กลุ่มทดลอง	54	50.24	7.10			
ความคาดหวังในผล						
กลุ่มควบคุม	60	40.55	6.68			
				112	.025	.980
กลุ่มทดลอง	54	40.52	6.50			
พฤติกรรมการขับขี่						
กลุ่มควบคุม	60	54.45	8.51			
				112	-.117	.907
กลุ่มทดลอง	54	54.63	7.85			

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นว่าก่อนการทดลอง กลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง มีค่าคะแนนเฉลี่ยของการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 40.10 และ 40.15 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.17 และ 5.03 ตามลำดับ) ซึ่งจะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญ .05 (t = .013, df = 112, p (2-Tailed) = .960)

ค่าคะแนนเฉลี่ยของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง 35.25 และ 35.24 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.76 และ 3.70 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มควบคุมสูงกว่ากลุ่มทดลองเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญ .05 (t = -0.50, df = 112, p (2-Tailed) = .989)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ค่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง 50.60 และ 50.24 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 7.07 และ 7.10 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มควบคุมสูงกว่ากลุ่มทดลองเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญ .05 (t = .270, df = 112, p (2-Tailed) = .787)

ค่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง 40.55 และ 40.52 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.68 และ 6.50 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มควบคุมสูงกว่ากลุ่มทดลองเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญ .05 (t = .025, df = 112, p (2-Tailed) = .980)

คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง 54.45 และ 54.63 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 8.51 และ 7.85 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญ .05 (t = -.117, df = 112, p (2-Tailed) = .907)

ส่วนที่ 4 ผลต่างของการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่ และความคาดหวังผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง

วิเคราะห์ผลต่างของการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่ และความคาดหวังผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรม ระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง ดังแสดงในตารางที่ 9 ถึงตารางที่ 10

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบผลต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง (n = 114)

กลุ่มตัวอย่าง	n	$\overline{d}$	SD	df	t	p-Value (1-Tailed)
การรับรู้ความรุนแรง						
กลุ่มทดลอง	54	3.81	3.74			
				112	3.425	< .001
กลุ่มควบคุม	60	1.73	2.70			
การรับรู้โอกาสเสี่ยง						
กลุ่มทดลอง	54	4.51	3.47			
				60.439	6.639	< .001
กลุ่มควบคุม	60	1.27	.97			

จากตารางที่ 9 ค่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลองในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองมีค่าเท่ากับ 1.73 และ 3.81 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.70. และ 3.74 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของกลุ่มข้าราชการที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ มากกว่ากลุ่มข้าราชการที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t = 3.425, df = 112, p (1-Tailed) < .001)

ค่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลองในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองมีค่าเท่ากับ 1.27 และ 4.51 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .97 และ 3.47 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของกลุ่มข้าราชการที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ มากกว่ากลุ่มข้าราชการที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t = 6.639, df = 60.439, p (1-Tailed) < .001)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบผลต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถในการขับขี่ และความคาดหวังผลการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง (n = 114)

กลุ่มตัวอย่าง	n	$\bar{d}$	SD	df	t	p-Value (1-Tailed)
ความคาดหวังในความสามารถ						
กลุ่มทดลอง	54	6.48	4.38			
				69.620	12.292	< .001
กลุ่มควบคุม	60	1.41	1.84			
ความคาดหวังในผล						
กลุ่มทดลอง	54	2.98	4.40			
				61.013	6.670	< .001
กลุ่มควบคุม	60	1.16	1.27			

จากตารางที่ 10 ค่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองมีค่าเท่ากับ 1.41 และ 6.48 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.84 และ 4.38 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของกลุ่มข้าราชการที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ มากกว่ากลุ่มข้าราชการที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t = 12.292, df = 69.620, p (1-Tailed) < .001)

ค่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลการขับขี่ในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองมีค่าเท่ากับ 1.16 และ 2.98 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.27 และ 4.40 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมเล็กน้อย เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลการขับขี่ของกลุ่มข้าราชการที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ มากกว่ากลุ่มข้าราชการที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t = 6.670, df = 61.013, p (1-Tailed) < .001)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ส่วนที่ 5 ผลต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ระหว่างกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม และกลุ่มทดลองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรม

ผลต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างเสริมสุขภาพ ระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ผลต่างของค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการ ก่อนและหลังเข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง

กลุ่มตัวอย่าง	*n*	$\overline{d}$	*SD*	*df*	*t*	*p*-Value (1-Tailed)
พฤติกรรมการขับขี่						
กลุ่มทดลอง	54	25.72	8.92	55.575	21.772	< .001
กลุ่มควบคุม	60	1.05	1.46			

จากตารางที่ 11 แสดงให้เห็นว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยก่อนและหลังการทดลองในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองมีค่าเท่ากับ 1.05 และ 25.72 ตามลำดับ (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.46 และ 8.92 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม เมื่อทำการทดสอบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าผลต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t = 21.772, df = 55.575, p (1-Tailed) < .001)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University