

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถ  
จักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียน  
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี \*  
Factors related to the intention for safety in  
motorcycle riding of upper secondary school  
students in Sattahip district, Chonburi province

จิรวรรณ พนายิ่งไพศาล\*\*พย.ม.  
Jirawan Phanayingphaisal, M.N.S.  
สุวรรณา จันทรประเสริฐ\*\*\*ส.ค.  
Suwanna Junprasert, Dr.P.H.  
วรรณิภา อัสวชัยสุวิกรม\*\*\*\* Ph.D.  
Wannipa Asawachaisuwikrom, Ph.D.

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 440 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์สถิติทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ได้แก่สถิติบรรยาย การทดสอบแมนวิทนี่ ยู การทดสอบครัสคาล-วอลลิส และ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมน

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย และเพศหญิงใกล้เคียงกัน คือเป็นเพศชาย ร้อยละ 53.4 เพศหญิง ร้อยละ 46.6 ร้อยละ 37.5 กำลังศึกษา

อยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 จำนวนเงินที่ได้รับมาโรงเรียนอยู่ระหว่าง 500-1,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 51.1 ระยะเวลาที่ขับขี่รถเป็นอยู่ระหว่าง 4-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.6 ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 86.4 ขนาดของเครื่องยนต์อยู่ระหว่าง 101-150 ซีซี ร้อยละ 58.6 และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.3 มีเจตคติทางอ้อมในระดับที่ดีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.8 มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อมในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 45.2 มีเจตคติทางตรงในระดับที่ดีคิดเป็นร้อยละ 55.9 มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรงในระดับมากที่สุด ร้อยละ 60.9 มีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.6 ผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

\* วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยบูรพา  
\*\* นายทหารพยาบาล โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ กรมแพทย์ทหารเรือ  
\*\*\* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชาการพยาบาลชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา  
\*\*\*\* อาจารย์ภาควิชาการพยาบาลชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

มากกว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผลของการวิจัยจะเป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินงานอนามัยโรงเรียนและการวางแผนการพยาบาล เพื่อที่จะปรับเปลี่ยนหรือส่งเสริม ความเชื่อ เจตคติ และประชาสัมพันธ์ในกลุ่มบุคคลอ้างอิงของนักเรียนให้เห็นความสำคัญของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

คำสำคัญ : ความตั้งใจ รถจักรยานยนต์ อำเภอสัตหีบ

### Abstract

The purpose of this study was to examine the relationship intention for safety in motorcycle riding among upper secondary school students in Sattahip district, Chon Buri province. The samples consisted of 440 students. Data were collected with questionnaire developed by the researcher. The data were then analyzed by using through descriptive non-parametric statistics : Mann-Whitney U Test, Kruskal-Wallis Test and Spearman's rank correlation coefficient.

The results showed that 53.4 and 46.6 percent of respondent were female students respectively, 37.5 percent were level V, and 51.1 percent expense had 500-1000 baht per month. Also, 46.6 percent have ridden motorcycle for 4-6 years, and 86.4 percent ridden without license. 58.6 percent of them had 101-150 cc engine, whereas 54.3 percent had never had an accident . For the indirect measurement of their attitude toward safety

in motorcycle riding, it was at very high level for 56.8 percent. The indirect measurement subjective norms were at high level for 45.2 percent. However, for the direct measurement toward their attitude to safety in motorcycle riding, it was at high level for 55.9 percent. The direct measurement subjective norms were at very high level for 60.9 percent. For the intention for safety in motorcycle riding, it was at the very high level for 66.6 percent. Those who did not have accident had the higher intention than those having accident. Besides, the direct and indirect measurement towards then attitude to safety in motorcycle riding, and indirect measurement subjective norms were positive correlated with the safety in motorcycle riding. The results of this thesis will be local information for school healthcare and nursing care plan for change or promotion belief attitude and subjective norm's student information to safety in motorcycle riding.

**Key words :** Intention, motorcycle, Sattahip district

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นจนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตของประชากรในลำดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจ (ทศพร อุทธิเสน และคณะ, 2546) นับวันความรุนแรงของปัญหานี้ยิ่งเพิ่มมากขึ้น นอกจากการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ พิการ ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ยังมีการสูญเสียทรัพย์สินสูงขึ้นตามมาอีกด้วย ทั้งนี้ไม่รวมถึงความสูญเสียโอกาสในการประกอบอาชีพหารายได้ เพื่อครอบครัว

และเพื่อรัฐ ถ้าหากคนเหล่านั้นยังไม่ตายหรือพิการ และความสูญเสียจากความเศร้าโศกซึ่งเป็นต้นทุนที่มองไม่เห็น (intangible cost) (ชูศักดิ์ หทัยธรรม และ สรชัย หล้าสาคร, 2543) ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ จะเป็นผู้ที่มียายุในช่วง 15-24 ปี ซึ่งเป็นวัยแรงงานและเป็นกำลังของชาติในการพัฒนาประเทศ หากไม่มีการแก้ไข คาดว่าคนไทยจะ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 3 คน ต่อชั่วโมง และความสูญเสียสามแสนล้านบาทต่อปี (วีระ กสานติกุล และคณะ, 2545)

จังหวัดชลบุรี เป็นเมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่องเที่ยวทำให้สภาพการขนส่งและจราจรของจังหวัดชลบุรี หนาแน่นและคับคั่ง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีอัตราตายด้วยอุบัติเหตุขนส่งติด 1 ใน 10 อันดับแรกของประเทศในช่วงปีพ.ศ. 2534-2544 พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี, 2545) ในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลงนั้น สามารถกระทำได้โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนี้ควรปลูกฝังความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยตั้งแต่เด็กโดยเฉพาะเด็กมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งเป็นวัยที่อยู่ในช่วงวัยรุ่น เนื่องจากเป็นช่วงวัยที่วิกฤตต่อการปรับตัวเพราะเป็นวัยที่กึกก้องเอง ประมาท เป็นวัยเกือบสุดท้ายของชีวิต สำหรับการปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัย (วิไลกรณ์ แสหนวีสุข, 2544) หากหันไปตั้งวัยผู้ใหญ่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะทำได้ยากขึ้น

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยหลายปัจจัยด้วยกัน ดังผลการศึกษาของ นงคราญ ยุทธเสน (2539) ที่ศึกษาจิตลักษณะกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในทุกด้านและ สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประสิทธิภาพการสวมหมวกนิรภัย การกล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในทางสนับสนุนต่อการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ ไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) ที่กล่าวว่าปัจจัยที่จะกำหนดพฤติกรรมของบุคคลที่ดีที่สุดคือความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมนั้นซึ่งความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมนั้นมีปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการ คือ เจตคติต่อพฤติกรรม และการกล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของกลุ่มผู้ใกล้ชิดเกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญ

ดังนั้น การศึกษาความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ในครั้งนี้จึงใช้ ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ ไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) มาเป็นกรอบแนวคิดหลักในการศึกษา ซึ่งจะเป็นประโยชน์สำหรับ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลในการส่งเสริม ความเชื่อ เจตคติที่ถูกต้อง และมีการประชาสัมพันธ์ในกลุ่มบุคคลอ้างอิงของนักเรียนเพื่อทำให้เกิดความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อไป

#### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยภายนอกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับรถเป็น การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ และประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ

## จักรยานยนต์

2. เพื่อศึกษาเจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การคล้อยตามกลุ่ม อังอิงทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอังอิงทางอ้อม และ ความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอสาคู จังหวัดชลบุรี

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของเจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอังอิงทางตรง และปัจจัยภายนอก กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของเจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การคล้อยตามกลุ่มอังอิงทางอ้อม และปัจจัยภายนอก กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

## เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จัดอยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนกลาง คือมีช่วงอายุระหว่าง 16-18 ปี มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านร่างกาย จิตใจ และความคิด มีความคิดสร้างสรรค์ ทดลองทำสิ่งใหม่ๆ ขณะเดียวกันยังขาดประสบการณ์ ความคิดอ่านยังไม่เจริญสู่วุฒิภาวะ มองไม่ไกลถึงผลเสียที่จะตามมา และคิดว่าสิ่งเลวร้ายคงไม่เกิดกับตนทำให้วัยรุ่นมีความประมาท (เสาวรส มีกุล, 2543 หน้า) วัยนี้จึงเป็นวัยที่ควรได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังนี้

### การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ในการวิจัยนี้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอสาคู จังหวัดชลบุรี จึงเลือกวัดความตั้งใจที่มีความสำคัญ

และต้องนำมาใช้ในการขับขี่อยู่เสมอ ดังนี้ คือ การปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกัน ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ การตรวจสภาพ และดูแลรถจักรยานยนต์อยู่เสมอ หลีกเลี่ยงการขับขี่ในภาวะเสี่ยง เช่น ฝนตก ถนนลื่น และการหลีกเลี่ยงสารเสพติด โดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) มาเป็นกรอบแนวคิด ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีความครอบคลุมทั้งปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม และปัจจัยภายนอก ที่เกี่ยวข้องกับความตั้งใจ และพฤติกรรมของบุคคล อีกทั้งยังมีผู้นิยมใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของบุคคลกันอย่างกว้างขวาง โดยมีปัจจัยที่สัมพันธ์กับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามแนวคิดทฤษฎีดังกล่าวจะเรียงดังต่อไปนี้

**ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย**

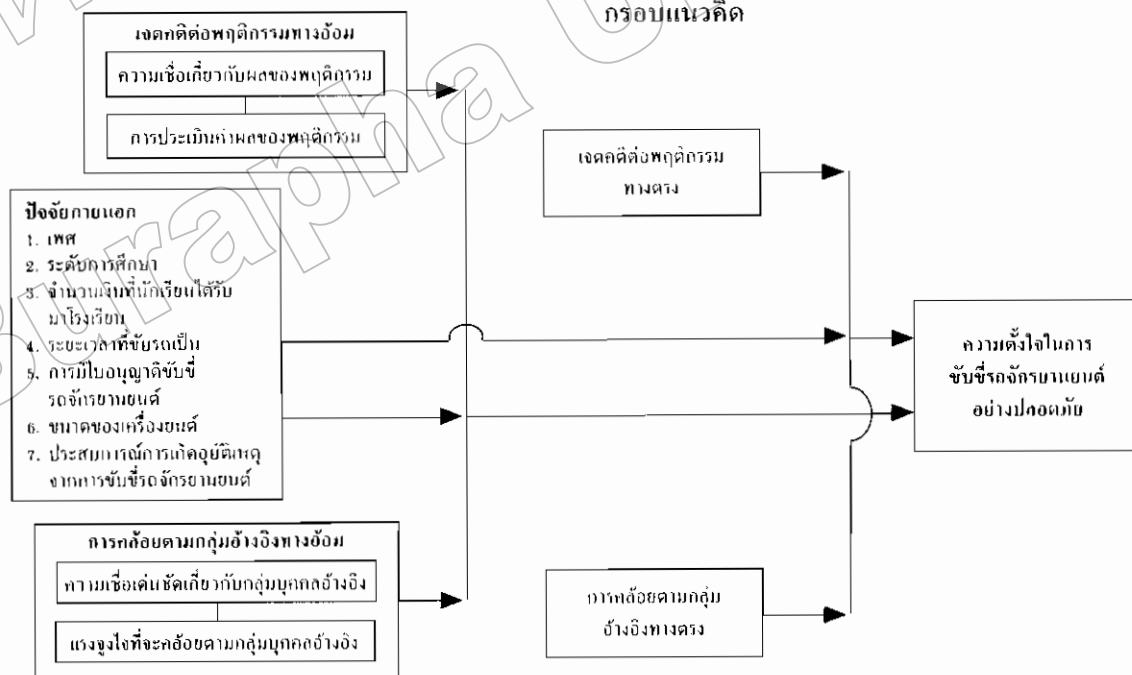
นักวิชาการด้านจิตวิทยา ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมของมนุษย์ และมีการพัฒนารูปแบบทฤษฎีเป็นทฤษฎีหลายๆ ทฤษฎี แต่ละทฤษฎีจะมีแนวคิดและองค์ประกอบของทฤษฎีแตกต่างกันออกไป ทฤษฎีที่ได้รับความนิยม และยอมรับแนวคิดในการศึกษาพฤติกรรมต่างๆ มากทฤษฎีหนึ่งคือทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action) ของไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) ในการวิจัยครั้งนี้จึงได้นำเอาทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล มาประกอบการศึกษาถึง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยมีรายละเอียดของทฤษฎีดังนี้

พื้นฐานและความสำคัญของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล เชื่อว่า มนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผลและจะใช้ข้อมูลที่มีอย่างระมัดระวังจะพิจารณาจากผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของตนก่อนที่จะตัดสินใจทำ

พฤติกรรมหรือไม่กระทำพฤติกรรม ดังนั้นพฤติกรรมส่วนมากจึงอยู่ภายใต้การควบคุมของความตั้งใจ หรือเจตนาของบุคคลหรือความตั้งใจเชิงพฤติกรรมของบุคคลที่เป็นตัวกำหนดที่ใกล้ชิดกับการกระทำพฤติกรรมต่างๆ ของบุคคลล้วนกระทำไปอย่างมีเหตุผลและพฤติกรรมของบุคคลส่วนใหญ่อยู่ภายใต้การควบคุมของความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ซึ่งความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมจะขึ้นอยู่กับปัจจัยกำหนด 2 ประการคือ เจตคติต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) กล่าวว่า สามารถวัดเจตคติต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในการวัดเจตคติคือพฤติกรรมและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรงตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลสามารถอธิบายได้ว่าเจตคติต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยทางตรง ร่วมกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรงจะเป็นตัวกำหนดความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ส่วนในการวัด เจตคติต่อพฤติกรรม

และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม ไอเซนและฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) เชื่อว่าเจตคติต่อพฤติกรรม ขึ้นอยู่กับความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับผลของการกระทำและการประเมินผลของการกระทำ ส่วนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อมเป็นการนำผลคูณของระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงเด่นชัดกับแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเด่นชัดมารวมกัน ซึ่งเจตคติต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยทางอ้อม ร่วมกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม จะเป็นตัวกำหนดความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอก ที่มีอิทธิพลต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยได้แก่เพศ ระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับรถเป็น การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยคาดว่าน่าจะมีความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ตามกรอบแนวคิดการวิจัยในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ของปัจจัยตามกรอบแนวคิดในการวิจัย

## วิธีดำเนินการวิจัย

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะอย่างสม่ำเสมอในอำเภอเสด็จ จังหวัดชลบุรี ปีการศึกษา 2547 รวม 3 โรงเรียนได้แก่โรงเรียนสิงห์สมุทร โรงเรียนเสด็จวิทยาคม โรงเรียนพลุดาหลวงวิทยา จำนวน 1,151 คน ขนาดตัวอย่าง ในการศึกษานี้มีจำนวน 440 คน ซึ่งเป็นจำนวนขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้จากการคำนวณขนาดตัวอย่างของทาบาคนิค และ ฟิเดล (Tabachnick & Fidell, 1989 cited in Polit, 1996) โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (stratified random sampling)

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองโดย การศึกษาจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ใช้แนวคิดจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ของไอเซนและฟิชไบน์ มาเป็นกรอบแนวคิด

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป เพศ ระดับชั้นปี จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับรถเป็น การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 แบบวัดความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับผลของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยการนำข้อความที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ที่ระบุผลของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่มีความถี่สูงๆ รวบรวมละ 75 มาสร้างเป็นข้อคำถามจะมีลักษณะการวัดเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale)

ระหว่าง เป็นไปไม่ได้ และ เป็นไปได้ โดยมีค่าคะแนน 5 ช่วงคือ เชื่อระดับมากว่าเป็นไปไม่ได้ (-2) เชื่อระดับน้อยว่าเป็นไปไม่ได้ (-1) ไม่แน่ใจ (0) เชื่อระดับน้อยว่าเป็นไปได้ (+1) เชื่อระดับมากว่าเป็นไปได้ (+2)

ส่วนที่ 3 แบบวัดการประเมินค่าผลของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นแบบประเมินความเป็นไปได้ของความเชื่อเกี่ยวกับผลของการเลือกที่จะขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่สอดคล้องกันส่วนที่ 2 จะมีลักษณะการวัดเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) ระหว่าง ไม่จำเป็น-จำเป็น โดยมีค่าคะแนน 5 ช่วงคือ ไม่จำเป็นอย่างยิ่ง (-2) ก่อนข้างไม่จำเป็น (-1) ไม่แน่ใจ (0) จำเป็นน้อย (+1) จำเป็นมาก (+2)

ส่วนที่ 4 แบบวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับบุคคลอ้างอิงแบ่งเป็น

4.1 แบบวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เป็นแบบวัดความเชื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความสำคัญต่อผู้ขับขีส่วนใหญ่จะสนับสนุนหรือคัดค้านผู้ขับขีในการที่จะเลือกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จะมีลักษณะการวัดเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) ระหว่าง สนับสนุน-คัดค้าน โดยมีค่าคะแนน 5 ช่วงคือ ความเชื่อระดับมากกว่าสนับสนุน (+2) ความเชื่อระดับน้อยกว่าสนับสนุน (+1) ไม่แน่ใจ (0) ความเชื่อระดับน้อยกว่าคัดค้าน (-1) ความเชื่อระดับมากกว่าคัดค้าน (-2) เช่นเดียวกัน

4.2 แบบวัดความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับบุคคลอ้างอิง เป็นแบบวัดที่สร้างขึ้นมา โดยนำผลของการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่กำหนดบุคคลอ้างอิงเด่นชัด ที่มีความถี่สูงๆ รวบรวมละ 75 มาสร้างเป็นข้อคำถามจะมีลักษณะการวัดเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) ระหว่างสนับสนุน-คัดค้าน โดยมีค่าคะแนน

5 ช่วงคือ ความเชื่อระดับมากกว่าสามสิบสาม (+2) ความเชื่อระดับน้อยกว่าสามสิบสาม (+1) ไม่แน่ใจ (0) ความเชื่อระดับน้อยกว่าสามสิบสาม (-1) ความเชื่อระดับมากกว่าสามสิบสาม (-2)

ส่วนที่ 5 แบบวัดแรงจูงใจที่จะกล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เป็นแบบวัดแรงจูงใจที่ผู้ขับขีจะขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกลุ่มบุคคลอ้างอิงเด่นชัดคำถามแต่ละข้อจะมีลักษณะการวัดเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) ที่สอดคล้องกับส่วนที่ 4.2 ระหว่างเป็นไปได้-เป็นไปได้ โดยมีความหมาย 5 ช่วงคือ เป็นไปได้อย่างมาก (5) เป็นไปได้ (4) ไม่แน่ใจ (3) เป็นไปไม่ได้ (2) เป็นไปไม่ได้อย่างยิ่ง (1) ที่สอดคล้องกับส่วนที่ 3.2

ส่วนที่ 6 แบบวัดเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยทางตรง โดยการนำค่าคุณศัพท์ที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของผู้ขับขีที่ระบุความรู้สึกต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่มีความถี่สะสมรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 มาสร้างเป็นข้อคำถามของแบบวัดเจตคติต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยใช้คำคุณศัพท์ที่วัดเป็นมาตรจำแนกความหมาย 2 ขั้ว เช่น ถูกต้อง-ผิดพลาด แบ่งเป็น 5 ช่วง ได้แก่ รู้สึกถูกต้องอย่างยิ่ง (+2) ก่อนข้างรู้สึกถูกต้อง (+1) ไม่แน่ใจว่าถูกต้องหรือผิดพลาด (0) ก่อนข้างรู้สึกผิดพลาด (-1) รู้สึกผิดพลาดอย่างยิ่ง (-2)

ส่วนที่ 7 แบบวัดความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นแบบวัดความตั้งใจที่จะขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยว่ามีความเป็นไปได้หรือเป็นไปได้ เพียงใด โดยมาตรวัด 2 ขั้ว ระหว่างเป็นไปได้-เป็นไปได้ แบ่งเป็น 5 ช่วง ได้แก่ มั่นใจมากว่าเป็นไปได้ (+2) มั่นใจน้อยว่าเป็นไปได้ (+1) ไม่แน่ใจ (0) มั่นใจน้อยว่าเป็นไปไม่ได้ (-1) มั่นใจมากว่าเป็นไปไม่ได้ (-2)

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ผ่านการรับรองด้านจริยธรรมในการดำเนินการวิจัยจากคณะกรรมการของมหาวิทยาลัยบูรพา และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา ถึงผู้อำนวยการของโรงเรียนที่ทำการศึกษาวิจัย ให้กลุ่มตัวอย่างกรอกแบบฟอร์มใบยินยอมเข้าร่วมวิจัยก่อนเก็บข้อมูล จากนั้นให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง ผู้วิจัยเก็บแบบสอบถามทันทีหลังจากทำเสร็จ นำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความครบถ้วนก่อนนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติต่อไป

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์สถิติทางสังคมศาสตร์ ซึ่งมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับรถเป็น การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ด้วยใช้สถิติบรรยาย (descriptive statistic) ได้แก่ จำนวน และร้อยละ

2. วิเคราะห์คะแนนเจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การกล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง การกล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อมและ ความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เนื่องจากข้อมูลมีการกระจายไม่เป็นโค้งปกติจึงพรรณนาโดยใช้ ค่ามัธยฐาน (Median) และพิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range)

3. วิเคราะห์ปัจจัยที่ร่วมกันทำนายความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบมีขั้นตอน (stepwise multiple regression analysis) แต่จากการทดสอบการแจกแจงของข้อมูล พบว่า จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การถ้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การถ้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม และโดยเฉพาะตัวแปรตาม คือ ความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีการแจกแจงไม่เป็นโค้งปกติ ทำให้ไม่เป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นของการใช้สถิติวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Munro, 2001) แม้จะทำการแปลงข้อมูลแล้วก็ตาม จึงได้ทำการทดสอบความสัมพันธ์ของปัจจัยด้วยการวิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมน (Spearman's rank correlation coefficient) ในด้านข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้นำมาหาความแตกต่างของความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยด้วยการวิเคราะห์โดยการทดสอบ แมนนิตันนี ยู (Mann-Whitney U Test) เนื่องจากข้อมูลดังกล่าวแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ชาย-หญิง มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์-ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์ขนาด 50-100 ซีซี กับ 101-150 ซีซี และเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์-ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามลำดับ ส่วนระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน และระยะเวลาที่ขับรถเป็น เป้าข้อมูลที่มีมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป จึงนำมาหาความแตกต่างของความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยด้วยการวิเคราะห์โดยการทดสอบ ครัสคาล-วอลลิส (Kruskal-Wallis Test)

### ผลการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษากครั้งนี้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวนทั้งสิ้น 440 คน เป็นเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน คือเป็นเพศชาย ร้อยละ 53.4 จำนวนเงินที่ได้รับมาโรงเรียนอยู่ระหว่าง 500-1,000 บาท ต่อเดือน ร้อยละ 51.1 ระยะเวลาที่ขับรถเป็นอยู่ระหว่าง 4-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.6 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 86.4 ขนาดของเครื่องยนต์อยู่ระหว่าง 101-150 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 58.6 และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.3

2. กลุ่มตัวอย่างมีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.6 กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้อุปกรณ์ในการป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ตรวจสภาพและดูแลรถจักรยานยนต์อยู่เสมอ หลีกเลี่ยงการขับขี่ในสภาวะเสี่ยงเช่นฝนตก ถนนลื่น หลีกเลี่ยงการใช้สารเสพติดก่อนการขับขี่ หลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ (ค่ามัธยฐาน (Median) = ตั้งใจมาก (2), พิสัยระหว่าง ควอร์ไทล์ (Interquartile Range) = 0,1,1,1,0 และ 0 ตามลำดับ) รายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตำแหน่งค่ามัธยฐาน ( $\Delta$ ) และ Interquartile Range (IQR) ของระดับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	ค่าใจ		Interquartile Range (IQR)
	ใจตั้งใจ	ใจไม่ตั้งใจ	
1. การปฏิบัติตามกฎจราจร	$\Delta$		0
2. การใช้อุปกรณ์การป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	$\Delta$		1
3. ตรวจสภาพและดูแลรถจักรยานยนต์อยู่เสมอ	$\Delta$		1
4. หลีกเลี่ยงการขับขี่ในสภาวะเสี่ยงเช่นฝนตก ถนนลื่น	$\Delta$		1
5. หลีกเลี่ยงการรับประทานสิ่งเสพติดก่อนการขับขี่	$\Delta$		0
6. หลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่	$\Delta$		0



3. กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติทางอ้อมระดับที่ดีมากต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 56.8 โดยมีความเชื่อว่าการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยจะทำให้ลดอุบัติเหตุ ป้องกันการบาดเจ็บ การจราจรเป็นระเบียบและยืดอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในระดับมาก (ค่ามัธยฐาน (Median) = มาก (2), พิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range) = 0, 0.1, และ 1 ตามลำดับ) รายละเอียดในตารางที่ 2 มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อมในระดับมากคิดเป็นร้อยละ 45.2 โดยมีความเชื่อว่าบุคคลที่มีส่วนสนับสนุนในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในระดับมาก ได้แก่ พ่อและแม่ (ค่ามัธยฐาน (Median) = สนับสนุนมาก (2), พิสัยระหว่าง ควอร์ไทล์ (Interquartile Range) = 1) รายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 2 ตำแหน่งค่ามัธยฐาน ( $\Delta$ ) และ Interquartile Range (IQR) ของระดับความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม

ความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม	สนับสนุน		คัดค้าน		Interquartile Range (IQR)
	2	1	0	-1	
1. ลดอุบัติเหตุ	$\Delta$				0
2. ป้องกันการบาดเจ็บ	$\Delta$				0
3. การจราจรเป็นระเบียบ	$\Delta$				1
4. เสถียรใจใจแก่เพิ่มขึ้น		$\Delta$			1
5. ยืดอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์	$\Delta$				1

ตารางที่ 3 ตำแหน่งค่ามัธยฐาน ( $\Delta$ ) และ Interquartile Range (IQR) ของระดับความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับกลุ่มบุคคลอ้างอิงต่อพฤติกรรม

ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มบุคคลอ้างอิง	สนับสนุน		คัดค้าน		Interquartile Range (IQR)
	2	1	0	-1	
1. พ่อ		$\Delta$			1
2. พ่อ	$\Delta$				1
3. แม่		$\Delta$			1
4. ครู-อาจารย์			$\Delta$		2

4. วิเคราะห์ความแตกต่างของ เพศ การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถ

จักรยานยนต์กับความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ผู้ที่เคยและไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 คือผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยน้อยกว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ส่วนเพศหญิง กับ เพศชาย ผู้ที่มีกับไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ และผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 50-100 ซีซี กับ 101-150 ซีซี มีความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 รายละเอียดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่า Mann-Whitney U Test (แสดงความแตกต่างของ เพศ การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์กับความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตัวแปร	Mean	SD	Mean rank	Mann-Whitney U Test	p
เพศ				22143	.13
ชาย	0.53	0.43	212.24		
หญิง	0.46	0.47	229.97		
การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์				11172.5	.5
มี	0.13	0.34	224.29		
ไม่มี	0.86	0.34	219.9		
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์				21332	.03
เคย	0.45	0.49	207.13		
ไม่เคย	0.54	0.49	231.74		
ขนาดของเครื่องยนต์				21648.5	.15
50-100 ซีซี	0.41	0.49	210.45		
101-150 ซีซี	0.58	0.49	227.58		

5. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม ระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับขีรถเป็นและขนาดของ

เครื่องชนิดกับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ส่วนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรงไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 รายละเอียดในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์แมนระหว่าง เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม ระดับการศึกษา จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับขี่รถเป็น และขนาดของเครื่องยนต์ กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (N = 440)

ตัวแปร	r	p-value
เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง	.28	< .01
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง	.05	.29
เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม	.23	< .01
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม	.14	< .01
ระดับการศึกษา	.28	.55
จำนวนเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียน ระยะเวลาที่ขับขี่รถเป็น	-0.5	.28
ขนาดของเครื่องยนต์	.49	.31

#### อภิปรายผล

1. ผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจาก ผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะเป็นผู้ที่มีความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่ มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองว่าจะขับขี่อย่างปลอดภัยได้อย่างไร จึงส่งผลให้มีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับ

ความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก ผู้ที่มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 มัธยมศึกษาปีที่ 5 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 จัดอยู่ในช่วงวัยเดียวกันคือ วัยรุ่นตอนกลางทำให้มีระดับความคิดและการรับรู้ในเรื่องของความปลอดภัยคล้ายกันจึงทำให้ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

3. จำนวนเงินที่ได้รับมาโรงเรียน ไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมติฐานเนื่องจากเงินที่นักเรียนได้รับมาโรงเรียนอาจไม่ได้นำมาใช้จ่ายในเรื่องของการซื้อ หรือจัดหาอุปกรณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย แต่จะนำไปใช้ในเรื่องของการซื้ออาหารและอุปกรณ์การเรียนมากกว่า

4. ขนาดของเครื่องยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจากขนาดของเครื่องยนต์เป็นตัวบอกความแรงของรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดซีซีมากจะวิ่งได้ความเร็วสูงกว่ารถจักรยานยนต์ที่มีขนาดซีซีน้อยกว่า แต่ในอำเภอ สัตหีบเป็นอำเภอที่อยู่ในหน่วยทหารมักจะมีรถกำหนดความเร็วในการขับขี่ในถนนหลายๆ สายทำให้รถที่มีขนาดเครื่องยนต์ที่ต่างกัน จะขับขี่ในความเร็วที่ไม่ต่างกันจึงทำให้ขนาดของเครื่องยนต์นั้นไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

5. เจตคติต่อพฤติกรรมทางตรง เจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อม และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เนื่องจากในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่จะประกอบไปด้วยการมีเจตคติที่ดีในการขับขี่และผู้ใกล้ชิดเห็นความสำคัญ ทำให้ผู้ขับขี่คล้อยตาม จึงส่งผลให้เกิด

ความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Ajzen & Fishbein, 1980)

#### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงเป็นข้อมูลพื้นฐานเรื่องหนึ่งในการดำเนินงานอนามัยโรงเรียน ควรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการมีใบขับขี่ โดยมุ่งเน้นถึงความพร้อมในการขับขี่มากกว่าการมีไว้เพื่อตรวจสอบ

2. ผลการวิจัยพบว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พยาบาลสามารถนำข้อมูลมาใช้ในการวางแผนการพยาบาล เพื่อที่จะปรับเปลี่ยนหรือส่งเสริม ความเชื่อ เจตคติ ให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความตั้งใจในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากขึ้น

3. กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติต่อพฤติกรรมทางอ้อมในระดับที่ดีมาก และดี มีเจตคติต่อพฤติกรรมทางตรงในระดับที่ดี และดีมากเป็นข้อมูลที่สามารส่งต่อให้ ครู อาจารย์ และผู้ที่เกี่ยวข้อง นำไปใช้ประกอบหรือประยุกต์การเรียนการสอนสุขศึกษาในเรื่องของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยมุ่งส่งเสริมความเชื่อเกี่ยวกับผลและการประเมินค่าของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พยาบาลชุมชนควรให้การสนับสนุนและร่วมมือกับโรงเรียน ในการชี้ให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายขับขีรถจักรยานยนต์เห็นถึงผลของการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น จัดโครงการเยี่ยม ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในโรงพยาบาล เพื่อให้เห็นตัวอย่างจริงว่าถ้าขับขี่ไม่ปลอดภัยแล้วจะ

ทำให้เกิดผลอย่างไร

4. กลุ่มตัวอย่าง มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อมในระดับมากและมากที่สุด มีความเชื่อว่าบุคคลที่มีผลต่อการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากที่สุดได้แก่ พ่อ แม่ และกลุ่มตัวอย่างยังมีแรงจูงใจที่จะปฏิบัติตามบุคคลเหล่านั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ โรงเรียน สถานีตำรวจ องค์การบริหารส่วนตำบล มีส่วนอย่างยิ่งในการจัดกิจกรรมให้คนในชุมชน พ่อและแม่ของนักเรียนมีความตระหนักถึงการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและเป็นตัวอย่างที่ดีกับบุตร

5. พยาบาลชุมชนสามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการค้นคว้าวิจัยเพิ่มเติมในการวิจัยเชิงทดลอง เพื่อหารูปแบบการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษา

#### กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์หลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้วิจัยขอขอบพระคุณกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย และขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา ที่สนับสนุนทุนบางส่วนในการศึกษาวิจัย

#### เอกสารอ้างอิง

ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร. *วารสารสาธารณสุขมูลฐาน ภาคกลาง*, 16(1), 45-54.

ทศพร อุทธิเสน และคณะ. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตอบสนองนโยบาย “เมาไม่ขับ” ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอเบตง จังหวัดยะลา. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 12(2), 241-246.

นงคราญ ยุทธเสน. (2539). จิตลักษณะกับพฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนักเรียน. วันที่ค้นพบคัดย่อ 31 ตุลาคม 2546, เข้าถึงได้จาก [http://www.buu.ac.th/thesis.tiac.or.th/result2t with AB.asp](http://www.buu.ac.th/thesis.tiac.or.th/result2t%20withAB.asp)

วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. (2544). การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบญจมาฆะมหาธา จังหวัดอุบลราชธานี. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

วีระ กสานติกุลและคณะ. (2545). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการแก้ไข. *เกียรติคุณประกาศ รางวัลผลงานวิจัย ประจำปี 2545 รางวัลชมเชย สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์*. กรุงเทพฯ : พีแอนด์แอดส์

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี. (2545).

แผนงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2545. ม.ป.ท.

สุจิตรา ทัดเที่ยง. (2535). ปัจจัยที่สัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.

Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding, attitude and predicting social behavior*. New Jersey: Englewood Cliffs Prentice-Hall Inc.

Munro, B.H. (2001). *Statistical methods for health care research*. (4<sup>th</sup> ed). New York: Lippincott Williams & Wilkins.

Polit, D.F. (1996). *Data analysis & statistic for nursing research*. New York: Appleton & Lange.