

ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ
รุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา
ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

**THE RELATIONSHIP BETWEEN MOTIVATION PREVENTION AND
PREVENTIVE BEHAVIOR AGAINST SEVERE INJURY FROM
MOTORCYCLE ACCIDENTS OF VOCATIONAL STUDENTS
IN PUBLIC EDUCATIONAL INSTITUTIONS IN MUANG
DISTRICT, NAKHON PATHOM PROVINCE.**

สมใจ อ่อนละเอียด

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
สิงหาคม 2560
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณางานนิพนธ์
ของ สมใจ อ่อนละเอียด ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต ของคณะสาขารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริรัตน์ ล้อมพงค์)


คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริรัตน์ ล้อมพงค์)


..... กรรมการ
(ศาสตราจารย์เกียรติคุณ ดร.บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธ์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.วุฒธร ต้นวัฒนกุล)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.นิภา มหารัชพงศ์)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.วัลลภ ใจดี)

คณะสาขารณสุขศาสตร์ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรสาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต ของคณะสาขารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณบดีคณะสาขารณสุขศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ยวดี รอดจากภัย)

วันที่ 18 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2560

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริรัตน์ ล้อมพงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ศาสตราจารย์เกียรติคุณ ดร.บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางด้วยดีเสมอมา ผู้ศึกษารัฐศึกษาซึ่งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณนายสาโรจน์ ลิ้มปิญญะ นางสาวปราณี ตั้งจารุวัฒนชัย และนางวาสนา สายเสมา ที่กรุณาตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในงานนิพนธ์ ปรับปรุง แก้ไข ข้อบกพร่อง และให้คำแนะนำในการสร้างเครื่องมือให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนครปฐม ผู้อำนวยการวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม อาจารย์ฝ่ายปกครองของทั้ง 2 แห่ง และนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ จังหวัดนครปฐม ที่ให้ความร่วมมือในการเก็บ และรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษาในครั้งนี้

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยการสนับสนุน และการให้กำลังใจจาก คุณแม่เจือ กิมเฮียะสวัสดิ์ นายอาคม อ่อนละเอียด นางสาวพิมพ์วัลลุช อ่อนละเอียด ตลอดจนบุคคลในครอบครัวกิมเฮียะสวัสดิ์ และครอบครัวอ่อนละเอียด อันเป็นที่รักยิ่งของผู้ศึกษา ซึ่งผู้ศึกษาขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง และขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่ช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน รวมทั้งทุกคนที่มีได้กล่าว นามในที่นี้ ที่ช่วยเหลือ และเป็นกำลังใจให้อย่างสม่ำเสมอ

คุณค่า และประโยชน์ของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาขอมอบเป็นกตัญญูทวดเวทีแด่บุพการี บวรพจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านทั้งในอดีต และปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มีการศึกษา และประสบความสำเร็จมาจนตราบเท่าทุกวันนี้

สมใจ อ่อนละเอียด

สิงหาคม 2560

58920222: ส.ม. (สาขารณสุขศาสตร์)

คำสำคัญ: แรงจูงใจในการป้องกัน/ อุบัติเหตุ/ หมวกนิรภัย/ การบาดเจ็บ/ พฤติกรรมการป้องกัน
 สมใจ อ่อนละเอียด: ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการ
 ป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษา
 ของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม (THE RELATIONSHIP BETWEEN MOTIVATION
 PREVENTION AND PREVENTIVE BEHAVIOR AGAINST SEVERE INJURY FROM
 MOTORCYCLE ACCIDENTS OF VOCATIONAL STUDENTS IN PUBLIC EDUCATIONAL
 INSTITUTIONS IN MUANG DISTRICT, NAKHON PATHOM PROVINCE) อาจารย์ที่ปรึกษา
 งานนิพนธ์: ศรีรัตน์ ล้อมพงศ์, Ph.D., 91 หน้า. ปี พ.ศ.2560.

รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะยอดนิยมของคนไทย ที่ใช้ในการเดินทาง แต่ปีจึงมี
 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เมื่อรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ คนขับ และ
 คนซ้อน มักได้รับบาดเจ็บสาหัส เนื่องจากศีรษะถูกกระแทกกับของแข็ง หรือของมีคม การใช้
 หมวกนิรภัย สามารถป้องกันความรุนแรงได้ระดับหนึ่ง แต่ประชาชน โดยเฉพาะวัยรุ่น นักเรียน
 นักศึกษา ไม่นิยมใช้ จึงต้องหาแนวทางส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัยประจำ ตลอดระยะเวลาการขับขี่
 หรือซ้อน ดังนั้น การศึกษานี้ จึงต้องการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับ
 พฤติกรรมการป้องกันบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา กลุ่ม
 ตัวอย่าง เป็นนักศึกษา 242 คน ซึ่งสุ่มมาจากสถานศึกษาของรัฐ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
 ข้อมูลเก็บโดยส่งแบบสอบถามให้ตอบในห้องเรียน เมื่อมีนาคม 2560 และวิเคราะห์ด้วย ร้อยละ
 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษาที่ศึกษา เป็นนักศึกษาชาย และหญิงพอๆ กัน (51.2% กับ
 48.8%) อายุเฉลี่ย 17.50 ± 1.59 ปี นักศึกษา ร้อยละ 45.9 ใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน และมีแรงจูงใจใน
 การป้องกันโดยรวม เฉลี่ยร้อยละ 82.8 รับรู้ความรุนแรงมากที่สุด รองลงมาคาดหวังผลป้องกัน รับรู้
 โอกาสเสี่ยง และคาดหวังว่าสามารถทำได้ เฉลี่ยร้อยละ 86.6, 86.5, 85.1 และ 72.9 ตามลำดับ
 นักศึกษา มีพฤติกรรมการป้องกันโดยรวม เฉลี่ยร้อยละ 76.5 ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรมากที่สุด
 รองลงมา ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ ตรวจสอบสภาพรถ สวมหมวกนิรภัย และไม่ขับเร็ว
 เฉลี่ยร้อยละ 84.1, 80.5, 78.2, 74.2 และ 65.4 ตามลำดับ แรงจูงใจในการป้องกันโดยรวม การรับรู้
 ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง คาดหวังผลการป้องกัน และคาดหวังสามารถป้องกันได้ กับ
 พฤติกรรมการป้องกันความรุนแรงสัมพันธ์กันเชิงบวก ให้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.234, 0.141,

0.161, 0.259 และ 0.276 ($p < .05$) ตามลำดับ ดังนั้น จึงควรส่งเสริมแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ
และความรุนแรงของการบาดเจ็บให้นักศึกษาเพิ่มขึ้น

58920222: M.P.H. (PUBLIC HEALTH)

KEYWORD: MOTIVATION TO PROTECT/ ACCIDENT/ HELMET/ SEVERE INJURY/
PROTECT BEHAVIOR.

SOMJAI ORMLAIED: THE RELATIONSHIP BETWEEN MOTIVATION
PREVENTION AND PREVENTIVE BEHAVIOR AGAINST SEVERE INJURY FROM
MOTORCYCLE ACCIDENTS OF VOCATIONAL STUDENTS IN PUBLIC EDUCATIONAL
INSTITUTIONS IN MUANG DISTRICT, NAKHON PATHOM PROVINCE. ADVISOR:
SRIRAT LORMPHONGS, Ph.D., 91 P.2017.

Motorcycles are a popular vehicle used by Thai people to travel. Each year, there are many motorcycle accidents. When a motorcycle is driving an accident, drivers and overlapping are often severely injured. Because the head is hit with a solid or sharp object. The use of helmets can prevent violence in one level, but people, especially teenagers or students are not popular use. It must find ways to promote them use always a safety helmet during driving or overlapping a motorcycle. Therefore, this study was to investigate the relationship between protection motivation concepts and behavior toward motorcycle accident victims of vocational students. The sample consisted of 242 students randomly selected from the public schools in Muang District, Nakhon Pathom province.

Data were collected by submitting a questionnaire to the classroom, by March 2017 and analyzed by percentage, mean, standard deviation and Pearson's correlation.

The results showed that students of male and female students amount close (51.2% and 48.8%), average age of 17.50 ± 1.59 years old. The students used the motorcycle every day were 45.9 percent. There were overall prevention motivation at the 82.8 percent of average score; perceived severity in the most, follow by response efficacy, vulnerability and self-efficacy in the least, at the 86.6, 86.5, 85.1 and 72.9 percent of average score respectively. The students had overall protective behavior at the 76.5 percent of average score; practice in traffic sign in the most, followed by not drinking alcohol before driving, motorcycle check, wear a helmet and not drive fast at the 84.1, 80.5, 78.2, 74.2 and 65.4 percent of average score respectively. Overall protection motivation; severity, vulnerability, response efficacy and self-efficacy and preventive behavior of students was positive correlated, given correlation coefficients 0.234, 0.141, 0.161,

0.259 and 0.276 respectively. So, it should be promoted motivation for prevent the accidents and severe injury in vocational students.

สารบัญ

	หน้า
ประกาศคุณูปการ.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
สมมติฐานในการศึกษา.....	3
กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
ขอบเขตการศึกษา.....	4
ข้อจำกัดในการศึกษา.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
สภาพและปัญหาอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ.....	7
แนวคิดและหลักการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง.....	11
ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง.....	13
แนวคิด ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันและที่เกี่ยวข้อง.....	19
หลักและวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร.....	26
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	27
บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา.....	29
รูปแบบการศึกษา.....	29
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	29
เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล.....	33
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	38

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา (ต่อ).....	38
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	38
การพิทักษ์สิทธิตัวอย่าง.....	40
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	41
ข้อมูลส่วนบุคคล.....	41
แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ.....	43
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ.....	51
ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกัน การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์.....	57
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	59
สรุปผลการศึกษา.....	60
อภิปรายผล.....	63
ข้อเสนอแนะ.....	65
บรรณานุกรม.....	67
ภาคผนวก.....	71
ภาคผนวก ก.....	72
ภาคผนวก ข.....	74
ภาคผนวก ค.....	87
ประวัติย่อของผู้ศึกษา.....	91

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนสัดส่วนนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม.....	31
2	การวิเคราะห์เนื้อหาและพฤติกรรมที่ต้องการวัด (Specification Table).....	34
3	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล.....	42
4	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามการรับรู้ความรุนแรง.....	43
5	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของการรับรู้ความรุนแรง.....	44
6	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามการรับรู้โอกาสเสี่ยง.....	45
7	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของการรับรู้โอกาสเสี่ยง.....	46
8	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามความคาดหวังในประสิทธิผล.....	47
9	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของความคาดหวังในประสิทธิผล.....	48
10	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามความคาดหวังในความสามารถของตนเอง.....	49
11	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของความคาดหวังในความสามารถของตนเอง.....	50
12	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับการรับรู้ ระดับความคาดหวัง และระดับแรงจูงใจในการป้องกัน.....	50
13	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ.....	52
14	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับการสวมหมวกนิรภัย ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ไม่ขับรถเร็ว ตรวจสภาพรถ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนขับและระดับพฤติกรรมการป้องกัน.....	56
15	จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ.....	57
16	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันบาดเจ็บรุนแรง.....	58

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวคิดในการศึกษาแรงจูงใจในการป้องกัน.....	3
2	ประเภทของหมวดนิรภัย.....	18
3	แผนภาพการสุ่มตัวอย่าง.....	32

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ เป็นปัญหาที่สำคัญ กรมการขนส่งทางบก ได้มีวิวัฒนาการ และขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ตามความเจริญของบ้านเมือง สังคมเปลี่ยนวิถีชีวิตมาใช้บริการสัญจรทางบก ภายหลังจากที่รับเอาการพัฒนาไปสู่ความทันสมัยมาเป็น นโยบายนำของประเทศ เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น การสร้างพื้นที่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม และเส้นทางเชื่อมโยง เพื่อการขนส่ง รวมทั้งการขยายตัวของจำนวนประชากร ทำให้ปริมาณ การจราจร และการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ ตลอดหลายปีที่ผ่านมา อุบัติเหตุจราจร ยังเป็นสาเหตุหลักแห่งการเสียชีวิตของคนทั่วโลกปีละ 1 ล้านคน และบาดเจ็บพิการอีกกว่า 10 ล้านคน (กรมควบคุมโรค, 2556)

กรมควบคุมโรค (2556) ระบุว่า อุบัติเหตุจราจร สร้างความเสียหายแก่ประเทศไทย ไม่น้อยกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท มีผู้พิการปีละประมาณ 1 แสนคน นอกจากความเสียหายทางเศรษฐกิจแล้ว ยังสร้างปัญหาด้านสังคมแก่ครอบครัว หรือลูกหลานที่ต้องรับภาระจากผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จึงเป็นปัญหา ที่ส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างต่อเนื่องยาวนาน และสมควรได้รับการแก้ไข สำหรับประเทศไทย นับว่าเป็นประเทศที่สูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดในโลก ตามสถิติขององค์การอนามัยโลก โดยอัตราการเสียชีวิตสูงถึงปีละ 25,000 คน เฉลี่ยวันละ 36-50 คน หรือชั่วโมงละ 2 คน (พิสิษฐ์ วงศ์เชียรธนา, 2557) และจากรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ปี พ.ศ.2556 พบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 46.5 ของการบาดเจ็บทั้งหมด ในจำนวนนี้ เด็กและเยาวชนไทยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 51.2 โดยเกิดจากรถจักรยานยนต์บาดเจ็บ ร้อยละ 86.6 และเสียชีวิต ร้อยละ 74.3 จากข้อมูลสถานการณ์แนวโน้มอุบัติเหตุ ปี 2555 พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทางบก รายกลุ่มอายุ การเสียชีวิตอันดับที่หนึ่ง ในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 12.1 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 9.8 และในช่วงอายุ 25-29 ปี ร้อยละ 8.8 และช่วงอายุ 30-34 ปี จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนสูงสุด คือ จังหวัดระยอง สูงถึง 75.78 รายต่อประชากรแสนคน ส่วนอีก 3 จังหวัดต่อมา คือ ภูเก็ต สระบุรี และสิงห์บุรี จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตในระดับสูง 9 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี ชุมพร นครนายก นครปฐม นครสวรรค์ และ

ปราจีนบุรี เหตุจากการเมาสุราหรือแข่งขันใช้ความเร็วสูง ขับขี่ยามวิกาล ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม (กรมควบคุมโรค, 2557)

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มวัยรุ่น ช่วงอายุ 10-19 ปี มักจะมีความสามารถในการรับรู้ และตอบสนองอันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ไม่ดี มีพฤติกรรมชอบเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายใน ให้เกิดความต้องการที่เสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น และไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยง ที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2546)

จังหวัดนครปฐม จากข้อมูลรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลนครปฐม ตั้งแต่ 1 มกราคม 2558-30 มิถุนายน 2558 มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ รวม 9,884 ราย เสียชีวิต 178 ราย พบว่า เป็นอุบัติเหตุการขนส่ง 3,648 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.9 เสียชีวิต 109 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.2 ของการบาดเจ็บและตายทั้งหมด และก็พบว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มากกว่า ร้อยละ 80.0 ของอุบัติเหตุจราจร โดยผู้ได้รับอุบัติเหตุเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 75.7 และไม่ใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 79.9 จากรายงานนี้พบว่า กลุ่มอาชีพของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีอาชีพเป็นผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 50.0 รองลงมาเป็นนักศึกษา ร้อยละ 38.0 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม, 2558)

อีกประการหนึ่ง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ด้วยสภาพที่มีตรอกซอกซอยมาก เป็นเมืองทางผ่านลงสู่ภาคใต้ จากสภาพเศรษฐกิจ ผู้คนต่างมีความเร่งรีบ ทำให้รถจักรยานยนต์มีบทบาทสำคัญในขณะนี้ โดยเฉพาะนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแรงจูงใจในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

สมมติฐานในการศึกษา

1. แรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก

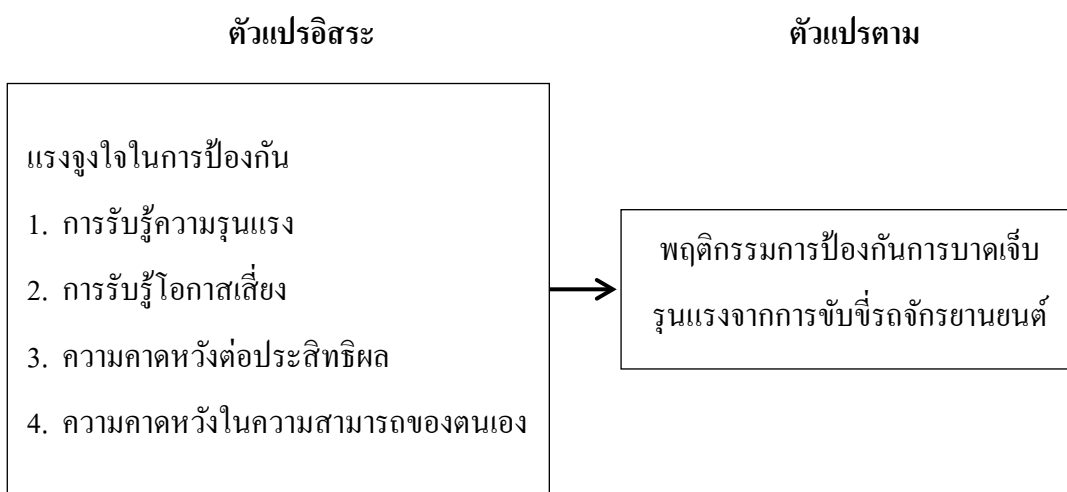
2. การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก

3. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก

4. ความคาดหวังต่อประสิทธิผลของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก

5. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีความสัมพันธ์กันเชิงบวก

กรอบแนวคิดในการศึกษา



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาแรงจูงใจในการป้องกัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงแรงจูงใจในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังต่อประสิทธิผล ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
2. ได้ทราบถึงพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับหลักการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
3. ได้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
4. เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาและเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้แก่ผู้สนใจศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุที่จะก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มประชากรอื่นต่อไป

ขอบเขตในการศึกษา

การศึกษานี้ ได้ทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาทุกคนที่มาวิทยาลัยที่มี หรือไม่มีรถจักรยานยนต์ก็ได้ ทั้งที่เป็นเจ้าของ หรือ ไม่เป็นเจ้าของก็ได้

พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เป็นการปฏิบัติในเรื่อง สวมหมวกนิรภัย ปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ การขับเร็ว และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่

แรงจูงใจในการป้องกัน ศึกษาตามแนวคิดของ Rogers 4 ประการ ประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังต่อประสิทธิผล และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง

การศึกษาในที่นี้ ศึกษาด้วย สหสัมพันธ์

ข้อจำกัดในการศึกษา

1. เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ ถ้ามานักศึกษาอาชีพศึกษาทุกคน คำถามบางข้อหากไม่ใช่ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ อาจตอบไม่ถูกต้อง
2. แรงจูงใจ ตามแนวคิดของ Rogers เป็นแรงจูงใจภายในตัวนักศึกษาเท่านั้น ส่วนปัจจัยภายนอกเช่น สมรรถนะของรถ ใบขับขี่ ขับเป็นหรือไม่ ซึ่งยังมีอีกหลายประการ ไม่ได้นำมาพิจารณา
3. การไปเก็บข้อมูลปลายทอม นักศึกษาจะสนใจในเรื่องสอบ โดยเฉพาะ ประเภทประกาศนียบัตรวิชาชีพ 3 อาจต้องเตรียมตัวไปสอบ หรือศึกษาต่อ ทำให้อ่านแบบสอบถามได้ไม่ดี
4. เหตุผลที่ต้องเก็บข้อมูลช่วงปลายทอม เนื่องจากตามกำหนดการศึกษา ต้องเรียนทอมที่ 3 ให้จบทอม ต้องลงทะเบียน Coursework จบแล้ว ต้องสอบหัวข้อ ซึ่งถ้าจะรอไปทอมหน้าก็จะเกินระยะเวลา ซึ่งจะไม่จบตามกำหนดการศึกษา

นิยามศัพท์เฉพาะ

นักศึกษา หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาในวิทยาลัยอาชีวศึกษา ประเภทประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในสถานศึกษาของรัฐ ที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะขับรถโดยมิได้คาดคิดมาก่อน เช่น ขับรถไปชนรถคนอื่น ถูกรถคนอื่นชน ล้มเอง ขับรถชนสิ่งกีดขวาง และขับรถชนต้นไม้ ไม่เฉพาะนักศึกษาที่เป็นเจ้าของรถเท่านั้น รวมถึงบิดามารดาไปส่ง รถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย

แรงจูงใจในการป้องกัน หมายถึง ความเชื่อ ความรู้สึก ความคิดว่าการรับรู้วิธีป้องกันหรือลดการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในหัวข้อที่เกี่ยวกับ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในประสิทธิผล ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง โดยที่

การรับรู้ความรุนแรง หมายถึง ความรู้สึก ความเชื่อ ความนึกคิดว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดการบาดเจ็บในระดับความรู้สึกที่ต่างกัน ถึงขั้นเสียชีวิต

การรับรู้โอกาสเสี่ยง หมายถึง ความรู้สึก ความเชื่อ ความนึกคิดว่าสภาพรถจักรยานยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ร่างกายบาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิตได้

ความคาดหวังต่อประสิทธิผล หมายถึง ความตั้งใจ ความหวัง ความมั่นใจว่า การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติ การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

ด้วยความระมัดระวัง การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ไม่บาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิต

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง หมายถึง ความตั้งใจ ความหวัง ความมั่นใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะป้องกันอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

การบาดเจ็บรุนแรง หมายถึง ความเสียหายหรืออันตรายต่อหน้าที่หรือ โครงสร้างของร่างกาย ที่ศีรษะ ระบบประสาทและสมอง สาเหตุจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เกิดในระดับที่ต่างกันประเมิน โดยพยาบาลประจำหอผู้ป่วย ในที่นี้ใช้มาตรวัดจากคะแนนวัดสติผู้ป่วย (Glasgow coma scale) แบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ บาดเจ็บเล็กน้อย (คะแนนตั้งแต่ 10) และบาดเจ็บรุนแรง (คะแนนน้อยกว่า 10)

พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ที่แสดงถึงความระมัดระวังในขณะที่ใช้รถ ปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย การดูแลสภาพรถ ไม่ขับรถเร็ว ปฏิบัติตามสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร และไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับรถ

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกสำหรับสวมตั้งแต่ศีรษะลงมาจนถึงใบหู เพื่อป้องกันหรือลดอันตรายเมื่อศีรษะได้รับความกระทบกระเทือน

สวมหมวกนิรภัย หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มอก. และตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งต้องสวมก่อนการขับขี่

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ศึกษาจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากหนังสือ ตำรา วารสารวิชาการ ฐานข้อมูลในอินเทอร์เน็ต นามาสรูป และเสนอผล เรียงตามลำดับดังนี้

1. สภาพและปัญหาอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ
2. แนวคิดและหลักการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง
3. ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง
4. แนวคิด ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันและที่เกี่ยวข้อง
5. หลักและวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สภาพและปัญหาอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ

1. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ.2551 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากคนร้อยละ 69.9 และเกิดจากปัจจัยอื่นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2554) สอดคล้องกับ ยุทธนา วรณปิติกุลและสุพิดา เรืองจิต (2550) ที่ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ ดังนี้

1.1 การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปกดการทำงานของสมอง ทำให้สั่งงานช้าลง การตัดสินใจช้าลง การกะระยะผิดพลาด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือไม่รู้กฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ

1.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกหัดการขับขี่อย่างถูกวิธี ส่วนใหญ่จะฝึกหัดขับขี่กันเอง จึงไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย และพบว่ามากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

1.4 ขาดการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ เครื่องยนต์บกพร่องก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

นอกจากนี้ยังพบว่า พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุยังน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เช่นเดียวกัน (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2546)

2. ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น (สุวรรณ เรื่องกาญจนเศรษฐ์, 2551) มี ดังนี้

2.1 วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (Novice driver) ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The lack of driving experience) ยังมีความรู้ ความสามารถในการรับรู้ และตอบสนองต่ออันตรายน้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ยังทำได้ไม่ดี การประมาณความเร็วที่ใช้ และระยะทางที่ควรหยุดยังไม่เหมาะสม ทั้งยังขาดทักษะ ประสบการณ์การขับขี่ ทำให้ยังไม่สามารถตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ ได้ดีพอ

2.2 วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (Risk taking behavior) เนื่องจากแรงผลักดันภายใน ให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง (Risk homestasis) ซึ่งในวัยรุ่นจะมีแรงผลักดันนี้สูงกว่าวัยอื่น ทั้งนี้ อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่นเอง แรงยุ แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่น อาจพบได้ในสถานการณ์ขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด เป็นต้น

2.3 วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และถือว่าเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคม เป็นเพื่อนคู่กายที่สร้างความอิสระ ทำให้เดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างใจ ลดความเบื่อ ความเซ็งกับการอยู่กับบ้าน สามารถพาตัวเข้ากับกลุ่มเพื่อน หรือร่วมกิจกรรมทางสังคมได้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (Unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า ดังนั้น กลุ่มวัยรุ่นจึงมีความเสี่ยงสูงสุดที่จะได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

2.4 วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ และใช้ยาก่อนการขับขี่ การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง โดยการมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 mg% จะทำให้สมองถูกกดการทำงาน การตัดสินใจช้าลง การคาดคะเนระยะผิดพลาด ความสามารถในการมองเห็นจะเสื่อมถอยลง และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2.5 วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการขับขี่ เช่น หมวกนิรภัย เพราะเห็นว่าการขี่รถเที่ยว การขับรถเป็นกลุ่ม หากใส่หมวกจะทำให้คุยเล่น ไม่ได้ หรือโทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้ และยังเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย จะทำให้รู้สึกท้อๆ เซย ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ทรงผมเสียทรง เวลาหันไปด้านหลังไม่สะดวก หากจะมีการใส่ ก็ใส่เพื่อกันตำรวจจับเท่านั้น

จากที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น พอจะสรุปได้ว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล เพราะเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุมากที่สุด โดยเฉพาะผู้ขับขี่จากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพราะขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีอาการมึนเมาขณะขับขี่ ไม่ชำนาญในการขับขี่รถ ขาดการตรวจสอบสภาพรถ ตลอดจนการไม่ควบคุมอารมณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีผลกระทบต่อร่างกาย และจิตใจของผู้เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อประเทศชาติ จึงควรมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยง และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้วัยรุ่นได้เห็นถึงอันตราย และผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกัน และลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง เมื่อได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

3.1 ความสูญเสียโดยตรง (Direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บ ภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู สภาพค่าชดเชยในระหว่างป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2546)

3.2 ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลกระทบที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตาย และการพิการเกิดขึ้น ก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่า ที่ได้ให้การศึกษอบรม และการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity loss) ของคนตาย และพิการ ถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บจะสามารถหารายได้ รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้า โศก เสียใจของครอบครัว และผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่ามิได้

จะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้น มีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก ในประเทศบราซิล ได้มีการศึกษาค่าความสูญเสียนี้ พบว่าค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียง ร้อยละ 6 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2546)

4. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัย ดังนี้

4.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน (*Human factor*)

4.1.1 ผู้ขับขี่ เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับ และควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างกัน เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยผู้ขับขี่ พบว่า มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้นประสาท และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่จะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับขี่ด้วยความลึกลับ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับเร็วเกินกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ ก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่งกับเพื่อน หรือการถูกเพื่อนทำทนาย

4.1.2 ผู้โดยสารจะเป็นผู้เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น จะมีการเร่งเร้า ให้ผู้ขับขี่ขับเร็วเกินกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และขับรถแข่งกันกับผู้อื่น จนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม 2537, หน้า 17)

4.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (*Vehicular factor*) มีสภาพชำรุดมีความบกพร่อง อันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งส่งผลให้อุปกรณ์เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบบังคับเลี้ยว ระบบการทรงตัว ระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือยางหมดสภาพ และจากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การถอดอุปกรณ์เดิมออก เช่น กระจกหลัง

4.3 ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม (*Roadway and environment factor*)

จากสภาพพื้นผิวถนน ที่มีลักษณะขรุขระ ชำรุด ลื่นเป็นหลุมเป็นบ่อ และยังมีปัจจัยเรื่องของสัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล และจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอกกลง คว้นไฟ ซึ่งเกิดจากการเผาขยะข้างทาง ทำให้ไม่สามารถจะมองเห็นถนน หรือรถคนอื่นได้ชัดเจน

แนวคิดและหลักการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง

1. แนวคิดและหลักการป้องกัน การเตรียมความพร้อมในการขับขีรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่ใช่เกิดขึ้นเพราะเหตุบังเอิญ แต่เกิดขึ้นจากการเตรียมการ หรือเตรียมตัวในการขับขี่ที่ไม่ดีและความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ดังนั้น จึงควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่ และความพร้อมของรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว

1.1 การเตรียมตัวก่อนการขับขี่ ผู้ขับขี่ต้องการออกกำลังกาย พักผ่อนร่างกายให้เพียงพอ งดดื่มสุรา ทำจิตใจให้ปลอดโปร่ง

1.2 การแต่งกายเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ทุกอิริยาบถ ทุกการเคลื่อนไหว ควรเลือกเครื่องแต่งกายให้เหมาะสม เสื้อที่สวมใส่ ควรเป็นเสื้อที่รัดรูปเล็กน้อย ส่วนสีสันทัน ควรหาสีที่เห็นได้ง่าย สะดุดตา รองเท้า ควรเป็นรองเท้าหุ้มข้อ ไม่ควรนำรองเท้าฟองน้ำ มาใส่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ กางเกง ควรเป็นกางเกงขายาวเพื่อปกป้องขาและหัวเข่า ถุงมือ การสวมใส่ถุงมือก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์ จะทำให้เกิดความมั่นใจในการบิดคันเร่งเป็นเวลานาน และถุงมือยังจะช่วยซับเหงื่อที่ออกมาขณะขับขี่ได้อีกด้วย

1.3 การสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า 2 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต มีสาเหตุมาจากการได้บาดเจ็บบริเวณศีรษะ ดังนั้น หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการขับขีรถจักรยานยนต์กล่าวคือ ช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณศีรษะ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีสมองบรรจุอยู่ภายใน และเป็นอวัยวะที่สำคัญ หากสมองได้รับการกระทบกระเทือนจนบาดเจ็บหรือพิการไปแล้ว จะไม่สามารถกลับฟื้นคืนดี เหมือนกับบาดแผลที่อื่นของร่างกายได้

2. ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

2.1 วัตถุประสงค์ของการรายงานความรุนแรง เพื่อประโยชน์ของการรักษาต่าง ๆ คือ เพื่อจัดลำดับการรักษา (Stage) เพื่อประกอบการตัดสินใจในการรักษา (Clinical decision) เพื่อประกอบการวางแผนในการรักษา (Planning) เพื่อประกอบการประเมินผลในการรักษา (Evaluation) เพื่อทราบการเปลี่ยนแปลงดีขึ้นหรือเลวลง เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายในการรักษาและการทดแทน และเพื่อการวางแผนป้องกัน

2.2 ประเภทความรุนแรงของการบาดเจ็บ

2.2.1 แบ่งตามระยะการดูแลรักษา กลุ่มศัลยแพทย์ ได้จำแนกความรุนแรงของผู้บาดเจ็บ ออกเป็น 3 ระยะ คือ

2.2.1.1 ผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤติ (First emergency) ได้แก่ ผู้บาดเจ็บรุนแรง จะต้องได้รับการรักษาทันทีภายใน 2-3 นาที และไม่เกิน 2 ชั่วโมง

2.2.1.2 ผู้ป่วยบาดเจ็บฉุกเฉินมาก (Second emergency) ได้แก่ ผู้บาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาภายใน 6 ชั่วโมง

2.2.1.3 ผู้ป่วยฉุกเฉิน (Third emergency) ได้แก่ ผู้บาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาภายใน 24 ชั่วโมง

2.2.2 แบ่งตามลักษณะทางกายภาพ การจำแนกความรุนแรงของการบาดเจ็บตามลักษณะทางกายวิภาค (Abbreviated Injury Scale-ALS) เป็นระบบทางกายวิภาค (Anatomic) ใช้แบ่งประเภทของการบาดเจ็บที่ใช้กันมากที่สุด และมักนิยมใช้ร่วมกับระบบการให้แต้มสำหรับควบคุมความรุนแรงของบาดแผล (Injury Severity-ISS) ระบบ AIS ได้แบ่งความรุนแรงออกเป็น 6 ระบบคือ

2.2.2.1 บาดเจ็บเล็กน้อย (AIS-1, minor injury) มีบาดแผลเล็กน้อย แผลฉ้ำหรือถลอก กระดูกแขนร้าว ไม่เคลื่อนที่

2.2.2.2 บาดเจ็บปานกลาง (AIS-2, moderate injury) มีบาดแผลปานกลาง แผลยาวน้อยกว่า 2 นิ้ว (บริเวณร่างกาย) แผลยาวน้อยกว่า 1 นิ้ว (บริเวณใบหน้า) สมองกระทบกระเทือนเล็กน้อย (Mild contusion) กระดูกแขนร้าวไม่เคลื่อนที่

2.2.2.3 บาดเจ็บมาก (AIS-3, severe injury) มีบาดแผลมาก แผลยาวกว่า 4 นิ้ว (บริเวณร่างกาย) หรือแผลทะลุไม่ถึงชั้นกล้ามเนื้อ กระดูก แขนหักและเคลื่อนที่ แผลยาวมากกว่า 1 นิ้ว (บริเวณ ใบหน้า) กระดูกแขน ขา ร้าว รุนแรงอาจถึงตายได้

2.2.2.4 บาดเจ็บสาหัส (AIS-4, serious injury) เป็นอันตรายต่อชีวิต แต่อาจรอดได้ ลักษณะของการบาดเจ็บ เช่น มีม้ามแตก กระดูกซี่โครงหักหลายซี่ก อกรวนข้างเดียว (Flail chess)

2.2.2.5 บาดเจ็บวิกฤติ (AIS-5, critical injury) การรอดไม่แน่นอน การบาดเจ็บรุนแรง อกรวน 2 ข้าง มีการฉีกขาดของตับรุนแรง

2.2.2.6 บาดเจ็บวิกฤติมาก (AIS-6, maximum injury) ไม่รอด สมองไม่ทำงาน เลือดตกในสมองมาก เส้นเลือดแดงใหญ่ถูกตัดขาด ซึ่งอาจตายภายใน 60 นาที

2.2.3 แบ่งตามระบบ ISS การจำแนกความรุนแรงระบบ ISS (Injury Severity Score-ISS) เนื่องจากการจำแนกความรุนแรงของการบาดเจ็บระบบ AIS เป็นการมองเฉพาะส่วน การประเมินการบาดเจ็บต้องมองทุกส่วนที่ได้รับบาดเจ็บ การจำแนกความรุนแรงของการบาดเจ็บระบบ ISS จึงถูกพัฒนาขึ้น มีคะแนนตั้งแต่ 1 ถึง 75 โดยผู้บาดเจ็บที่มีค่า AIS 6 จะมีค่า ISS เท่ากับ

75 คะแนน ISS คำนวณจากผลรวมของคะแนน AIS 3 ค่า (จากส่วนต่าง ๆ ของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บ) ที่มีค่าสูงสุดยกกำลังสอง

2.2.4 แบ่งตามคะแนน Glasgow coma score การให้คะแนนวัดสติของผู้ป่วย เป็นการประเมินแบบกว้าง ๆ มีคะแนนตั้งแต่ 3 ถึง 15 คะแนนสูงแสดงว่า มีสติรับรู้ที่ดี มีระบบการทำงานของสมองดี ประเมินจากพฤติกรรมตอบสนองของตา (Eye opening) การพูด (Verbal response) และการเคลื่อนไหวของกล้ามเนื้อ (Motor response) ดังนี้

2.2.4.1 Eye opening ถ้าผู้ป่วยลืมตาได้เอง (Spontaneous) ได้ 4 คะแนน, ให้เสียงเรียกจึงลืมตา (To voice) ได้ 3 คะแนน, ทำให้เจ็บจึงลืมตา (To pain) ได้ 2 คะแนน, ไม่ลืมตาได้ 1 คะแนน

2.2.4.2 Verbal response การพูด-ตอบ สามารถตอบได้ถูกต้องได้ 5 คะแนน, พูดสับสน (Confused) ได้ 4 คะแนน, พูดเลอะเลือน (inappropriate words) ได้ 3 คะแนน, พูดฟังไม่เข้าใจ (Incomprehensible words) ได้ 2 คะแนน, ไม่ตอบ (None) ได้ 1 คะแนน

2.2.4.3 Motor response เคลื่อนไหวตามสั่งได้ (Response) คะแนน, เคลื่อนไหวมาปิดบริเวณที่กระตุ้นให้เจ็บ (Localize pain) ได้ 5 คะแนน, ชักแขนหนี (Withdraw to pain) ได้ 4 คะแนน, งอศอกเมื่อเจ็บ (Flexion to pain) ได้ 3 คะแนน,เหยียดแขนเกร็งเมื่อเจ็บ (Extension to pain) ได้ 2 คะแนน และไม่มีปฏิกิริยาตอบสนองต่อการเจ็บปวดเลย (None) ได้ 1 คะแนน

ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรุนแรง

1. **มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร** ได้กล่าวว่า มาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการ (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2546) คือ

1.1 มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and training) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้น ตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ และเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย

ความหมายและวิธีการให้การศึกษาระดับปฐมวัย ไม่เพียงแต่ให้ความรู้และความเข้าใจในปัญหาแต่จะต้องปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety conscious) ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย (Discipline) ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง และปลอดภัย ไม่เพียงนำความรู้เพื่อใช้ประโยชน์แก่

ตนเอง ครอบครัว และสังคม เท่านั้น แต่จะต้องถ่ายทอดได้ ปฏิบัติได้ถูกต้องในชีวิตจริง การฝึกอบรมจึงเหมาะสมในมาตรการนี้ โดยแบ่งเป็น 2 วิธี

1.1.1 Direct method การจัดการให้ความรู้ในชั้นเรียน สอนจรรยา โรงเรียน สำหรับอบรมผู้กระทำผิด มีช่วงเวลาที่กำหนดเช่น ใน 3-6 วันๆละ 1 ชม. (Traffic garden)

1.1.2 Indirect method การจัดการให้ความรู้ ปลูกฝังค่านิยม ธรรมะค่านอกห้องเรียน โดยใช้สื่อ (Media)

1.2 มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกที่ใช้บังคับอยู่เป็นหลักแล้ว ที่ใช้ลงโทษผู้ฝ่าฝืนละเมิดได้แก่

1.2.1 พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายแม่บทที่สำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุใช้บังคับแก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนจูง จี๋ ไถ่ สัตว์ เจ้าของรถ

1.2.2 พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายให้ความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรถยนต์ขนาดใหญ่ คือ รถโดยสาร รถบรรทุก ใช้บังคับแก่ ผู้ขับรถ ผู้เก็บเงินค่าโดยสาร นายตรวจรถ

1.2.3 พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายควบคุมการจดทะเบียน รถยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล สามล้อเครื่อง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ และเจ้าของ

1.2.4 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 เรื่อง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ เครื่องหมายจราจร

1.3 มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะ และสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของถนน สิ่งแวดล้อมของถนน และการปรับปรุงยานพาหนะ

การปรับปรุง และแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร เป็นแนวทางการแก้จากสาเหตุแท้จริงของอุบัติเหตุ เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

1.3.1 การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อม ตามลักษณะของทาง โดยมีแนวทางจากประเทศอังกฤษ ดังนี้

1.3.1.1 ปรับปรุงสัญญาณไฟ (Traffic signals) เช่น ติดตั้งสัญญาณไฟ การตั้งรอบสัญญาณไฟ (Timing) ตั้งระยะสัญญาณไฟ (Phrasing) เพิ่มความเข้มของสัญญาณไฟ (High intensity) ติดตั้งสัญญาณไฟคนข้ามถนน

1.3.1.2 ให้แสงสว่าง (Lighting) บริเวณสัญญาณ เครื่องหมายจราจร ทางข้ามทางม้าลาย ทางโค้ง

1.3.1.3 ปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า เช่น สร้างเกาะกลางถนน ร้วริมถนน ทางม้าลาย สะพานลอยหรืออุโมงค์

1.3.1.4 การห้ามจอดรถ (Parking restriction)

1.3.1.5 การจัดช่องทางเดินรถ (Vehicle canalization) โดยการทำเครื่องหมายที่ถนน เส้นคู่ ลูกศร

1.3.1.6 ปรับปรุงป้ายจราจร (Signaling)

1.3.1.7 ปรับปรุงผิวจราจร (Carriageway surface) โดยการปรับปรุง ซ่อมแซม เพิ่มความฝืด ตีเส้นขาวที่ขอบทาง ทำส่วนนูนขึ้นบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็ว (Speed control)

1.3.1.8 การจัดการอื่นๆ เช่น การทำวงเวียน เดินรถทางเดียว ทำเกาะกลางถนน ยาวตลอด

1.3.2 การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะการชน โดยมีประเทศสหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย เป็นตัวอย่าง ปรับปรุงด้านกายภาพ (Physical facilities) ทางวิศวกรรมจราจร (Traffic engineering) การควบคุมจราจร (Traffic control) ใดๆอย่างหนึ่ง หรือ ทั้ง 3 อย่าง ประกอบกัน เช่น ในกรณีชนคนเดินเท้า ควรปรับปรุงติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม จัดให้มีทางม้าลาย สร้างร้วริมถนน สร้างเกาะกลางถนนยาวตลอด สร้างสะพานข้าม หรืออุโมงค์ จำกัดความเร็ว ถ้าชนกลางคืนให้ปรับปรุงไฟถนน

2. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี หรือไล่ต้อนสัตว์ ในทางเดินรถ ช่องเดินรถ โดยปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ (มาตรา 4)

การใช้รถ ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 6) ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้คิดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่อง หมายเลข หรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)

การใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้ โดยชัดแจ้ง ภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ (มาตรา 11) รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณ โดยเฉพาะดังต่อไปนี้ เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร (มาตรา 12)

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่เจ้าพนักงานหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21) ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏอยู่ข้างหน้า สัญญาณจราจร ไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ ไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ ไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง (มาตรา 22)

การใช้ทางเดินรถ การขับรถ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 36) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงท้ายรถ (มาตรา 38)

2.2 กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่งแต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว (ข้อที่ 3)

2.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ.2522

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลี่ยนหมวกเป็น รูปกลมปิดหน้า ด้านข้าง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใส และไม่มีสี

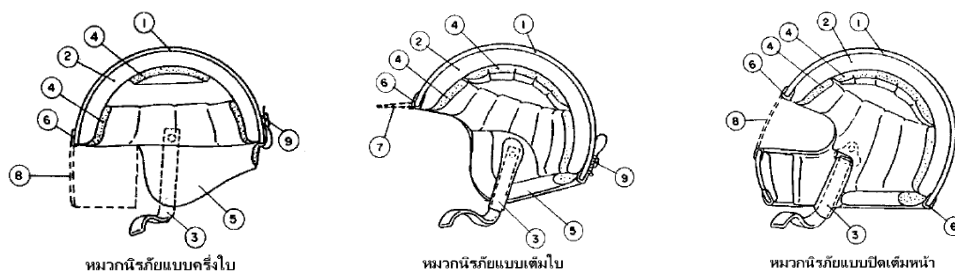
“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปกลม ปิดด้านหน้าและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าปิดเหนือคิ้วลงมา ตลอดจนถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่ง ทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอหูในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใส และไม่มีสี

ข้อที่ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัย แบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นแบบ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อที่ 3 ในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้อง สวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้ หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้จากเกิดเหตุอุบัติเหตุ



ภาพที่ 2 ประเภทของหมวกนิรภัย

ที่มา: สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2550

หมายเหตุ (1) เปลือกหมวก (2) รองใน (3) สายรัดคาง (4) เบาะรอง (5) แผ่นปิดหู (6) ขอบหมวก (ถ้ามี) (7) กะบังหมวก (ถ้ามี) (8) บังลม (ถ้ามี) (9) ที่รับสายรัดแว่นตา (ถ้ามี)

3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of Cause of Accident) ทฤษฎีโดมิโน

(Domino theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ เฮนริช (H.W.Heinrich, อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตระ, 2536, หน้า 7) กล่าวว่า การบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้ม ย่อมทำให้ตัวโดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

3.1 โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมือง ย่อมมีความแตกต่างกัน

3.2 โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ

3.3 โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/ Unsafe condition) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

3.4 โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติภัย (Accident) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคม หรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคล หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะที่ขับจี้รถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.5 โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries of damage) ได้แก่ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น

การป้องกันตามทฤษฎีโดมิโน หรือ ห่วงโซ่อุบัติเหตุ เมื่อตัวโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของบุคคลออก การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

จากทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถป้องกันอุบัติเหตุโดยเน้นที่พฤติกรรมของบุคคล สำหรับการศึกษาครั้งนี้ สนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่เป็นมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล และเพื่อเป็นการวางแผนป้องกันปัญหาก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้นเพื่อไม่ให้ปัญหาลูกกลามต่อไป

แนวคิด ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันและที่เกี่ยวข้อง

1. หลักพื้นฐานของการจูงใจ การจูงใจ (Motivation) หมายถึง อิทธิพลภายในบุคคล เกี่ยวข้องกับระดับการกำหนดทิศทาง และการใช้ความพยายามในการทำงาน จึงเป็นสิ่งเร้า ทำให้บุคคลเกิดความคิดริเริ่ม ควบคุม รักษาพฤติกรรม และการกระทำ ส่วนสิ่งจูงใจ (Motivators) ปัจจัยที่เป็นการจูงใจในการทำงานให้มากขึ้น

2. แนวคิดและทฤษฎีแรงจูงใจ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ สมชาย หิรัญกิตติ สุดา สุวรรณากิรมย์ ชวลิต ประภาวนนท์ และสมศักดิ์ วานิชยาภรณ์, 2545, หน้า 305)

2.1 แนวคิดการจัดการตามหลักพฤติกรรมศาสตร์ของการจูงใจ : ทฤษฎี X และทฤษฎี Y ของ McGregor ได้ศึกษาถึงวิธีการที่ผู้บริหารมองตัวเอง สัมพันธ์กับบุคคลอื่น แนวคิดนี้ต้องการความคิด ในการรับรู้ธรรมชาติของมนุษย์ในข้อสมมติฐาน 2 ประการ

2.1.1 สมมติฐานเกี่ยวกับทฤษฎี X (Theory X assumptions) สมมติฐานแบบดั้งเดิมเกี่ยวกับลักษณะของบุคคล ว่ามนุษย์ไม่ชอบการทำงาน และจะหลีกเลี่ยงงานถ้าสามารถทำได้ คนส่วนใหญ่ที่ไม่ชอบทำงานจะต้องถูกบังคับ ควบคุม สั่งการ และใช้วิธีการลงโทษ ซึ่งมนุษย์โดยเฉลี่ย

พอใจการถูกบังคับ ต้องการเลี้ยงความรับผิดชอบ มีความทะเยอทะยานน้อย และต้องการความปลอดภัย

2.1.2 สมมติฐานเกี่ยวกับทฤษฎี Y (Theory Y assumptions) McGregor กล่าวว่ามนุษย์ใช้ความพยายามทางกายภาพ ทางจิตใจ ในการทำงานตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นการเล่นหรือการพักผ่อน การควบคุมภายนอก และอุปสรรคของการลงโทษ ไม่ใช่วิธีการเดียวที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร บุคคลจึงใช้การควบคุมตนเอง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์

2.2 ทฤษฎีแรงจูงใจมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy Needs) Abraham Maslow เป็นนักจิตวิทยา และนักมนุษยวิทยา ซึ่งอธิบายถึง พฤติกรรมของมนุษย์ว่ามีความต้องการ โดยมีฐานแนวคิด หรือสมมติฐานแนวคิดของทฤษฎี 3 ประการ มนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่มีความต้องการอย่างไม่มีที่สิ้นสุด มีความต้องการตลอดเวลา และมากขึ้นเรื่อย ๆ ขึ้นอยู่กับสิ่งที่เขาได้รับ หรือมีอยู่แล้ว เมื่อความต้องการอย่างใดอย่างหนึ่งได้รับการตอบสนอง ความต้องการด้านอื่น ๆ จะเกิดขึ้นแทนที่ กระบวนการอย่างนี้ จะเกิดขึ้นต่อเนื่องกันไปไม่มีวันยุติ ประการที่สอง ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้ว จะไม่เป็นสิ่งจูงใจพฤติกรรมของมนุษย์อีก แต่ความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง จะเป็นสิ่งจูงใจต่อไป ประการที่สาม ความต้องการของมนุษย์สามารถจัดได้เป็นลำดับชั้น เมื่อความต้องการในลำดับต่ำ ได้รับการตอบสนองจนเต็มที่แล้ว ความต้องการในลำดับสูงขึ้น ถัดไปจะเกิดขึ้น และมนุษย์ก็จะแสวงหาสิ่งที่จะตอบสนองความต้องการเรื่อย ๆ ไป ทฤษฎีของ Maslow ศึกษาเพื่อต้องการทราบถึงความต้องการแต่ละลำดับชั้น ซึ่งผลการศึกษาพบว่า

2.2.1 ความต้องการทางด้านร่างกาย ราว 5% ไปได้แก่ อาหาร อากาศ น้ำ เพศ และการพักผ่อนนอนหลับ เป็นต้น แต่ในความต้องการปัจจัยที่จะตอบสนองในระดับองค์การนั้น ได้แก่ การจ่ายเงิน เงื่อนไขการทำงานที่พึงพอใจ

2.2.2 ความต้องการทางด้านความปลอดภัย ราว 10% ไปได้แก่ การคุ้มครอง ป้องกัน ส่วนปัจจัยที่ต้องการในระดับองค์การนั้น ได้แก่ สภาพการทำงานที่ปลอดภัย และการงานที่มั่นคง

2.2.3 ความต้องการทางด้านสังคม ราว 20% ไปได้แก่ ความรัก การมีส่วนร่วม ปัจจัยที่ต้องการในระดับองค์การ ได้แก่ การรวมกลุ่มทำงาน การนิเทศ สมาคมอาชีพ

2.2.4 ความต้องการการยอมรับนับถือรางวัลทั่วไป ได้แก่ เกียรติยศ ชื่อเสียง สถานภาพ ปัจจัยที่ต้องการในระดับองค์การนั้น ได้แก่ การยอมรับจากสังคม ชนิตของงาน สถานภาพในงาน

2.2.5 ความต้องการความสำเร็จ รางวัลทั่วไป ได้แก่ ความก้าวหน้า การสร้างสรรค์ พัฒนา ปัจจัยที่ต้องการในระดับองค์การนั้น ได้แก่ งานที่ทำทาสัมฤทธิ์ผลในงาน ความก้าวหน้าในองค์การ

2.3 ทฤษฎีการจูงใจของเฮอริชเบิร์ก (Frederick Herzberg : Herzberg's two-factor Theory) ได้พัฒนาแนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจ ในปี ค.ศ.1950-1959 และในช่วงแรกของปี ค.ศ. 1960-1969 ว่า ประกอบด้วย 2 ปัจจัย

2.3.1 ปัจจัยการจูงใจหรือตัวจูงใจ เป็นปัจจัยภายในของบุคคลที่มีอิทธิพลในการสร้างความพึงพอใจในการทำงาน

2.3.2 ปัจจัยการชำรงรักษา หรือปัจจัยสุขอนามัย เป็นปัจจัยภายนอก ที่ป้องกันไม่ให้พนักงานเกิดความไม่พึงพอใจในการทำงาน

2.4 ทฤษฎีการจูงใจของ E.R.G. (E.R.G. Theory) Alderfer ผู้สร้างทฤษฎีการจูงใจ E.R.G. ได้จำแนกความต้องการออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

2.4.1 ความต้องการเพื่อการดำรงชีวิต (Existing needs) ความต้องการทางด้านกายภาพ และความปลอดภัยทางด้านวัตถุ

2.4.2 ความต้องการความสัมพันธ์ (Relatedness needs) ความต้องการในด้านการที่จะมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่นๆ

2.4.3 ความต้องการความเจริญก้าวหน้า (Growth needs) การที่บุคคลนั้นเผชิญปัญหา ในสภาพแวดล้อมที่ทำให้เขาได้ใช้ความสามารถที่มีอยู่อย่างเต็มที่ หรือได้พัฒนาความสามารถได้เพิ่มขึ้น

2.5 ทฤษฎีการจูงใจของ David McClelland (Achievement Theory) McClelland ได้เสนอแนวคิดว่ามีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานอยู่ 3 อย่างด้วยกัน คือ

2.5.1 ความต้องการความสำเร็จ เป็นแรงขับเพื่อที่จะให้งานที่ทำประสบความสำเร็จดีที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐาน

2.5.2 ความต้องการความรัก ความเป็นพวกพ้อง ต้องการเพื่อสร้าง และรักษา สัมพันธภาพกับบุคคลอื่น

2.5.3 ความต้องการมีอำนาจบารมี ต้องการที่จะมีอำนาจในการบังคับบัญชา และ อิทธิพลเหนืออิทธิพลต่อคนอื่นนั่นเอง

2.6 ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค (Protection motivation theory) ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกันโรคมิขึ้นครั้งแรก ในปี พ.ศ.2518 โดยโรเจอร์ (Roger R.W. 1975) และได้รับการ ปรับปรุงแก้ไข นำมาใช้ใหม่อีกครั้ง ในปี พ.ศ.2526 (Dunn and Rogers 1986) โดยทฤษฎีนี้ เกิดขึ้น จากความพยายาม ที่จะทำความเข้าใจในกฎเกณฑ์ของการกระตุ้นให้เกิดความกลัว โดยเน้นเกี่ยวกับการ ประเมินการรับรู้ด้านข้อมูลข่าวสาร ที่เป็นความรู้ หรือประสบการณ์ทางสุขภาพ และการให้ ความสำคัญกับสิ่งที่มาคุกคาม และขบวนการของบุคคล เพื่อใช้ขบคิดแก้ปัญหาในสิ่งที่กำลังคุกคาม อยู่ นั่น การให้ความสำคัญแก่สิ่งที่กำลังคุกคาม จะหมายรวมถึงการประเมินปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นผลให้ ความน่าจะเป็นของการเพิ่ม หรือลดลงของการตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งที่มาคุกคามทางสุขภาพ อาจเป็นได้ทั้งปัจจัยภายใน หรือภายนอกร่างกายบุคคล เช่น

2.6.1 ความรุนแรงของโรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Noxiousness)

2.6.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Perceived probability)

2.6.3 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response efficacy) และจากองค์ประกอบหรือตัวแปรที่ทำให้เกิดความกลัว จะทำให้เกิดสื่อกลางของกระบวนการรับรู้ ทำให้เกิดการรับรู้ในความรุนแรง จนสามารถประเมินความรุนแรงได้ การทบทวนการณ เกิดความ คาดหวังในการทบทวนการณ รับรู้ในความสามารถในการตอบสนองการทบทวนการณ ทั้งหมดนี้ ทำให้เกิดแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และความตั้งใจที่จะตอบสนองใน ที่สุด ต่อมาในปี พ.ศ.2526 ได้มีการเพิ่มตัวองค์ประกอบตัวที่ 4 คือ ความหวังในประสิทธิผลตน สาระของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ความรุนแรงของโรคหรือสิ่งที่กำลังคุกคาม การรับรู้ความ รุนแรงของการเป็นโรคจะเกิดขึ้น ได้เมื่อใช้สื่อกระตุ้นให้เกิดความกลัวมากกว่าการใช้สื่อกระตุ้น ตามปกติ แต่การกระตุ้นให้กลัวจะต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมไม่ควรสูงมากเกินไป มิฉะนั้น จะปิด กั้นการรับรู้ของบุคคลนั้น การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม จะขึ้นกับการ ตัดสินใจของแต่ละบุคคลว่า การไม่ปฏิบัติตัวเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายเฉพาะ โรค จะทำให้เกิดความ เสี่ยงต่อโรค ส่วนการจะตัดสินใจได้นั้น ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบอื่น ๆ ด้วย เช่น ความรุนแรงของ โรค เป็นต้น ความคาดหวังในประสิทธิผลการตอบสนอง เป็นการเสนอข้อมูลข่าวสาร เพื่อลดความ

เสี่ยงต่อการเป็นโรค ถ้าบุคคลได้รับทราบถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากปฏิบัติตามคำแนะนำว่าจะลดความรุนแรงของการเกิดโรคได้ และเชื่อว่าถ้าให้การสอน โดยเฉพาะเจาะจง เพื่อให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำ จะช่วยส่งเสริมความตั้งใจในการจะเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างจริงจัง ความคาดหวังในประสิทธิผลตนเอง องค์ประกอบนี้เป็นองค์ประกอบหนึ่งในทฤษฎีประสิทธิผลของตนเอง (Self efficacy; Bandura, 1986) ซึ่งเชื่อว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยานั้น ขึ้นอยู่กับความคาดหวังในประสิทธิผลตนเอง ประสิทธิผลของตนเองทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระดับสูงสุด และเป็นพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามโดยแท้จริง แม้บุคคลจะมีความเชื่อสูงกว่าการปฏิบัติตามคำแนะนำ จะทำให้เกิดอันตรายน้อยลง แต่ถ้าขาดความมั่นใจในประสิทธิผลของตนเองในการปฏิบัติ ก็จะไม่สามารถจูงใจให้เขากระทำได้ ดังนั้นการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลจึงไม่ใช่เพียงขึ้นอยู่กับความชัดเจนของสื่อที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามเท่านั้น แต่ต้องให้บุคคลเกิดความคาดหวังว่าจะสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองได้ด้วย องค์ประกอบตัวนี้จะทำให้ผลกระตุ้นทางด้านบวกกับบุคคล ซึ่งแตกต่างจากองค์ประกอบที่กล่าวมาแล้วข้างต้น 3 ตัวที่เป็นองค์ประกอบที่กระตุ้นในทางลบในลักษณะคุกคามสุขภาพ การให้ความสำคัญแก่โรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม จะเริ่มจากการประมวลผลผลลัพธ์ของโรคหรือสิ่งที่กำลังคุกคาม อาจส่งผลเพิ่มหรือลดการปรับพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่พึงประสงค์ของบุคคล ตัวอย่างเช่น การหยุดสูบบุหรี่ ผู้สูบบุหรี่จะหยุดสูบบุหรี่หรือไม่ขึ้นอยู่กับที่ได้ประเมินว่า สิ่งคุกคามเนื่องจากการสูบบุหรี่ ได้แก่ การไอระคายเคืองลำคอ ถ้าปล่อยไว้ความรุนแรงจะมาก และมีอาการอื่นๆ รวมถึงมะเร็งในปอดบุคคลต้องรับรู้ว่าคุณมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอาการดังกล่าว และจะมีอาการรุนแรงขึ้นถ้าหากไม่หยุดสูบบุหรี่ การขบคิดแก้ไขปัญหของบุคคล ขบวนการแก้ไขปัญหเป็นปัจจัยกำหนดว่าจำเป็นหรือไม่ที่บุคคลนั้นต้องปรับท่าทีการตอบสนอง สิ่งนี้เป็นเรื่องของการรับรู้ผลที่จะได้รับการตอบสนอง เพื่อที่จะขจัดสิ่งที่มาคุกคามตนเองอยู่ในขณะนี้ รวมถึงความสามารถของตนเองที่จะสามารถอดทนได้ หรือไม่ต่ออาการกระวนกระวายอันเกิดจากความต้องการสูบบุหรี่ เขาจะต้องใช้ความอดทนเพียงใดต่อขบวนการปรับตัวเพื่อได้ผ่านพ้นภาวะวิกฤติของความต้องการสูบบุหรี่ สิ่งเหล่านี้จะถูกนำไปเปรียบเทียบกับผลที่ได้รับ ทฤษฎีนี้จึงให้ความสำคัญแก่ขบวนการขบคิดแก้ไขปัญหของบุคคลแต่ละคนซึ่งเชื่อว่าตนเองสามารถทำสำเร็จได้หรือไม่ บุคคลที่มีความรู้สึกว่าคุณเองไม่สามารถทำได้ หรือขาดความรู้สึกมั่นใจว่าตนเองจะทำสำเร็จมักเกิดจากการรับรู้ว่ามีอุปสรรคต่างๆ ต่อขบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง ดังนั้นจุดเด่นของทฤษฎีนี้ คือ การสร้างแรงจูงใจที่จะทำให้บุคคลมีพฤติกรรมป้องกันเกิดขึ้นได้นั้น จะต้องเน้นในเรื่องค่านิยมของสิ่งที่เป็นเป้าหมายสุดท้ายที่พึงประสงค์ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพซึ่งเห็นได้ชัดเจนจากตัวอย่างการลดน้ำหนัก โดยวิธีการออกกำลังกาย และควบคุมการบริโภคอาหาร ถ้าต้องการจูงใจให้ ควบคุมการบริโภค

อาหาร ทฤษฎีจึงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมป้องกัน จะเป็นทฤษฎีที่เหมาะสมกับเรื่องนี้ เนื่องจากทฤษฎีนี้ได้เสนอการสร้างค่านิยมของบุคคล ซึ่งต้องการลดน้ำหนัก เช่น ค่านิยมของการมีรูปร่างบอบบาง สวยงาม ดังนั้น จำเป็นต้องสร้างมาตรวัดค่านิยมทางสุขภาพ ซึ่งสามารถประเมินผลเชิงปริมาณได้ จะเป็นส่วนทำให้ทฤษฎีนี้ สามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้ดี

3. ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบในทฤษฎี ความคาดหวังในประสิทธิผลตนเอง และ ความหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง มีความสัมพันธ์ระหว่างกันมาก โดยทั่ว ๆ ไป การยอมรับ และการมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามความคำแนะนำเป็นไปได้อย่างสูง เมื่อบุคคลมองเห็นว่ามีประโยชน์ และสามารถปฏิบัติตามได้ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบ มีดังนี้ คือ ถ้าความสามารถที่จะปฏิบัติตามมีสูง และผลดีของการปฏิบัติตามสูงด้วย จะเพิ่มความตั้งใจในการปฏิบัติตามคำแนะนำยิ่งสูงขึ้น แต่ในกรณีความสามารถในการปฏิบัติตามสูง แต่ผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำน้อย การตั้งใจที่จะปฏิบัติตามก็จะน้อยลงไปด้วย Rogers นำ 4 องค์ประกอบ ข้างต้น มาสรุปรวมเป็นกระบวนการรับรู้ 2 แบบ คือ การประเมินความน่ากลัวต่อสุขภาพ (Threat appraisal) ประกอบด้วย ตัวองค์ประกอบการรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค การประเมินการทนรับสถานการณ์ (Coping appraisal) ประกอบด้วย องค์ประกอบความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในประสิทธิผลตนเอง กระบวนการรับรู้ทั้ง 2 ข้อ นี้ จะได้รับอิทธิพลจาก แหล่งข้อมูลข่าวสารดังนี้คือ สิ่งแวดล้อม การพูดคุยชกชวน การเรียนรู้จากการสังเกต และลักษณะของบุคคล (บุคลิกและประสบการณ์) ทำให้เกิดความตั้งใจจะปฏิบัติ และนำไปสู่การปฏิบัติ การประเมินความน่ากลัวต่อสุขภาพ เป็นการประเมินปัจจัยที่เพิ่มหรือลด ความน่าจะเป็นในการทำให้เกิดการตอบสนองที่ไม่เหมาะสม กิจกรรมของการตอบสนองที่ไม่เหมาะสม อาจเป็นพฤติกรรมดังนี้ เช่น เริ่มต้นสูบบุหรี่ การเริ่มกินลูกอม หรือพฤติกรรมที่พบในปัจจุบัน เช่น ไม่ใส่เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ตัวแปรที่เพิ่ม โอกาสของการตอบสนองที่ไม่เหมาะสมได้แก่รางวัลจากภายใน (Intrinsic rewards) เช่น ความสุขทางกาย และรางวัลจากภายนอก (Extrinsic rewards) เช่น ยอมรับจากสังคม ปัจจัยที่ลดโอกาสที่จะเกิดการตอบสนองไม่เหมาะสมคือ การประเมินอันตราย การรับรู้อันตราย และการรับรู้ความน่ากลัวของอันตราย การกระตุ้นด้วยความกลัวมีอิทธิพลต่อการรับรู้ความน่ากลัว แต่มีอิทธิพลทางอ้อมต่อการแสดงพฤติกรรมที่เป็นจริง โดยสรุปการประเมินความน่ากลัวเป็นผลบวกทางคณิตศาสตร์ ของตัวแปรเหล่านี้ ซึ่งจะเพิ่มหรือลดโอกาสในการแสดงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ในการวิเคราะห์ความน่ากลัว บุคคลก็จะประเมินการทนต่อสถานการณ์ ซึ่งประกอบด้วยบางส่วนของประสิทธิผลหรือการตอบสนองทางป้องกัน ซึ่งจะกระตุ้นการรับรู้ถึงความน่ากลัว (การตอบสนองประสิทธิผล) บวกกับการวิเคราะห์ความสามารถเริ่มต้นและทำให้

สมบูรณ์ได้ (ประสิทธิผลตนเอง) องค์ประกอบของประสิทธิผลตนเองนั้น เป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้การหลีกเลี่ยงสถานการณ์ ที่น่ากลัวเป็นไปได้

ลักษณะสำคัญของทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค คือ การแสดงอำนาจในการควบคุมตนเอง ซึ่งแตกต่างจากทฤษฎีกลุ่มความคาดหวัง และค่านิยมอื่น ๆ ซึ่งจะให้ผลเกี่ยวพันที่สำคัญคือ ทฤษฎีนี้จะให้ทางเลือกต่อพฤติกรรมสุขภาพตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ตัวแปรต่าง ๆ ที่จัดการกับพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่เหมาะสมนั้น ไม่เพียงพอที่จะจูงใจให้เกิดการป้องกันโรคแล้ว จะต้องให้บุคคลมีความเชื่อในตัวเอง เพื่อให้กิจกรรมป้องกันดำเนินไปได้ แต่ต้องระลึกไว้ว่า ในทางทฤษฎีความรู้สึกในประสิทธิผลตนเอง จะแยกจากองค์ประกอบด้านอุปสรรค แต่ในเชิงปฏิบัติบุคคลที่มีความรู้สึกของประสิทธิผลของตนเองสูง จะช่วยให้ผ่านพ้นอุปสรรค (ความไม่สบาย ราคาแพง) ต่าง ๆ เหล่านี้ได้ ในขณะที่บุคคลที่มีความรู้สึกลดในประสิทธิผลตนเองต่ำ ก็จะถูกอุปสรรคเหล่านี้ครอบงำประสิทธิผลตนเอง มีอิทธิพลไม่เพียงทำให้เกิดการเริ่มต้น การตอบสนองการทรมานสถานการณ์ แต่ยังเกี่ยวข้องกับพลังที่ใช้ และความอดทนของบุคคลเมื่อต้องเผชิญหน้ากับอุปสรรค

การวัดผลประสิทธิผลการตอบสนอง และประสิทธิผลตนเอง เป็นปัจจัยที่เพิ่มโอกาสที่จะทำให้เกิดการตอบสนองที่เหมาะสม ลดโอกาสเรื่องความรู้สึกลดกว่าค่าใช้จ่ายของการตอบสนองสูง ขึ้นค่าใช้จ่ายการตอบสนอง (Response cost) ได้แก่ ความไม่สะดวกสบาย ค่าใช้จ่าย การไม่มีความสุข ความยุ่งยาก ผลข้างเคียง สิ่งที่รบกวนชีวิตประจำวัน เป็นต้น การประเมินการทรมานสถานการณ์นั้น เกิดจากผลบวกของประสิทธิผลการตอบสนองและประสิทธิผลในตนเอง ลบ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองที่เหมาะสม ในฐานะที่เป็นตัวแปรที่เข้าแทรกแซงการปฏิบัติแรงจูงใจ เพื่อการป้องกันโรค อาจจะวัดได้หลาย ๆ วิธีแต่จากสมมุติฐานในทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เชื่อว่าแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคจะวัดได้โดยใช้ความตั้งใจที่จะปฏิบัติ (Intension behavior) จากการที่ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อการป้องกันนั้นพัฒนามาจากทฤษฎีและงานวิจัยด้านการติดต่อสื่อสาร ที่กระตุ้นให้เกิดความกลัวซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และวิธีวัดพฤติกรรมนั้น ใช้การเปลี่ยนแปลงทัศนคติเป็นตัววัด แต่ในแนวคิดทฤษฎีนี้ ใช้ความตั้งใจทางพฤติกรรมเป็นตัววัด มีข้อสังเกตว่าความตั้งใจนั้น อาจขึ้นกับเงื่อนไขของกิจกรรมครั้งเดียว การทำซ้ำ หรือหลาย ๆ ครั้ง ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เชื่อว่าแรงจูงใจในการป้องกันโรคเชื่อว่า แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคจะสูงสุดเมื่อ บุคคลเห็นว่าความน่ากลัวที่เกิดขึ้นกับสุขภาพนั้นรุนแรง บุคคลรู้สึกถึงอันตรายนั้น การตอบสนองที่เหมาะสมนั้น เป็นวิธีที่เหมาะสมในการเปลี่ยนแปลงความน่ากลัวนั้น ให้ดีขึ้นได้ บุคคลมีความเชื่อมั่นว่าเขามีความสามารถพอที่จะตอบสนองให้เหมาะสมได้ ผลที่ได้จากการการกระทำพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมนั้น มีเล็กน้อยมาก ราคาค่าใช้จ่ายเพื่อการตอบสนองที่เหมาะสมนั้น มีเพียงเล็กน้อย

ปัจจัยเหล่านี้ จะทำให้เกิดแรงใจเพื่อป้องกันโรค และจะได้ผลตาม คือ ทำให้เกิดการตอบสนองที่เหมาะสม หรือการตอบสนองที่ทนต่อสถานการณ์ ในทฤษฎีแรงจูงใจนี้ ได้ทำให้เกิดสมมุติฐานเพิ่มขึ้น ภายในกระบวนการประเมิน คือ เมื่อรวมองค์ประกอบที่เกิดขึ้นระหว่างการประเมินความน่ากลัว และการทนรับสถานการณ์ ก็จะเกิดปฏิสัมพันธ์ต่อกันขึ้น ซึ่งสมมุติฐานนี้ คาดเดาว่า ถ้าประสิทธิผลของการตอบสนอง หรือประสิทธิผลในตนเองสูงแล้ว การเพิ่มความรุนแรง หรืออันตรายจะมีผลทางบวกที่สำคัญต่อความตั้งใจ ในอีกด้านหนึ่งถ้าประสิทธิผลการตอบสนอง หรือประสิทธิผลในตนเองนั้นต่ำ การเพิ่มความรุนแรงและ หรือความเป็นอันตรายจะไม่มีทั้งผล หรือผลจากการสะท้อนกลับ (Boomerang effect) แต่จะลดความตั้งใจที่จะยินยอมทำตามการแนะนำทางสุขภาพ ดังนั้น ทฤษฎีนี้จะคาดเดาผลลัพธ์ที่ทำลายกระบวนการตัดสินใจ โดยใช้เหตุผล (Rational decision making process) อย่างสมบูรณ์ มีเงื่อนไขอยู่ 2 เงื่อนไขที่บุคคลจะรู้สึกไม่สามารถจะปกป้องตนเองเมื่อ การตอบสนองการทนรับสถานการณ์ที่มีอยู่นั้นไม่มีผล (ประสิทธิผลการตอบสนองต่ำ) ถ้าบุคคลเชื่อว่าเขาไม่สามารถสร้างการตอบสนอง การทนรับสถานการณ์ที่เหมาะสมได้

หลักและวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

1. **ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation)** เป็นสถิติที่ใช้หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร เช่น หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างเจตคติวิชาคณิตศาสตร์ กับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน ซึ่งค่าสหสัมพันธ์ที่คำนวณได้ เรียกว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient) ซึ่งสถิติสำหรับการคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีหลายชนิด ซึ่งการเลือกใช้แบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายประการ (ภิรมย์ กมลรัตนกุล มนต์ชัย ชาลาประวรัตน์ และทวีสิน ต้นประยูร, 2543)

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัว (Bivariate correlation) บางครั้งเรียก ตัวแปรอิสระว่า ตัวแปรทำนาย (Predictor variable) และเรียกอีกตัวว่าตัวแปรเกณฑ์ ซึ่งโดยปกติจะเป็นตัวแปรตาม อย่างไรก็ตามการที่จะทราบว่า ตัวแปรทำนาย ตัวแปรใดเป็นตัวแปรเกณฑ์ ขึ้นอยู่กับงานวิจัยนั้น ๆ ในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ถ้าหากทั้งสองตัวแปร มีระดับการวัดอันตรภาค (Interval scale) หรืออัตราส่วน (Ratio scale) จะเรียกว่า การวิเคราะห์โดยใช้พารามетริก (Parametric procedure) แต่ถ้ามีระดับการวัดมาตรานามบัญญัติ (Nominal scale) หรือมาตราเรียงอันดับ (Ordinal scale) จะเรียกว่า การวิเคราะห์แบบไม่ใช้ พารามетริก (Nonparametric procedure)

2. ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) การ

คำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน หรือบางครั้งเรียกว่า สหสัมพันธ์อย่างง่าย (Simple correlation) โดยใช้สัญลักษณ์ r ข้อมูลหรือระดับการวัดของตัวแปร แต่มาตราอันตรภาคถึงมาตราอัตราส่วน โดยการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรนั้น มักจะใช้สัญลักษณ์ของตัวแปรเป็นตัวแปร X และ Y โดยค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) จะมีคุณสมบัติ ดังนี้

- 2.1 ถ้า r เป็นการวัดความสัมพันธ์เชิงเส้น
- 2.2 ถ้า r จะอยู่ระหว่าง -1 ถึง 1
- 2.3 ถ้า r จะมีลักษณะเหมือนความชันของเส้นการถดถอย
- 2.4 ถ้า r จะไม่เปลี่ยนแปลง เมื่อตัวแปรอิสระ (X) และตัวแปรตาม (Y) เปลี่ยนไป

แบบเดียวกัน

2.5 ถ้า r จะไม่เปลี่ยนแปลง ถ้าค่าสเกล (Scale) ของตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเปลี่ยนไป (ค่าของตัวแปร X หรือ Y)

2.6 ถ้า r มีการแจกแจงแบบเดียวกันกับ t (Student t distribution)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อำนาจ นาคแก้ว (2554) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งเพศชายและหญิง ที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรสูงกว่า

เอี่ยมพร รอดจรยาบรรณ (2557) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ประภา นัครา (2549) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียน รถจักรยานยนต์ที่

สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัลภา วงศ์สารศรี (2553) ศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 648 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับการขับขี่รถที่ประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีความรู้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชรัตน์ วสุธาธา และคณะ (2549) ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่น อายุ 15-22 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชญพร เจเดือน (2558) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจเชิงป้องกันอันตรายจากการทำงานกับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กรูปพรรณ จังหวัดระยอง จำนวน 279 คน แรงจูงใจเชิงป้องกันอันตรายจากการทำงานอยู่ในระดับมาก พฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงาน พบว่า พนักงานปฏิบัติเป็นประจำในการป้องกันอันตรายจากการทำงานและยังพบว่า แรงจูงใจเชิงป้องกันอันตรายจากการทำงานกับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานมีความสัมพันธ์กัน

ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษา จำนวน 370 คน พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 52.4 เมื่อวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาเป็นรายด้าน พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ในระดับสูง ส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 20.1

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

รูปแบบการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive research) ในลักษณะการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Relationship study)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรเป้าหมาย ในการศึกษาครั้งนี้ประชากรเป้าหมายเป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในสถานศึกษาสังกัดกรมอาชีวศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ประจำปีการศึกษา 2559 จากวิทยาลัยอาชีวศึกษา 2 แห่ง คือ วิทยาลัยเทคนิคนครปฐม และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม ชั้นปีที่ 1-3 จำนวนนักศึกษา 3,403 คน (สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา, 2559)

2. ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง การศึกษานี้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างสำหรับประชากรแน่นอน สามารถนับจำนวนสมาชิกได้ ด้วยสูตรการประมาณค่าสัดส่วนในคำราของ Daniel (1995, p.180) ดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{Z^2 pqN}{(N-1)d^2 + Z^2 pq}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

Z = ค่าสถิติมาตรฐานภายใต้พื้นที่โค้งปกติ ที่ระดับนัยสำคัญ .05

ทดสอบสองทาง มีค่า 1.96

p = สัดส่วนพฤติกรรมที่ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านการระมัดระวัง จากผลการวิจัยของฉันทพล พัฒนชัยกุล (2548)

เท่ากับ .20

q = $1 - p$

d = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในที่นี้กำหนดให้เกิดขึ้นได้ร้อยละ 5

N = จำนวนนักศึกษา

แทนค่าในสูตร

$$\begin{aligned} \text{ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง} &= \frac{1.96^2 (.20)(1-.20)(3,403)}{(3,403-1).05^2 + 1.96^2 (.20)(1-.20)} \\ &= 227.859 \quad \text{คน} \\ &= 228 \quad \text{คน} \end{aligned}$$

จากการคำนวณ ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาอาชีวศึกษา จำนวนไม่น้อยกว่า 228 คน

3. การสุ่มตัวอย่าง ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified random sampling) 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 แบ่งนักศึกษาเป็น 2 วิทยาลัยอาชีวศึกษาของรัฐที่มีในอำเภอเมือง จังหวัด นครปฐม ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคนครปฐม และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม จากนั้นคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาแต่ละสถานศึกษา คือ วิทยาลัยเทคนิคนครปฐม และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม ให้เป็นสัดส่วนกันแต่ละสถานศึกษาจะได้นักศึกษาเป็นกลุ่มตัวอย่าง 106 คน 136 คน รวมเป็น 242 คน ตามลำดับ

ขั้นตอนที่ 2 แบ่งนักศึกษาแต่ละสถานศึกษาเป็น 3 ระดับชั้น ตามชั้นปีที่เรียน ได้แก่ ประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 1 (ปวช.1) ประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 2 (ปวช.2) ประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 3 (ปวช.3) จากนั้นคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาแต่ละชั้นปี คือ ปวช.1 ปวช.2 และ ปวช.3 ให้เป็นสัดส่วนกัน แต่ละสถานศึกษา และชั้นปีจากสูตร

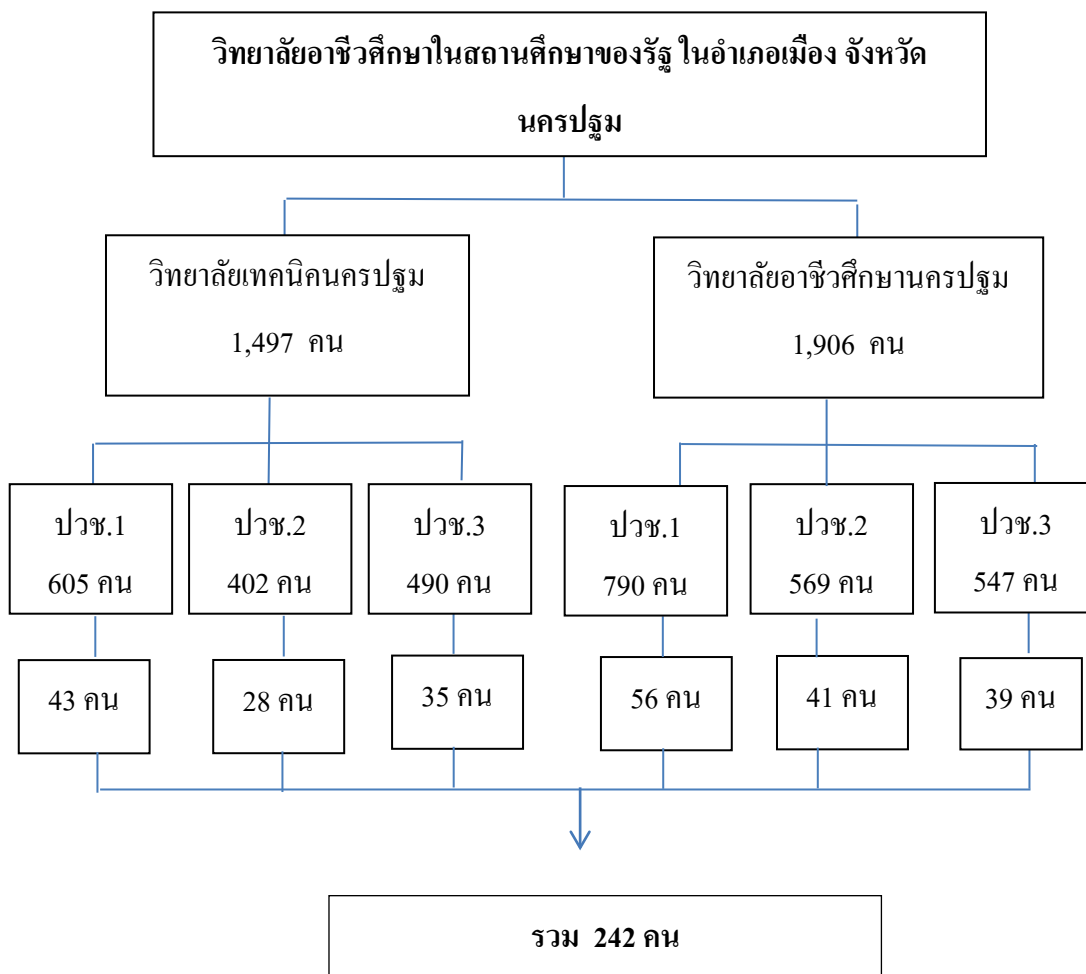
$$\text{กลุ่มตัวอย่าง} = \frac{\text{ประชากรแต่ละวิทยาลัย} \times \text{กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด}}{\text{ประชากรทั้งหมด}}$$

จะได้นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครปฐมเป็นกลุ่มตัวอย่าง 43 คน 28 คน 35 คน นักศึกษาวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐมเป็นกลุ่มตัวอย่าง 56 คน 41 คน 39 คน ตามลำดับ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนสัดส่วนนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานศึกษาของรัฐ อำเภอ
เมือง จังหวัดนครปฐม

สถานศึกษา	ประชากร (คน)	ตัวอย่าง (คน)
1. วิทยาลัยเทคนิคนครปฐม	1,497	106
1.1 ปวช.1	605	43
1.2 ปวช.2	402	28
1.3 ปวช.3	490	35
2. วิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม	1,906	136
2.1 ปวช.1	790	56
2.2 ปวช.2	569	41
2.3 ปวช.3	547	39
รวม	3,403	242

ขั้นตอนที่ 3 แบ่งนักศึกษาแต่ละวิทยาลัย แต่ละชั้นปี จากนั้นใช้วิธีสุ่มแบบง่าย (Simple random sampling) จับสลากมาตามจำนวนสัดส่วนนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง ให้ได้จำนวน 242 คน ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 แผนภาพการสุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ชนิดและลักษณะเครื่องมือ การศึกษาครั้งนี้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้น ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ถาม เพศ อายุ ชั้นที่เรียน การขับขีรถจักรยานยนต์ เคยใช้รถจักรยานยนต์(ขับหรือซ้อน) ในการเดินทาง และเคยใช้รถจักรยานยนต์ไปเรียนหนังสือที่สถานศึกษาบ่อยเพียงใด มีลักษณะคำถามเป็นแบบปิดและเปิดผสมกัน ให้เลือกคำตอบหนึ่งจากหลายคำตอบ จำนวน 5 ข้อ

ส่วนที่ 2 แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ถาม ปัจจัยแรงจูงใจในการป้องกันตามแนวคิดของ Rogers 4 ด้าน จำนวน 32 ข้อ ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรง จำนวน 8 ข้อ การรับรู้โอกาสเสี่ยง จำนวน 8 ข้อ ความคาดหวังในประสิทธิภาพ จำนวน 8 ข้อ และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง จำนวน 8 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบประเมินค่า 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีเกณฑ์การให้คะแนน ข้อความบวกให้ 5,4,3,2,1 ข้อความลบให้คะแนนกลับกัน ดังนี้

	ข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามเชิงลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ถาม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 30 ข้อ ประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัย จำนวน 6 ข้อ การปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร จำนวน 6 ข้อ การขับรถเร็ว จำนวน 6 ข้อ การตรวจสภาพรถก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 ข้อ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ มีเกณฑ์การให้คะแนน เลือกคำตอบที่หมายถึงการป้องกันให้ 1 คะแนน ไม่เลือกคำตอบที่หมายถึงการป้องกันให้ 0 คะแนน

2. การสร้างเครื่องมือ การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจากการสำรวจค้นคว้าแนวคิด กำหนดข้อมูล เนื้อหา และตัวชี้วัด ดังนี้

2.1 สร้างจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำมากำหนดองค์ประกอบ และสร้างลักษณะเนื้อหาคำตอบตามข้อ 1 โดยส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ถาม เพศ ส่วนที่ 2 แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ คัดแปลงข้อคำถามจากแบบสอบถามของ

ชัยพร เจเดือน (2558) ตาม ปัจจัยแรงจูงใจในการป้องกันตามแนวคิดของ Rogers 4 ด้าน ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ผู้ศึกษาได้สร้างแบบสอบถามขึ้นเอง ซึ่งกำหนดองค์ประกอบ เนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา แล้วนำไปปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษา ปรับแก้เพิ่มเติม ตามที่อาจารย์แนะนำ จัดทำเป็นแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตาราง การวิเคราะห์เนื้อหา และพฤติกรรมที่ต้องการวัด (Specification Table)

ตัวแปร	โครงสร้าง	ตัวชี้วัด	+	-	รวม
แรงจูงใจป้องกัน การบาดเจ็บ รุนแรงจาก อุบัติเหตุ	-การรับรู้ความ รุนแรง	1. ตาย	8	0	8
		2. พิการ			
		3. สูญเสียสมรรถภาพ			
		4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน			
		5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน			
		6. เสียค่าใช้จ่ายสูง			
	-การรับรู้โอกาส เสี่ยง	1. ตาย	8	0	8
		2. พิการ			
		3. สูญเสียสมรรถภาพ			
		4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน			
		5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน			
		6. เสียค่าใช้จ่ายสูง			
	-ความคาดหวังต่อ ประสิทธิผล	1. ตาย	8	0	8
		2. พิการ			
		3. สูญเสียสมรรถภาพ			
		4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน			
		5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน			
		6. เสียค่าใช้จ่ายสูง			

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ตัวแปร	โครงสร้าง	ตัวชี้วัด	+	-	รวม
	-ความคาดหวังใน ความสามารถของ ตนเอง	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	6	2	8
พฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรง ของการบาดเจ็บ	- การสวมหมวก นิรภัย	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	6	0	6
	- การปฏิบัติตาม สัญญาณและ เครื่องหมายจราจร	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	6	0	6
	- การขับรถเร็ว	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	2	4	6

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ตัวแปร	โครงสร้าง	ตัวชี้วัด	+	-	รวม
	- การตรวจสอบภาพ รถ (ล้อ, เบรก, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการ ขับขี่	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	6	0	6
	- การคืนเครื่องยนต์ แอลกอฮอล์ก่อน การขับขี่ รถจักรยานยนต์	1. ตาย 2. พิการ 3. สูญเสียสมรรถภาพ 4. การดูแลยุ่งยากซับซ้อน 5. การดูแลรักษาใช้เวลานาน 6. เสียค่าใช้จ่ายสูง	2	4	6
รวม			52	10	62

2.2 เขียนข้อคำถาม โดยการพิจารณาตัวชี้วัด ตัวแปรแต่ละตัวที่กำหนดให้ครบถ้วน สมบูรณ์ ใช้ภาษาเข้าใจง่าย สั้น กระชับ เฉพาะเจาะจง

2.3 เรียงข้อคำถามและจัดรูปแบบ โดยการจัดหมวดหมู่ของคำถาม เรียงคำถามทั่วไป ก่อนคำถามเฉพาะ มีหมายเลขข้อคำถามชัดเจนเข้าใจง่าย จัดรูปแบบตัวหนังสือให้อ่านง่าย น่าตอบ เป็นระเบียบเรียบร้อย

2.4 ตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่อง โดยผู้วิจัยตรวจสอบครบถ้วนเรียบร้อยของ แบบสอบถาม ในเรื่องภาษาที่มีความชัดเจน เว้นวรรคถูกต้อง มีระเบียบเรียบร้อย โดยอ่านทำความเข้าใจคำถามแต่ละข้อ ตรวจสอบแบบสอบถามให้ได้ใจความตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และให้ คนรอบข้างอ่านพร้อมทดลองตอบคำถามในแบบสอบถามให้ครบทุกข้อ

3. การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่ผ่านการเห็นชอบจาก อาจารย์ที่ปรึกษาแล้ว ไปให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจสอบ โดยติดต่อขอหนังสือจากคณะ

สาขารณสุขศาสตร์ ขอความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือ ถึงผู้เชี่ยวชาญ ในวันที่ 14 ธันวาคม 2559 จำนวน 3 คน (รายละเอียดตามภาคผนวก ก) ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญการตรวจสอบเครื่องมือ เพื่อให้ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของแบบสอบถาม ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ นิยามศัพท์ และแนวคิดทฤษฎี แรงจูงใจในการป้องกันตามแนวคิดของ Rogers ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งให้ตรวจสอบการใช้ ภาษา และความชัดเจนของภาษาที่ใช้ โดยผู้ศึกษาจัดทำแบบประเมินสำหรับผู้เชี่ยวชาญ ตรวจสอบความตรงของเครื่องมือวิจัย พร้อมทั้งแนบวัตถุประสงค์ นิยามศัพท์ และคำชี้แจงให้ผู้เชี่ยวชาญเลือกใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็น โดยได้กำหนดเกณฑ์ในการ พิจารณา คือ เห็นด้วย = คำถามมีเนื้อหาตรงตามนิยาม, ไม่แน่ใจ = ไม่แน่ใจว่าคำถามมีเนื้อหาตรง ตามนิยาม และไม่เห็นด้วย = แนใจว่าคำถามไม่มีเนื้อหาตรงตามนิยาม พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะ ในการปรับปรุงแก้ไข นำผลการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญมาให้คะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	=	1	คะแนน
ไม่แน่ใจ	=	0	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	=	-1	คะแนน

และหาค่าดัชนีความสอดคล้องด้วยสูตร IOC (Index of item – objective congruence) ดังนี้

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

เมื่อ R = คะแนนที่ผู้เชี่ยวชาญแต่ละคนให้

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC มีค่ามากกว่า 0.33 ขึ้นไป หลังจากนั้นได้ปรับแก้ภาษา ให้มีความเหมาะสมตามที่ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนะ

สรุปผลความตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 คน ตอบกลับมาระหว่างวันที่ 25-26 มกราคม 2560 จากข้อคำถามส่วนที่ 2 ส่วนที่ 3 จำนวน 62 ข้อ ดังนี้

ส่วนที่ 2 แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าระหว่าง 0.33 – 1.00

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

มีค่าระหว่าง 0.33 – 1.00

4. การทดลองใช้และตรวจสอบคุณภาพ นำแบบสอบถามต้นฉบับที่ได้ปรับปรุงแก้ไข ตามที่ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนะแล้ว ไปทดลองใช้ (Try Out) กับนักศึกษาอาชีวศึกษา ในวิทยาลัย อาชีวศึกษานครปฐม จังหวัดนครปฐม จำนวน 30 คน ซึ่งมีคุณสมบัติและลักษณะเหมือนประชากร

ที่ศึกษา เริ่มต้นด้วยการนำแบบสอบถามไปให้นักเรียนตอบในห้องเรียน จากนั้นให้เวลานักเรียน 30 นาที ในการตอบแบบสอบถาม รวบรวมแบบสอบถามด้วยตนเอง

นำแบบสอบถามส่วนที่ 2 มาแจกแจง โดยวิเคราะห์คะแนนรายข้อ และคะแนนรวม คัดเลือกข้อที่มีอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.20 ไว้ ซึ่งถือว่ามีอำนาจจำแนกใช้ได้ ส่วนข้อที่มีค่าน้อยกว่า 0.20 ปรับเนื้อหา และแก้ไขภาษาให้ครอบคลุมและชัดเจนยิ่งขึ้น และหาความเที่ยง (Reliability) ด้วยวิธีใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's coefficient alpha, 1954) อ้างใน บุญธรรม กิจปริดาภิวัตน์, 2553, หน้า 347) เพื่อวัดคุณภาพของแบบสอบถามแต่ละส่วน ให้มีค่า ตั้งแต่ 0.70 ขึ้นไป ตามสูตรการคำนวณไว้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษารุ่นนี้ ได้ดำเนินการเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง จากนักศึกษาอาชีวศึกษา ที่มาเข้าเรียนในวิทยาลัยเทคนิคนครปฐม และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม จังหวัดนครปฐม โดยติดต่อประสานงาน กับอาจารย์ฝ่ายปกครอง ตามขั้นตอน ดังนี้

1. ติดต่อขอหนังสือ ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อทำการศึกษา จากคณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์ ไปมอบให้ ผู้อำนวยการวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม และวิทยาลัยเทคนิคนครปฐม จังหวัดนครปฐม ขออนุญาตเก็บข้อมูล

2. นำแบบสอบถาม ไปดำเนินการเก็บข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ โดยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอความร่วมมือ พร้อมชี้แจงรายละเอียดในการตอบแบบสอบถาม ให้นักศึกษามีอิสระในการตอบแบบสอบถาม เพื่อความเป็นส่วนตัว และขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามให้ครบทั้ง 3 ส่วน รวบรวมแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยมีพยาบาลวิชาชีพที่ทำงานที่เดียวกัน จำนวน 2 คน ช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

3. เก็บข้อมูลทุกข้อ หากพบข้อมูลที่ยังไม่สมบูรณ์ต้องอธิบายเพิ่มเติมเพื่อให้ได้คำตอบที่ชัดเจน

4. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล

5. ลงรหัสข้อมูลในแบบสอบถาม เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจำนวน 242 ชุด มาตรวจสอบความถูกต้อง สมบูรณ์ คัดเลือกเฉพาะแบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์ไปวิเคราะห์ต่อ ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ การศึกษา และการใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยการหาจำนวนและร้อยละของคำตอบแต่ละข้อ ส่วนตัวแปรอายุ หาอายุต่ำสุด สูงสุด อายุเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของอายุ

2. แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ถาม ปัจจัยแรงจูงใจในการป้องกันตามแนวคิดของ Rogers 4 ด้าน ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังประสิทธิผล และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง วิเคราะห์ด้วยการให้คะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ รวมคะแนนของผู้ตอบแต่ละคนในแต่ละส่วน ทำการแจกแจงคะแนน รวมด้วยการหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน คะแนนต่ำสุด คะแนนสูงสุด และแบ่งคะแนนรวมเป็น 5 กลุ่ม ตามเกณฑ์ของ (Bloom, 1968 อ้างใน บุญธรรม กิจปริดาภิรุตย์, 2553, หน้า 208) ดังนี้

มาก ร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มขึ้นไป หมายถึง แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับดีมาก

ปานกลาง ร้อยละ 60-79 ของคะแนนเต็ม หมายถึง แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับปานกลาง

น้อย ร้อยละ 60 ของคะแนนเต็ม หมายถึง แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับน้อย

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ถามหลักการป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง การตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ วิเคราะห์รายข้อ ด้วยการหาจำนวนและร้อยละของข้อคำถามแต่ละข้อตามเกณฑ์ที่กำหนด จากนั้นรวมคะแนน และให้ค่าคะแนนตามเกณฑ์ ของบลูม ดังนี้

มาก ร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มขึ้นไป หมายถึง มีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับดีมาก

ปานกลาง ร้อยละ 60 – 79 ของคะแนนเต็ม หมายถึง มีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับปานกลาง

น้อย ร้อยละ 60 ของคะแนนเต็ม หมายถึง มีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับน้อย

4. ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการหาสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

(Pearson product moment correlation) หากพบคู่ใดที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญ

การพิทักษ์สิทธิตัวอย่าง

การศึกษาในครั้งนี้ ได้คุ้มครอง และพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง โดยได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ การเก็บรวบรวมข้อมูลของการศึกษาก่อนการสอบถาม การขออนุญาตในการตอบคำถาม การปกปิด และรักษาข้อมูลไว้เป็นความลับ การวิเคราะห์ และนำเสนอผล จะถูกเก็บเป็นความลับ ในการเผยแพร่การศึกษา จะนำเสนอเป็นทางวิชาการ และไม่เปิดเผยชื่อ

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ต้องการหาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลนักศึกษากลุ่มตัวอย่าง จำนวน 242 คน ในเดือนมีนาคม 2560 ผลการศึกษานำเสนอด้วยการบรรยายประกอบตาราง เรียงตามลำดับ ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล
2. แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ
3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ
4. ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ข้อมูลส่วนบุคคล

นักศึกษาอาชีวศึกษา ประเภท ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในสถานศึกษาขนาดใหญ่ สังกัดกรมอาชีวศึกษาของรัฐ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ปรากฏว่า นักศึกษาส่วนมาก เป็นนักศึกษาชาย ร้อยละ 51.2 และเป็นนักศึกษาหญิง ร้อยละ 48.8 มีอายุต่ำสุด 14 ปี มีอายุสูงสุด 22 ปี อายุเฉลี่ย 17.50 ปี และเฉลี่ยต่างกัน (SD) 1.59 ปี ส่วนมากมีอายุระหว่าง 17-19 ปี ร้อยละ 53.3 รองลงมาอายุระหว่าง 14-16 ปี ร้อยละ 33.9 และอายุระหว่าง 20-22 ปี ร้อยละ 12.8 การศึกษา นักศึกษามีจำนวนมากที่สุดกำลังศึกษาอยู่ชั้น ปวช.1 รองลงมาชั้น ปวช.3 และชั้น ปวช.2 น้อยสุด ร้อยละ 41.3, 30.2 และ 28.5 ตามลำดับ การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน)ในการเดินทาง ส่วนมากใช้ทุกวันและวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 45.9 รองลงมาใช้นานๆ ครั้ง ร้อยละ 25.2 ใช้ทุกวันและวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ครั้งเท่ากับใช้เกือบทุกวันและวันละหลายครั้ง ร้อยละ 8.7 ใช้เกือบทุกวันและวันละครั้งเดียว ร้อยละ 7.0 และใช้ทุกวันเพียงวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 4.5 การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ไปเรียน ส่วนมากไม่เคยใช้ ร้อยละ 46.3 รองลงมาใช้ทุกวัน ร้อยละ 28.5 ใช้นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 19.0 ใช้เกือบทุกวัน ร้อยละ 3.7 และใช้บ่อย ร้อยละ 2.5 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
รวม	242	100.0
เพศ		
1. ชาย	124	51.2
2. หญิง	118	48.8
อายุ (ปี)		
1. 14-16	82	33.9
2. 17-19	129	53.3
3. 20-22	31	12.8
อายุต่ำสุด (ปี) = 14 อายุสูงสุด (ปี) = 22 อายุเฉลี่ย (ปี) = 17.50 SD = 1.59		
การศึกษา		
1. ปวช 1	100	41.3
2. ปวช 2	69	28.5
3. ปวช3	73	30.2
การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ในการเดินทาง		
1. ใช้ทุกวันและวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง	111	45.9
2. ใช้ทุกวันและวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง	21	8.7
3. ใช้ทุกวันเพียงวันละ 1 ครั้ง	11	4.5
4. ใช้เกือบทุกวันและวันละหลายครั้ง	21	8.7
5. ใช้เกือบทุกวันและวันละครั้งเดียว	17	7.0
6. ใช้นานๆ ครั้ง	61	25.2
การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ไปเรียน		
1. ไม่เคยใช้	112	46.3
2. ใช้นานๆ ครั้ง	46	19.0
3. ใช้น้อย	6	2.5
4. ใช้เกือบทุกวัน	9	3.7
5. ใช้ทุกวัน	69	28.5

แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา ของหัวข้อแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงจากการบาดเจ็บ แบ่งเนื้อหาเป็น 4 เรื่อง ตามองค์ประกอบของทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคของโรเจอร์ส ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการบาดเจ็บ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกัน และความคาดหวังความสามารถในการป้องกัน

1. การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า นักศึกษาอาชีวศึกษา มีการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในระดับเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง มากกว่าร้อยละ 80 ในเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงถึงเสียชีวิต ร้อยละ 94.7 ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยจะปลอดภัยกว่าผู้ที่ไม่สวม ร้อยละ 92.6 ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะบาดเจ็บรุนแรงถึงตายได้ ร้อยละ 90.9 การใช้รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุจะบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงถึงตายหรือพิการได้ ร้อยละ 89.7 ทำให้เสียสมรรถภาพทางกายจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ ร้อยละ 89.3 หรือทำให้เสียโอกาสทางการศึกษา ร้อยละ 89.3 ถ้าไม่ตายก็เสียค่ารักษาพยาบาลมาก ร้อยละ 88.5 และมีผลกระทบต่อสภาพจิตใจทั้งของตนเองและครอบครัว ร้อยละ 85.6 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามการรับรู้ความรุนแรง

การรับรู้ความรุนแรง (n = 242)	เห็น		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็น		ไม่เห็น	
	ด้วย		อย่างยิ่ง				ด้วย		อย่างยิ่ง	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1. บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงอาจตายได้	125	51.7	104	43.0	10	4.1	1	0.4	1	0.4
2. ไม่สวมหมวกนิรภัย บาดเจ็บที่ศีรษะและตาย	118	48.8	102	42.1	20	8.3	1	0.4	1	0.4
3. สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่าไม่สวม	121	50.0	103	42.6	16	6.6	1	0.4	1	0.4
4. บาดเจ็บที่ศีรษะไม่ตายก็พิการ	105	43.4	112	46.3	21	8.7	4	1.7	0	0.0
5. บาดเจ็บที่ศีรษะอาจรุนแรงจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้	103	42.6	113	46.7	23	9.5	2	0.8	1	0.4

ตารางที่ 4 (ต่อ)

การรับรู้ความรุนแรง (n = 242)	เห็น		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็น		ไม่เห็น	
	ด้วย		ด้วย				ด้วย		ด้วย	
	อย่างยิ่ง		อย่างยิ่ง						อย่างยิ่ง	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
6. บาดเจ็บรุนแรงทำให้มาเรียน ไม่ได้	81	33.5	135	55.8	22	9.1	4	1.7	0	0.0
7. บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง ถ้าไม่ ตายก็เสียค่ารักษาพยาบาลมาก	111	45.9	103	42.6	26	10.7	0	0	2	0.8
8. บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง มี ผลกระทบต่อสภาพจิตใจ และครอบครัว	97	40.1	110	45.5	29	12.0	5	2.1	1	0.4

เมื่อวิเคราะห์หา ระดับการรับรู้ความรุนแรง จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน การรับรู้ความรุนแรง มีคะแนนต่ำสุด 16 คะแนนสูงสุด 40 คะแนนเฉลี่ย 34.62 คะแนน หรือร้อยละ 86.6 ของคะแนนเต็ม แสดงว่า โดยรวม มีการรับรู้ความรุนแรงดีมาก โดยส่วนมากร้อยละ 85.1 มีการรับรู้ความรุนแรงในระดับดีมาก รองลงมา มีการรับรู้ความรุนแรงในระดับปานกลาง ร้อยละ 13.2 และการรับรู้ความรุนแรงในระดับน้อย ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของการรับรู้ความรุนแรง

ระดับการรับรู้ความรุนแรง (n = 242)	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	206	85.1
ปานกลาง	32	13.2
น้อย	4	1.7

หมายเหตุ คะแนนเต็ม = 40, คะแนนต่ำสุด = 16, คะแนนสูงสุด = 40, คะแนนเฉลี่ย = 34.62, คะแนนเฉลี่ยร้อยละ = 86.6, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3.94

2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการบาดเจ็บ พบว่า นักศึกษาอาชีวศึกษา มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการบาดเจ็บ ในระดับเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง มากกว่าร้อยละ 80 ในเรื่อง หากเกิดอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะแล้วไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยงตายมากกว่าสวม ร้อยละ 90.4 ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย จะบาดเจ็บศีรษะรุนแรง ร้อยละ 89.6 เสี่ยงต่อความตายตลอดเวลา ร้อยละ 88.9 หาก ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเสี่ยงต่อการบาดเจ็บศีรษะรุนแรงและตาย ร้อยละ 88.5 หากได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 88.4 เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเสมอ ร้อยละ 86.8 เมื่อฝนตก ถนนลื่นจะเสี่ยงตาย ร้อยละ 86.4 และเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่ารถยนต์ ร้อยละ 86 ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามการรับรู้โอกาสเสี่ยง

การรับรู้โอกาสเสี่ยง (n = 242)	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็น ด้วย		ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
	1. ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยง ตายมากกว่าสวม	102	42.1	117	48.3	18	7.4	4	1.7	1
2. ไม่สวมหมวกนิรภัย หากเกิด อุบัติเหตุที่ศีรษะจะรุนแรง	101	41.7	116	47.9	22	9.1	3	1.2	0	0.0
3. เสี่ยงต่อความตาย ตลอดเวลา	105	43.4	110	45.5	23	9.5	4	1.7	0	0.0
4. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เสี่ยงบาดเจ็บที่ศีรษะ	110	45.5	104	43.0	24	9.9	2	0.8	2	0.8
5. เสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บ รุนแรงถ้าเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ	90	37.2	124	51.2	26	10.7	2	0.8	0	0.0
6. เสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะ	81	33.5	129	53.3	28	11.6	3	1.2	1	0.4
7. จะเสี่ยงตายเมื่อฝนตก ถนนลื่น	96	39.7	113	46.7	28	11.6	2	0.8	3	1.2
8. เสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บ รุนแรงมากกว่ารถยนต์	82	33.9	126	52.1	29	12.0	3	1.2	2	0.8

เมื่อวิเคราะห์หา ระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยง จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน การรับรู้โอกาสเสี่ยงมีคะแนนต่ำสุด 15 คะแนนสูงสุด 40 คะแนนเฉลี่ย 34.05 คะแนน หรือร้อยละ 85.1 ของคะแนนเต็ม แสดงว่า โดยรวมมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงดีมาก โดยส่วนมาก ร้อยละ 81.8 มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในระดับดีมาก รองลงมา มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.5 และการรับรู้โอกาสเสี่ยงในระดับน้อย ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของการรับรู้โอกาสเสี่ยง

ระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยง (n = 242)	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	198	81.8
ปานกลาง	40	16.5
น้อย	4	1.7

หมายเหตุ คะแนนเต็ม = 40, คะแนนต่ำสุด = 15, คะแนนสูงสุด = 40, คะแนนเฉลี่ย = 34.05, คะแนนเฉลี่ยร้อยละ = 85.1, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 4.14

3. ความคาดหวังในประสิทธิผล พบว่า นักศึกษาอาชีวศึกษา มีความคาดหวังในประสิทธิผล ในระดับเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง มากกว่าร้อยละ 80 ในเรื่อง สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่าไม่สวม ร้อยละ 92.5 สวมหมวกนิรภัยจะป้องกันความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ร้อยละ 89.7 เมื่อถึงทางแยกหรือทางเลี้ยวแล้วชะลอความเร็วจะช่วยป้องกันบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 89.7 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจะลดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ร้อยละ 88.9 ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ร้อยละ 88.4 ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ จะลดการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ร้อยละ 88 การตรวจเช็คสภาพรถก่อนจะปลอดภัยกว่าไม่ตรวจ ร้อยละ 87.6 และใส่หมวกนิรภัยจะป้องกันการตาย ร้อยละ 86.8 ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามความคาดหวังในประสิทธิผล

ความคาดหวังในประสิทธิผล (n = 242)	เห็น		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็น	
	ด้วย		อย่างยิ่ง				ด้วย		อย่างยิ่ง	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1. สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่า ไม่สวม	130	53.7	94	38.8	15	6.2	2	0.8	1	0.4
2. ใส่หมวกนิรภัยจะป้องกัน ความรุนแรงของการบาดเจ็บ บริเวณศีรษะ	104	43.0	113	46.7	20	8.3	4	1.7	1	0.4
3. เมื่อถึงทางแยกหรือทางเลี้ยว แล้วชะลอความเร็วจะช่วย ป้องกันอุบัติเหตุ	95	39.3	122	50.4	24	9.9	1	0.4	0	0.0
4. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จะลดการ บาดเจ็บบริเวณศีรษะ	125	51.7	90	37.2	25	10.3	2	0.8	0	0.0
5. ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง	107	44.2	107	44.2	22	9.1	5	2.1	1	0.4
6. ไม่ใช่โทรศัพท์ขณะขับขี่ จะลดการบาดเจ็บรุนแรง	115	47.5	98	40.5	23	9.5	5	2.1	1	0.4
7. การตรวจเช็คสภาพรถก่อน จะปลอดภัยกว่าไม่ตรวจ	118	48.8	94	38.8	24	9.9	3	1.2	3	1.2
8. ใส่หมวกนิรภัยจะป้องกัน การตาย	95	39.3	115	47.5	26	10.7	4	1.7	2	0.8

เมื่อวิเคราะห์หา ระดับความคาดหวังในประสิทธิผล จากคะแนนเต็ม 40 ความคาดหวังในประสิทธิผล มีคะแนนต่ำสุด 18 คะแนนสูงสุด 40 คะแนนเฉลี่ย 34.61 คะแนน หรือร้อยละ 86.5 ของคะแนนเต็ม แสดงว่า โดยรวมมีความคาดหวังในประสิทธิผลดีมาก โดยส่วนมากมีความคาดหวังในประสิทธิผลในระดับดีมากร้อยละ 81.3 รองลงมามีความคาดหวังในประสิทธิผลในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.5 และความคาดหวังในประสิทธิผลในระดับน้อย ร้อยละ 1.2 ตามลำดับ ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของความคาดหวังในประสิทธิผล

ระดับความคาดหวังในประสิทธิผล (n = 242)	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	199	81.3
ปานกลาง	40	16.5
น้อย	3	1.2

หมายเหตุ คะแนนเต็ม = 40, คะแนนต่ำสุด = 18, คะแนนสูงสุด = 40, คะแนนเฉลี่ย = 34.61, คะแนนเฉลี่ยร้อยละ = 86.5, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 4.27

4. ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง นักศึกษาอาชีวศึกษา มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในระดับเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง มากกว่าร้อยละ 80 ในเรื่อง เป็นผู้ขับขี่เองก็อาจเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ร้อยละ 90 ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะลดการเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ ลดการบาดเจ็บรุนแรงได้ ร้อยละ 88.4 สามารถปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรได้ทุกครั้ง ร้อยละ 87.2 สวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐาน ร้อยละ 85.1 ขับรถช้าปลอดภัยกว่าขับรถเร็ว ร้อยละ 85.1 หากไม่ขับขี่ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่นจะลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ร้อยละ 84.3 ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา ร้อยละ 78.1 และไม่สามารถตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนใช้งาน ร้อยละ 74.8 ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามความคาดหวังในความสามารถของตนเอง

ความคาดหวังในความสามารถ (n = 242)	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1. เป็นผู้ขับขี่เองก็อาจบาดเจ็บที่ศีรษะได้	94	38.8	124	51.2	21	8.7	2	0.8	1	0.4
2. ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะลดการเกิดบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะได้	99	40.9	115	47.5	21	8.7	7	2.9	0	0.0
3. สามารถปฏิบัติตามสัญญาณเครื่องหมายจราจรได้ทุกครั้ง	72	29.8	139	57.4	27	11.2	2	0.8	2	0.8
4. สวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐาน	92	38.0	114	47.1	31	12.8	3	1.2	2	0.8
5. ขับรถช้าปลอดภัยกว่าขับเร็ว	82	33.9	124	51.2	32	13.2	2	0.8	2	0.8
6. หากไม่ขับจี้ระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่น จะลดการเกิดบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะได้	90	37.2	114	47.1	30	12.4	4	1.7	4	1.7
*7. ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา	72	29.8	117	48.3	38	15.7	12	5.0	3	1.2
*8. ไม่สามารถตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนใช้งาน	94	38.8	87	36.0	39	16.1	17	7.0	5	2.1

หมายเหตุ : *เป็นคำถามเชิงลบ

เมื่อวิเคราะห์หา ระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเอง จากคะแนนเต็ม 40 ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง มีคะแนนต่ำสุด 20 คะแนนสูงสุด 36 คะแนนเฉลี่ย 29.19 คะแนน หรือร้อยละ 72.9 ของคะแนนเต็ม แสดงว่า โดยรวมมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองปานกลาง โดยส่วนมาก มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในระดับปานกลาง ร้อยละ 76.9 รองลงมา มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในระดับดีมาก ร้อยละ 20.2 และ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในระดับน้อย ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของความคาดหวังในความสามารถ
ของตนเอง

ระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (n = 242)	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	49	20.2
ปานกลาง	186	76.9
น้อย	7	2.9

หมายเหตุ คะแนนเต็ม = 40, คะแนนต่ำสุด = 20, คะแนนสูงสุด = 36, คะแนนเฉลี่ย = 29.19,
คะแนนเฉลี่ยร้อยละ = 72.9, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 2.74

การรับรู้และความคาดหวังดังกล่าวนี้ เมื่อวิเคราะห์รวมเป็นระดับการรับรู้ ระดับความ
คาดหวัง และระดับแรงจูงใจในการป้องกัน พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีการรับรู้ความรู้ความรุนแรง
มาก ร้อยละ 85.1 รองลงมา มีความคาดหวังในประสิทธิผล ร้อยละ 82.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยง
ร้อยละ 81.8 และมีความคาดหวังในความสามารถตนเองเป็นส่วนน้อย ร้อยละ 20.2 ส่วนระดับ
แรงจูงใจในการป้องกัน นักศึกษามีแรงจูงใจในการป้องกันมาก ร้อยละ 69.4 ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับการรับรู้ ระดับความคาดหวัง และ
ระดับแรงจูงใจในการป้องกัน

แรงจูงใจในการป้องกัน (n = 242)	ระดับแรงจูงใจในการป้องกัน						ระดับแรงจูงใจในการ ป้องกันเฉลี่ย		
	มาก		ปานกลาง		น้อย		\bar{X}	\bar{X} %	S.D.
	n	%	n	%	n	%			
1. รับรู้ความรุนแรง	206	85.1	32	13.2	4	1.7	34.62	86.6	3.94
2. รับรู้โอกาสเสี่ยง	198	81.8	40	16.5	4	1.7	34.05	85.1	4.14
3. คาดหวังผล	199	82.2	40	16.5	3	1.2	34.61	86.5	4.27
4. คาดหวังใน ความสามารถตนเอง	49	20.2	186	76.9	7	2.9	29.19	72.9	2.74
5. แรงจูงใจใน การป้องกัน	168	69.4	71	29.3	3	1.2	132.47	82.8	13.12

พฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ จำแนกรายด้าน และรายชื่อ 30 ข้อ ๆ ละ 5 ตัวเลือก พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ ดังนี้

2. การสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักศึกษาส่วนมากทราบว่าสวมหมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 92.6 มีหมวกนิรภัยสำหรับสวมใส่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.1 สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ทุกครั้ง ร้อยละ 68.6 ใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 65.7 สวมหมวกนิรภัยในการขับหรือซ้อน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด และใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) สวมหมวกนิรภัย เท่ากัน ร้อยละ 50.4

3. ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร พบว่า นักศึกษาส่วนมากมีพฤติกรรมปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรมีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.6 การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจร ทุกครั้ง ร้อยละ 90.5 การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรทุกครั้ง ร้อยละ 90.1 ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรทุกครั้ง ร้อยละ 89.7 ปฏิบัติตามสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรมากที่สุด ร้อยละ 86.7 และปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรเพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงมาก ร้อยละ 38.9

4. ขับรถเร็ว พบว่า นักศึกษาส่วนมากทราบว่า การขับเร็ว มีความสำคัญมากต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 84.7 ไม่ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ร้อยละ 66.6 ขับรถจักรยานยนต์เร็วมาก (110 กม./ชม.ขึ้นไป) ร้อยละ 43.0 ขับรถจักรยานยนต์เร็วทุกครั้ง ร้อยละ 32.6 การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ขับรถเร็ว ร้อยละ 29.8 และ การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ขับรถเร็ว ร้อยละ 28.9

5. ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) พบว่า นักศึกษาส่วนมากทราบว่า การตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) มีความสำคัญมากที่สุดต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90.9 ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่มากที่สุด ร้อยละ 76.1 ใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ร้อยละ 73.5 ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ร้อยละ 72.3 การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ร้อยละ 66.5 และตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ร้อยละ 65.7

6. คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษาส่วนมากทราบว่า คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสำคัญมากที่สุดต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 85.6 เครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 ใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ร้อยละ 73.1 คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ร้อยละ 71.9 การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ร้อยละ 71.5 และ ไม่คีมเครื่องคีมแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ร้อยละ 67.7 ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

พฤติกรรมการป้องกัน (n = 242)	มากที่สุด		ปานกลาง		น้อย		น้อยที่สุด			
	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. สวมหมวกนิรภัยสำคัญต่อการขับขีรถจักรยานยนต์	136	56.2	88	36.4	9	3.7	4	1.7	5	2.1
2. มีหมวกนิรภัยสำหรับสวมขับขีรถจักรยานยนต์	87	36.0	85	35.1	6	2.5	19	7.9	45	18.6
3. สวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	82	33.9	84	34.7	39	16.1	18	7.4	19	7.9
4. ระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	88	36.4	71	29.3	46	19.0	17	7.0	20	8.3
5. จะสวมหมวกนิรภัยในการขับหรือซ้อน	21	8.7	101	41.7	65	26.9	35	14.5	20	8.3
6. ระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	79	32.6	43	17.8	49	20.2	21	8.7	50	20.7

ตารางที่ 13 (ต่อ)

พฤติกรรมกรป้องกัน (n = 242)	มากที่สุด		ปานกลาง		น้อย		น้อยที่สุด			
	n	%	n	%	n	%	n	%		
7. ปฏิบัติตามสัญญาณ จราจรสำคัญต่อการขับขี่ รถจักรยานยนต์	139	57.4	90	37.2	10	4.1	1	0.4	2	0.8
8. ระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติตาม สัญญาณจราจรทุกครั้ง	149	61.6	70	28.9	13	5.4	6	2.5	4	1.7
9. ระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติตาม สัญญาณจราจรทุกครั้ง	129	53.3	89	36.8	14	5.8	4	1.7	6	2.5
10. ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามสัญญาณ จราจรทุกครั้ง	143	59.1	74	30.6	11	4.5	6	2.5	8	3.3
11. ปฏิบัติตามสัญญาณ จราจรในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	116	47.9	94	38.8	20	8.3	7	2.9	5	2.1
12. สาเหตุที่ปฏิบัติตาม สัญญาณจราจร ขับรถเร็ว	20	8.3	74	30.6	110	45.5	16	6.6	22	9.1
13. การขับรถเร็วสำคัญต่อ การเกิดอุบัติเหตุ	120	49.6	85	35.1	20	8.3	11	4.5	6	2.5
14. สาเหตุที่ไม่ขับรถด้วย ความเร็วสูง	51	21.1	110	45.5	42	17.4	15	6.2	24	9.9
15. ขับรถจักรยานยนต์เร็ว	85	35.1	19	7.9	41	16.9	71	29.3	26	10.7
16. ขับรถจักรยานยนต์เร็ว ทุกครั้ง	48	19.8	31	12.8	41	16.9	86	35.5	36	14.9

ตารางที่ 13 (ต่อ)

พฤติกรรมการป้องกัน (n = 242)	มากที่สุด		ปานกลาง		น้อย		น้อยที่สุด			
	n	%	n	%	n	%	n	%		
17. ระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ขับเร็วทุกครั้ง	44	18.2	28	11.6	65	26.9	58	24.0	47	19.4
18. ระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ขับเร็วทุกครั้ง ตรวจสภาพรถ	40	16.5	30	12.4	53	21.9	70	28.9	49	20.2
19. ตรวจสภาพรถก่อนการ ขับขี่สำคัญต่อการขับ รถจักรยานยนต์	126	52.1	94	38.8	11	4.5	8	3.3	3	1.2
20. ตรวจสภาพรถก่อนการ ขับขี่รถจักรยานยนต์	95	39.3	89	36.8	16	6.6	13	5.4	29	12.0
21. ระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสภาพ รถก่อนการขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	86	35.5	92	38.0	35	14.5	17	7.0	12	5.0
22. ตรวจสภาพรถก่อนการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทุกครั้ง	89	36.8	86	35.5	39	16.1	20	8.3	8	3.3
23. ระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสภาพ รถก่อนการขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	94	38.8	67	27.7	37	15.3	19	7.9	25	10.3
24. สาเหตุที่ตรวจสภาพรถ ก่อนการขับขี่ รถจักรยานยนต์	37	15.3	122	50.4	51	21.1	10	4.1	22	9.1

ตารางที่ 13 (ต่อ)

พฤติกรรมกรป้องกัน (n = 242)	มากที่สุด		ปานกลาง		น้อย		น้อยที่สุด			
	n	%	n	%	n	%	n	%		
	ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ	134	55.4	73	30.2	10	4.1	7	2.9	18
25. ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่										
สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ	134	55.4	73	30.2	10	4.1	7	2.9	18	7.4
26. ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่	163	67.4	17	7.0	10	4.1	34	14.0	18	7.4
27. ระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	166	68.6	11	4.5	11	4.5	31	12.8	23	9.5
28. ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
รถจักรยานยนต์บ่อย	157	64.9	17	7.0	21	8.7	26	10.7	21	8.7
29. ระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	164	67.8	9	3.7	13	5.4	19	7.9	37	15.3
30. เหตุผลที่ไม่ดื่มน้ำร้อนก่อนอาบน้ำ										
รถจักรยานยนต์	41	16.9	123	50.8	37	15.3	22	9.1	19	7.9

เมื่อวิเคราะห์รวม เป็นระดับพฤติกรรมกำบัง พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีพฤติกรรมกำบังปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ร้อยละ 74.8 รองลงมาไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ตรวจสอบสภาพรถ สวมหมวกนิรภัย และไม่ขับเร็ว ร้อยละ 66.9, 55.4, 47.9 และ 24.0 ตามลำดับ ส่วนระดับพฤติกรรมกำบัง นักศึกษามีพฤติกรรมกำบังดีมาก ร้อยละ 3.3 ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับการสวมหมวกนิรภัย ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ไม่ขับเร็ว ตรวจสอบสภาพรถ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ และระดับพฤติกรรมกำบัง

พฤติกรรมกำบัง (n = 242)	ระดับพฤติกรรมกำบัง						ระดับพฤติกรรมกำบัง ป้องกันเฉลี่ย		
	ดีมาก		ปานกลาง		น้อย		\bar{X}	\bar{X} %	SD
	n	%	n	%	n	%			
1. สวมหมวกนิรภัย	116	47.9	72	29.8	54	22.3	22.24	74.1	4.78
2. ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร	181	74.8	49	20.0	12	5.0	25.23	84.1	3.26
3. ไม่ขับเร็ว	58	24.0	81	33.5	103	42.6	19.62	65.4	4.99
4. ตรวจสอบสภาพรถ	134	55.4	76	31.4	32	13.2	23.45	78.2	4.33
5. ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อน	162	66.9	18	7.4	62	25.6	24.15	80.5	5.93
6. พฤติกรรมกำบัง	8	3.3	136	56.2	98	40.5	114.69	76.5	14.08

พฤติกรรมกรป้องกัน เมื่อวิเคราะห์เป็นระดับพฤติกรรมกรป้องกันแล้ว พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมกรป้องกันในระดับปานกลาง ร้อยละ 56.2 รองลงมา มีระดับพฤติกรรมกรป้องกันดีมาก ร้อยละ 40.5 และระดับพฤติกรรมกรป้องกันน้อย ร้อยละ 3.3 ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของนักศึกษา จำแนกตามระดับของพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ระดับพฤติกรรมกรป้องกัน (n = 242)	พฤติกรรมกรป้องกัน	
	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	98	40.5
ปานกลาง	136	56.2
น้อย	8	3.3

หมายเหตุ คะแนนเต็ม = 150, คะแนนเฉลี่ย = 114.69, คะแนนเฉลี่ยร้อยละ = 76.5, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 14.08

ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมกรป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า แรงจูงใจในการป้องกัน (X) ความคาดหวังในประสิทธิผล (X₁) และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (X₂) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุในเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญที่ .01 โดยความคาดหวังในความสามารถของตนเองให้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงบวก .276 รองลงมา เป็นความคาดหวังในประสิทธิผลให้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงบวก .259 การรับรู้โอกาสเสี่ยงให้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงบวก .161 และการรับรู้ความรู้แรงให้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงบวก .141 ดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการ
ป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง

	\bar{X}	S.D.	r_{xy}	P
การป้องกันความรุนแรง (Y)	114.69	14.08		
แรงจูงใจในการป้องกัน (X)	132.47	13.13	.234	.000
การรับรู้ความรุนแรง (X_1)	34.62	3.94	.141	.029
การรับรู้โอกาสเสี่ยง (X_2)	34.05	4.14	.161	.012
ความคาดหวังในประสิทธิผล (X_3)	34.61	4.27	.259	.000
ความคาดหวังในความสามารถ (X_4)	29.19	2.74	.276	.000

หมายเหตุ: r_{xy} หมายถึง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง X กับ Y

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การป้องกันความรุนแรงจากการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ เป็นปัญหาสำคัญ มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนไทย ส่งผลทำให้สูญเสียทรัพยากรบุคคล หรือแม้เสียชีวิตก็พิการ สูญเสียสมรรถภาพ ต้องได้รับการดูแลรักษาที่ยุ่ยากซับซ้อน และใช้เวลานาน มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีผลกระทบต่อจิตใจของตนเองและครอบครัว ดังนั้น เด็กและเยาวชน โดยเฉพาะนักศึกษา อาชีวศึกษา ควรมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (1983) ได้กำหนดปัจจัยทั้งปัจจัยภายในไว้ 4 ประการ ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังต่อประสิทธิผล และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม เป็นการศึกษาเชิงบรรยาย (Descriptive research) ในรูปแบบการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Relationship study) ประชากรเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้ ประชากรเป้าหมาย เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษา ประเภท ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในสถานศึกษาสังกัดกรมอาชีวศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ประจำปีการศึกษา 2559 จากวิทยาลัยอาชีวศึกษา 2 แห่ง คือ วิทยาลัยเทคนิคนครปฐม และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม ชั้นปีที่ 1-3 จำนวนนักศึกษา จำนวน 242 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified random sampling) ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญ (Content validity) และผ่านการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมตามแผนกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ด้วยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

สรุปผลการศึกษา

1. **ข้อมูลส่วนบุคคล** จากการศึกษา นักศึกษาที่ศึกษาเป็นนักศึกษา ประเภท ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ในสถานศึกษาสังกัดกรมอาชีวศึกษาของรัฐ ขนาดใหญ่ ในอำเภอ เมือง จังหวัดนครปฐม ปรากฏว่า นักศึกษาส่วนมากเป็นนักศึกษาชาย ร้อยละ 51.2 มีอายุระหว่าง 17-19 ปี การศึกษา ปวช.1 ร้อยละ 41.3 การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ในการเดินทาง ส่วนมากใช้ทุกวันและวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 45.9 การใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ไปเรียน ส่วนมากไม่เคยใช้ ร้อยละ 46.3

2. แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ

2.1 การรับรู้ความรุนแรง ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษา มากกว่าร้อยละ 70 โดย เห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในเรื่อง การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจมีความรุนแรง ถึงเสียชีวิตได้ รองลงมาคือ ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจ เสียชีวิตได้ การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ การสวมหมวกนิรภัยจะปลอดภัยกว่าไม่สวม หมวกนิรภัย การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจบาดเจ็บ ตายหรือพิการได้ การขับขี่ รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้สูญเสียสมรรถภาพทางร่างกาย จนไม่สามารถช่วยเหลือ ตัวเองได้ การขับขี่รถจักรยานยนต์อาจเกิดอุบัติเหตุรุนแรงทำให้เสียโอกาสทางการศึกษา การขับขี่ รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ไม่ตาย ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายการรักษาพยาบาลมาก และการขับขี่ รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพจิตใจที่รุนแรงต่อผู้บาดเจ็บ และครอบครัว ตามลำดับ

2.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยง ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษา มากกว่าร้อยละ 70 โดย เห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในเรื่อง การขับขี่รถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อความตายตลอดเวลา รองลงมาคือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ การขับขี่ รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ มีโอกาสเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บรุนแรง การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงตายมากกว่าสวมหมวกนิรภัย การขับขี่ รถจักรยานยนต์ ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย หากเกิดอุบัติเหตุมีโอกาสรุนแรง การ ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดฝนตก ถนนลื่น มีโอกาสเสี่ยงตายมากกว่า การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและตายได้ และการขับขี่ รถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่าขับรถยนต์ ตามลำดับ

2.3 ความคาดหวังในประสิทธิผล ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษา มากกว่าร้อยละ 70 โดยเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในเรื่อง การขับขี่รถจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัยจะป้องกัน

การเสียชีวิตได้ รองลงมาคือ การขับขีรถจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัยจะป้องกันความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้ การขับขีรถจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัย จะปลอดภัยกว่าไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขีรถจักรยานยนต์ถึงทางแยกหรือทางเลี้ยว หากชะลอความเร็วจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้ การขับขีรถจักรยานยนต์หากปฏิบัติตามกฎจราจร จะลดอุบัติเหตุได้ การขับขีรถจักรยานยนต์หากไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขีจะลดการเกิดอุบัติเหตุได้ การขับขีรถจักรยานยนต์หากมีการตรวจเช็คสภาพรถก่อน จะปลอดภัยกว่าไม่ตรวจสภาพ และการขับขีรถจักรยานยนต์ หากไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มาก่อน จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้ ตามลำดับ

2.4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษา มากกว่าร้อยละ 70 โดยเห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในเรื่อง แม้จะเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เอง ก็อาจเกิดอุบัติเหตุได้รองลงมาคือ ต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ นั้นไม่สามารถปฏิบัติตามทุกครั้ง นั้นสามารถหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมาสวมในการขับขีรถจักรยานยนต์ได้ การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนใช้เป็นปัญหามากสำหรับฉัน การขับขีรถจักรยานยนต์ นั้นสามารถปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรได้ทุกครั้ง การขับขีรถจักรยานยนต์ หากขับรดช้า จะปลอดภัยกว่าขับเร็ว การขับขีรถจักรยานยนต์ หากไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มาก่อน ขับ จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้ และการขับขีรถจักรยานยนต์ หากไม่ขับขีในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่น จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ตามลำดับ

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ โดยมีพฤติกรรมการป้องกันในต่างๆ ดังนี้

3.1 การสวมหมวกนิรภัย ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษามีหมวกนิรภัยและมีมาตรฐานมากที่สุด รองลงมาคือ หมวกนิรภัย มีความสำคัญมากที่สุด สวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ เกือบทุกครั้ง การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมากที่สุด และการใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมาก ตามลำดับ

3.2 การขับขีรถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรทุกครั้ง ผลการศึกษาพบว่า ปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรทุกครั้ง มากที่สุด รองลงมาคือการใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกล ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติทุกครั้งมากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ปฏิบัติทุกครั้งมากที่สุด และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ตามลำดับ

3.3 ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว ผลการศึกษา พบว่า การขับเร็ว มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาคือ ไม่ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วมาก (110 กม./ชม.ขึ้นไป) ไม่ขับเร็วทุกครั้ง มากที่สุด ใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ไม่ขับเร็วทุกครั้งมากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ขับเร็วทุกครั้ง เป็นส่วนน้อย และเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ นักศึกษาเกือบไม่เคยขับขี่รถเร็วเลย มากที่สุด ตามลำดับ

3.4 ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่

ผลการศึกษา พบว่า ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาคือ ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ, เบรก, ไฟ, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสอบรถก่อนขับขี่มากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ตรวจสอบรถก่อนการขับขี่มากที่สุด เช่นเดียวกัน และจะตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ตามลำดับ

3.5 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษา พบว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาคือ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งมากที่สุด ไม่ดื่มเลยมากที่สุด การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) ไม่ดื่มเลยมากที่สุด และไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ตามลำดับ

4. ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษา พบว่า แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .234$) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผล มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทาง

สถิติที่ระดับ .01 ($r = .276, .259$ ตามลำดับ) และด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ด้านการรับรู้ความรุนแรง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = .161, .141$ ตามลำดับ)

อภิปรายผล

ผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผล ได้ดังนี้

1. แรงจูงใจในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง จากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ส่วนใหญ่มีแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดีมาก เมื่อนำมาวิเคราะห์แยกรายด้าน พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีแรงจูงใจด้านการรับรู้ความรุนแรง, การรับรู้โอกาสเสี่ยง และความคาดหวังในประสิทธิผล ดีมาก (ร้อยละ 85.1, 81.8, 82.2 ตามลำดับ) ส่วนแรงจูงใจในด้านความคาดหวังในความสามารถของตนเองอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 70.9) ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก นักศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ในการเดินทาง ใช้ทุกวันและวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 45.9 ประกอบกับ นักศึกษาได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ด้านอุบัติเหตุจราจรจากสื่อต่างๆอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดีมาก สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ลักษณ์ สัมมานิติ (2553) ศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง อิชิริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร พบว่า การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในผลของความตอบสนอง ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

2. พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง จากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ ปานกลาง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นวัยรุ่น อายุยังน้อย อยู่ในวัยศึกษาคะนองยังขาดประสบการณ์ในการทำพฤติกรรมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุ ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่าส่วนมากมีอายุระหว่าง 17-19 ปี ร้อยละ 54.1 รองลงมาอายุระหว่าง 14-16 ปี ร้อยละ 33.4 เมื่อรวมกันคิดเป็นร้อยละ 87.5 ประกอบกับส่วนใหญ่มีการใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ในการเดินทาง ส่วนมากใช้ทุกวันและวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 45.9 และยังพบจากข้อคำถามที่ว่า นักศึกษาดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 67.8 และส่วนใหญ่จะปฏิบัติตาม กฎจราจรเมื่อถูกบังคับ หรือการสวมหมวกนิรภัยเมื่อถูกบังคับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.7 และ 35.7 ตามลำดับ จึงทำให้พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) ศึกษาความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตบริการสาธารณสุขที่ 5 ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความพร้อมต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการขับขี่น้อยกว่า 10 ปี ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นานกว่า จะมีประสบการณ์และการพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่น้อยกว่า จึงมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยมากกว่า

3. ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .234$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านความคาดหวังในความสามารถของตนเอง, ด้านความคาดหวังในประสิทธิผล มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีความสัมพันธ์ทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .276, .259$ ตามลำดับ) ส่วนด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง และด้านการรับรู้ความรุนแรง มีความสัมพันธ์ทางบวก กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีความสัมพันธ์ทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = .161, .141$ ตามลำดับ) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก นักศึกษาระดับอาชีวศึกษา มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าสามารถทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงหรือถึงขั้นเสียชีวิต รวมทั้งรับรู้โอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ร่างกายบาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิตได้ ถึงแม้ว่าจะมีความมั่นใจว่า การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติ การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ไม่บาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิต จึงนำไปสู่พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงต่ออุบัติเหตุ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภาก

(2535, หน้า 80 – 85) ศึกษาประสิทธิผลโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี โดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเองภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเกี่ยวกับเรื่องกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2558, หน้า 119 – 125) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรีผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของกฤตยา พันธุ์วิไล (2550) โดยการศึกษาด้านความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรของวัยรุ่น ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษานี้ มีข้อเสนอแนะ 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ และข้อเสนอแนะในการทำการศึกษาในครั้งต่อไป ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ จากผลการศึกษาที่ได้นำไปใช้เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นให้เห็นถึงความรุนแรง ผลกระทบที่จะตามมาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งให้ความรู้ สร้างความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว การตรวจสภาพรถ (ล้อ, เบรก, กระจกมองหลัง, น้ำมัน) ก่อนการขับขี่ การไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

และรวมทั้งสามารถนำไปเป็นข้อมูล ในการบังคับใช้กฎหมาย ในการควบคุมการจับจี้ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันด้วย

2. ข้อเสนอแนะในการทำการศึกษารั้งต่อไป การทำการศึกษารั้งต่อไป ควรศึกษาในตัวแปรอื่น เช่น ความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมกรการจับจี้ที่ปลอดภัย ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

บรรณานุกรม

- กฤติยา พันธุ์วิไล. (2550). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่. “วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาส่งเสริมสุขภาพ. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2556). รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุม สหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2557). รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุม สหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. นนทบุรี : กองสุกศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ.
- เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม. (2537). บทบาทและการพัฒนาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรคติดต่อ กรมการแพทย์.
- ชรัตน์ วสุธาดา และคณะ. (2549). “การศึกษาความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ.” รายงานการวิจัยโรงพยาบาลชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ.
- ณัฐพล พัฒนชัยกุล. (2548). การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา. บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- ทิพย์วรรณ อินทร์อุดม. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยวิกฤตอุบัติเหตุ โรงพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี. งานนิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

- ชัยพร เจเดือน. (2558). *ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจเชิงป้องกันอันตรายจากการทำงานกับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กรูปพรรณ จังหวัดระยอง*. งานนิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ์. (2553ก). *เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: ศรีอนันต์การพิมพ์.
- บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ์. (2553ข). *สถิติวิเคราะห์เพื่อการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: เรือนแก้วการพิมพ์.
- บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ์. (2553ค). *การเขียนรายงานการวิจัยและวิทยานิพนธ์* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: เรือนแก้ว.
- ประภา นัครา. (2549). “พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต.” วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประเสริฐ เก็มประโคน. (2539). *ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสาธารณสุขศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พิสิษฐ์ วงศ์ธีรชนา. (2557). *กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย*. มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ภิรมย์ กมลรัตนกุล, มนต์ชัย ชาลาประวรรณ และทวีสิน ต้นประยูร. (2543). *หลักการทำวิจัยให้สำเร็จ*. เท็กซ์ แอนด์ เจอร์นัล พับลิเคชั่น.
- มณีนันท์ ชีระวิวัฒน์. (2558). *การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ยุทธนา วรณปติกุล และสุพิดา เรืองจิต. (2550). *บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- ลักขณา สัมมานิธิ. (2553). *การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอกำแพงแก้ว จังหวัดยโสธร*. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- วัลภา วงศ์สารศรี. (2539). *ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพจิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วาสนา สายเสมา. (2548). *พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม*. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน ภาควิชาจิตวิทยาชุมชน ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2546). *อุบัติเหตุ*. กรุงเทพฯ: รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์, สมชาย หิรัญกิตติ, สุดา สุวรรณภิรมย์, ชวลิต ประภาวานนท์ และสมศักดิ์ วานิชยาภรณ์, (2545). *องค์การและการจัดการ*. กรุงเทพฯ : ธรรมสาร.
- สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา. (2558). *สถานศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2559*
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2554). *คู่มือประชาชน*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ.
- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2550). *หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ*.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2558). *รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ รายงานด้านอุบัติเหตุ โรงพยาบาลนครปฐม*.
- สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค. (2557). *ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชนไทย*.
- สุวรรณ เรื่องกาญจนเศรษฐ์. (2551). *กลยุทธ์สร้างเสริมสุขภาพวัยรุ่น*. กรุงเทพฯ: ชัยเจริญ.
- ศศิวิมล ฉุนแสนดี. (2558). *ปัจจัยแรงจูงใจในการป้องกันโรคที่มีผลต่อการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพของประชาชนเทศบาลตำบลแสนภูคาญ จังหวัดฉะเชิงเทรา* โครงงานนิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2546). *Traffic injury: The leading cause of death in adolescent*. ใน สุวรรณ เรื่องกาญจนเศรษฐ์, วิฑูรณ บุญสิทธิ์, วิโรจน์ อารีย์กุล และพัฒน์ มหาโชติวัฒนา (บรรณาธิการ), *กลยุทธ์และการส่งเสริมสุขภาพ “วัยรุ่น”* กรุงเทพฯ: ชัยเจริญการพิมพ์.

- อรุณา รั้งผึ้ง, พิมพภา เตชะกมลสุข, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์ และกาญจน์ย์ ดำนาคแก้ว. (2556). การ
บาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ.2555. รายงานเฝ้าระวังทางระบาด
วิทยาประจำสัปดาห์, 44 (31), 481-484.
- อำนาจ นาคแก้ว. (2554). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ใน
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาระบาดวิทยา
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ. (2557). การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตร
มหาบัณฑิต ภาควิชาพลศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Bandura, A. (1986). Social foundation thought and action : A social cognitive Theory. New
Prentice-Hall.
- Daniel, W.W. (1995). *Biostatistics: A foundation for analysis in the health sciences*. New York:
Wiley & Sons.
- Rogers, R. W. & Steven, P.D (1986). Protection motivation theory and preventive health: beyond
the health belief model. *Health Education Research* 1(30), 153-161.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายนามผู้เชี่ยวชาญในการตรวจความตรงเครื่องมือ

รายนามผู้เชี่ยวชาญ

นายสาโรจน์ ลิมปิยะณะ	<p>สาธารณสุขอำเภอ (นักวิชาการสาธารณสุข) ชำนาญการพิเศษ สาธารณสุขอำเภอคอนตูม สำนักงานสาธารณสุขอำเภอคอนตูม จังหวัดนครปฐม วุฒิ ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารงานสาธารณสุข) สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช มีความเชี่ยวชาญงานบริหารสาธารณสุข</p>
นางสาวปราณี ตังจาร์วัฒนชัย	<p>นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ งานการแพทย์ฉุกเฉินและอุบัติเหตุ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม วุฒิ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) มหาวิทยาลัยมหิดล มีความเชี่ยวชาญและปฏิบัติงานอุบัติเหตุฉุกเฉินตั้งแต่จบ พยาบาลศาสตร์ (15มี.ค.2525)</p>
นางวาสนา สายเสมา	<p>พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ หัวหน้าพยาบาล กลุ่มงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลนครปฐม วุฒิ ประกาศนียบัตรวิชาพยาบาลศาสตร์และผดุงครรภ์ชั้นสูง (เกียรตินิยมอันดับ1) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครุเทพ วุฒิ ปริญญาสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (บริหารสาธารณสุข) สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช วุฒิ ปริญญามหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ มีความเชี่ยวชาญและปฏิบัติงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน</p>

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ชุดที่.....

คำชี้แจง

ดิฉัน นายสมใจ อ่อนละเอียด สาธารณสุขอำเภอเมืองนครปฐม ปฏิบัติงานที่สำนักงาน
สาธารณสุขอำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันกำลังศึกษาในระดับปริญญาโท
หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา นอกจากนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาแล้ว ยังเป็นประโยชน์ในการนำข้อสรุปที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ไปใช้เป็น
แนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักศึกษาและประชาชน ด้วย
เหตุผลดังกล่าวนี้ ผู้ศึกษาจึงขอความกรุณาจากผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ช่วยตอบแบบสอบถาม
นี้ทุกข้อ ทุกส่วน เพื่อจะได้นำผลประโยชน์ไปใช้ดังกล่าว ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ผู้ศึกษา
ขอรับรองว่าจะเก็บเป็นความลับไม่มีผลเสียต่อตัวท่านเองและครอบครัว ขอขอบพระคุณผู้ตอบ
แบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

นางสมใจ อ่อนละเอียด

นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยบูรพา

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง

ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หรือช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ.....ปี
3. ปัจจุบันกำลังศึกษาระดับ
 - ปวช.1 ปวช.2
 - ปวช.3
4. นักศึกษาใช้รถจักรยานยนต์ (ขับหรือซ้อน) ในการเดินทางไปไหนมาไหนบ้างหรือไม่
 - ใช่ ไม่ใช่
 - ถ้าเคยใช้ นักศึกษาใช้บ่อยเพียงใด
 - ใช้ทุกวัน และวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง
 - ใช้ทุกวัน และวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง
 - ใช้ทุกวัน แต่เพียงวันละ 1 ครั้ง
 - ใช้เกือบทุกวัน และวันละหลายครั้ง
 - ใช้เกือบทุกวัน และวันละครั้งเดียว
 - ใช้นานๆ ครั้ง
5. นักศึกษาใช้รถจักรยานยนต์ไปเรียนหนังสือที่สถานศึกษาบ่อยเพียงใด
 - ไม่เคยใช้เลย ใช้นานๆ ครั้ง ใช้บ่อย
 - ใช้เกือบทุกวัน ใช้ทุกวัน

ส่วนที่ 2 แรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด ขอให้ตอบเพียงคำตอบเดียวและตอบให้ครบทุกข้อ

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
การรับรู้ความรุนแรง					
1. การขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุอาจมีความรุนแรงถึงเสียชีวิตได้					
2. ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุอาจเสียชีวิตได้					
3. การขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ การสวมหมวกนิรภัยจะปลอดภัยกว่าไม่สวมหมวกนิรภัย					
4. การขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจบาดเจ็บ ตายหรือพิการได้					
5. การขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้สูญเสียสมรรถภาพทางร่างกาย จนไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้					
6. การขับขี้อักรยานยนต์อาจเกิดอุบัติเหตุรุนแรงทำให้เสียโอกาสทางการศึกษาได้					
7. การขับขี้อักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ไม่ตาย ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลมาก					

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
8. การขับขีรถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพจิตใจรุนแรงต่อผู้บาดเจ็บและครอบครัว					
การรับรู้โอกาสเสี่ยง 9. การขับขีรถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อความตายตลอดเวลา					
10. การขับขีรถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ					
11. การขับขีรถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ มีโอกาสเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บรุนแรง					
12.การขับขีรถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงตายมากกว่าสวม					
13.การขับขีรถจักรยานยนต์ ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย หากเกิดอุบัติเหตุ มีโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรง					
14.การขับขีรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดฝนตก ถนนลื่น มีโอกาสเสี่ยงตายมากกว่า					
15.การขับขีรถจักรยานยนต์ หากฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและตายได้					
16.การขับขีรถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่าขีรถยนต์					

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
ความคาดหวังในประสิทธิผล					
17. การขับจีวรจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัยจะป้องกันการเสียชีวิตได้					
18. หากสวมหมวกนิรภัยจะป้องกันความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้					
19. การขับจีวรจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัย จะปลอดภัยกว่าไม่สวมหมวกนิรภัย					
20. การขับจีวรจักรยานยนต์ ถึงทางแยกหรือทางเลี้ยว หากชะลอความเร็วจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้					
21. การขับจีวรจักรยานยนต์ หากปฏิบัติตามกฎจราจร จะลดอุบัติเหตุได้					
22. การขับจีวรจักรยานยนต์หากไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
23. การขับจีวรจักรยานยนต์ หากมีการตรวจเช็คสภาพรถก่อน จะปลอดภัยกว่าไม่ตรวจสภาพ					
24. การขับจีวรจักรยานยนต์ หากไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มาก่อน จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้					
ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง					
25. แม้ฉันจะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เอง ก็เกิดอุบัติเหตุได้					

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
26. ต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาที่ ขับจักรยานยนต์ ฉันไม่สามารถ ปฏิบัติตามได้ทุกครั้ง					
27. ฉันสามารถหาหมวกนิรภัยที่ได้ มาตรฐานมาสวมในการขับจี่ รถจักรยานยนต์ได้					
28. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ก่อนใช้งานเป็นปัญหามากสำหรับฉัน					
29. การขับรถจักรยานยนต์ ฉัน สามารถปฏิบัติตามสัญญาณและ เครื่องหมายจราจรได้ทุกครั้ง					
30. การขับจักรยานยนต์ หากขับ รถช้า จะปลอดภัยกว่าขับรถเร็ว					
31. การขับจักรยานยนต์ หากไม่ ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มาก่อนขับ จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
32. การขับจักรยานยนต์ หากไม่ ขับขีในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะ อื่น จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้					

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของท่านมากที่สุด

ถ้านักศึกษาตอบคำถามในส่วนที่ 1 ข้อ 4 และข้อ 5 ว่า “ไม่ใช่” ไม่ต้องตอบคำถามในส่วนที่ 3

1. นักศึกษามีหมวกนิรภัยสำหรับสวมในการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

() มี () ไม่มี

ถ้ามี หมวกนิรภัยที่มี เป็นหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานเพียงใด

() มาก () ปานกลาง

() น้อย () ไม่ทราบ

2. นักศึกษาคิดว่า หมวกนิรภัย มีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงใด

() มากที่สุด () มาก () ปานกลาง

() น้อย () ไม่จำเป็นเลย

3. นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่

() ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () สวมเป็นส่วนน้อย

() เกือบไม่เคยสวมเลย () ไม่สวมเลย

4. นักศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยในการขับหรือซ้อนรถจักรยานยนต์เพราะอะไร

() เพื่อรักษาระเบียบวินัยจราจร

() เมื่อถูกบังคับ

() เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

() เพื่อป้องกันตำรวจจับ

() เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง

5. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือไม่

() สวมทุกครั้ง () สวมเกือบทุกครั้ง () สวมเป็นส่วนน้อย

() เกือบไม่เคยสวมเลย () ไม่สวมเลย

6. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือไม่
- () สวมทุกครั้ง () สวมเกือบทุกครั้ง () สวมเป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่เคยสวมเลย () ไม่สวมเลย
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ นักศึกษาปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรทุกครั้งหรือไม่
- () ปฏิบัติทุกครั้ง () ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง () ปฏิบัติเป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่เคยปฏิบัติเลย () ไม่ปฏิบัติเลย
8. นักศึกษาปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงใด
- () มากที่สุด () มาก () ปานกลาง
- () น้อย () ไม่ปฏิบัติเลย
9. นักศึกษาจะปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรเพราะอะไร
- () เพื่อรักษาระเบียบวินัยจราจร () เมื่อถูกบังคับ
- () เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ () เพื่อป้องกันตำรวจจับ
- () เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง
10. นักศึกษาคิดว่า ปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร มีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงใด
- () มากที่สุด () มาก () ปานกลาง
- () น้อย () ไม่สำคัญเลย
11. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรทุกครั้งหรือไม่
- () ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () ปฏิบัติเป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่เคยปฏิบัติเลย () ไม่ปฏิบัติเลย
12. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรทุกครั้งหรือไม่
- () ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () ปฏิบัติเป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่เคยปฏิบัติเลย () ไม่ปฏิบัติเลย

13. นักศึกษาขับขีรถจักรยานยนต์เร็ว หรือไม่
- () เร็ว () ไม่เร็ว
- ถ้าขับขีรถจักรยานยนต์เร็ว มีความเร็วมากน้อยเพียงใด
- () มาก (110 กม./ชม.ขึ้นไป) () ปานกลาง (80-100 กม./ชม.)
- () น้อย (60-80 กม./ชม.) () น้อยที่สุด(ต่ำกว่า 60 กม./ชม.)
14. นักศึกษาคิดว่า การขับขีรถเร็ว มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุเพียงใด
- () มากที่สุด () มาก () ปานกลาง
- () น้อย () ไม่สำคัญเลย
15. นักศึกษาขับขีรถเร็วในการขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่
- () ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () เป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่ขับเร็วเลย () ไม่ขับเร็วเลย
16. นักศึกษาจะไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเพราะอะไร
- () เพื่อรักษาระเบียบวินัยจราจร
- () เมื่อถูกบังคับ
- () เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- () เพื่อป้องกันตำรวจจับ
- () เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง
17. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาขับขีรถเร็วทุกครั้งหรือไม่
- () ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () เป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่ขับเร็วเลย () ไม่ขับเร็วเลย
18. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาขับขีรถเร็วทุกครั้งหรือไม่
- () ทุกครั้ง () เกือบทุกครั้ง () เป็นส่วนน้อย
- () เกือบไม่ขับเร็วเลย () ไม่ขับเร็วเลย

19. นักศึกษาตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ,เบรก,ไฟ,กระจกมองหลัง,น้ำมัน) ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือไม่

ตรวจสอบ ไม่ตรวจสอบ

ถ้าตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ จะได้มาตรฐานเพียงใด

มากที่สุด มาก

ปานกลาง น้อย

20. นักศึกษาคิดว่า ตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ,เบรก,ไฟ,กระจกมองหลัง,น้ำมัน) ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงใด

มากที่สุด มาก ปานกลาง

น้อย ไม่สำคัญเลย

21. นักศึกษาตรวจสอบสภาพรถ (ล้อ,เบรก,ไฟ,กระจกมองหลัง,น้ำมัน) ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทุกครั้งหรือไม่

ตรวจสอบทุกครั้ง ตรวจสอบเกือบทุกครั้ง ตรวจสอบเป็นส่วนน้อย

เกือบไม่ตรวจสอบเลย ไม่ตรวจสอบเลย

22. นักศึกษาจะตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เพราะอะไร

เพื่อรักษาระเบียบวินัยจราจร

เมื่อถูกบังคับ

เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

เพื่อป้องกันตำรวจจับ

เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง

23. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่

ตรวจสอบทุกครั้ง ตรวจสอบเกือบทุกครั้ง ตรวจสอบเป็นส่วนน้อย

เกือบไม่ตรวจสอบเลย ไม่ตรวจสอบเลย

24. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่
- () ตรวจสอบทุกครั้ง () ตรวจสอบเกือบทุกครั้ง () ตรวจสอบเป็นส่วนน้อย
() เกือบไม่ตรวจสอบเลย () ไม่ตรวจสอบเลย
25. นักศึกษามีการดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
- () ดัด () ไม่ดัด
- ถ้าดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดัดมากน้อยเพียงใด
- () มาก () ปานกลาง
() น้อย () น้อยที่สุด
26. นักศึกษาคิดว่า ดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุเพียงใด
- () มากที่สุด () มาก () ปานกลาง
() น้อย () ไม่สำคัญเลย
27. นักศึกษาดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์บ่อยเพียงใด
- () ดัดทุกครั้ง () ดัดเกือบทุกครั้ง () ดัดเป็นส่วนน้อย
() เกือบไม่เคยดัดเลย () ไม่ดัดเลย
28. นักศึกษาจะไม่ดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เพราะอะไร
- () เพื่อรักษาระเบียบวินัยจราจร
() เมื่อถูกบังคับ
() เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
() เพื่อป้องกันตำรวจจับ
() เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง
29. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ (ไม่เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาดัดเครื่องดัดแอสทอลก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่
- () ดัดทุกครั้ง () ดัดเกือบทุกครั้ง () ดัดเป็นส่วนน้อย
() เกือบไม่เคยดัดเลย () ไม่ดัดเลย

30. การใช้รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ (เกิน 2 กิโลเมตร) นักศึกษาดัดเครื่องดัดแอลกอฮอล์
ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่

- () ดัดทุกครั้ง () ดัดเกือบทุกครั้ง () ดัดเป็นส่วนน้อย
() เกือบไม่เคยดัดเลย () ไม่ดัดเลย

ภาคผนวก ค
ตารางผลรวมค่า IOC

ตารางผลรวมค่า IOC ส่วนที่ 2

วัตถุประสงค์	ข้อ ที่	คนที่ 1			คนที่ 2			คนที่ 3			ผลรวม	ค่า IOC	ผลรวมการ วิเคราะห์
		1	0	-1	1	0	-1	1	0	-1			
การรับรู้ความ รุนแรง	1	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	2	1			1			0			2	0.66	นำไปใช้ได้
	3	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	4	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	5	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	6	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	7	0			0			1			1	0.33	นำไปใช้ได้
	8	0			1			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
การรับรู้ โอกาสเสี่ยง	9	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	10	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	11	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	12	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	13	1			1			0			2	0.66	นำไปใช้ได้
	14	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	15	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	16	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
ความคาดหวัง ใน ประสิทธิผล	17	1			1			-1			1	0.33	นำไปใช้ได้
	18	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	19	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	20	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	21	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	22	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	23	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	24	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
ความคาดหวัง ใน ความสามารถ ตนเอง	25	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	26	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	27	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	28	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	29	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้

ตารางผลรวมค่า IOC ส่วนที่ 2 (ต่อ)

วัตถุประสงค์	ข้อ ที่	คนที่ 1			คนที่ 2			คนที่ 3			ผลรวม	ค่า IOC	ผลรวมการ วิเคราะห์
		1	0	-1	1	0	-1	1	0	-1			
	30	1			-1			1			1	0.33	นำไปใช้ได้
	31	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	32	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้

ตารางผลรวมค่า IOC ส่วนที่ 3

วัตถุประสงค์	ข้อ ที่	คนที่ 1			คนที่ 2			คนที่ 3			ผลรวม	ค่า IOC	ผลรวมการ วิเคราะห์
		1	0	-1	1	0	-1	1	0	-1			
	1	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	2	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	3	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	4	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	5	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	6	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	7	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	8	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	9	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	10	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	11	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	12	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	13	1			1			-1			1	0.33	นำไปใช้ได้
	14	0			1			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	15	1			1			0			2	0.66	นำไปใช้ได้
	16	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	17	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	18	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	19	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้

ตารางผลรวมค่า IOC ส่วนที่ 3

วัตถุประสงค์	ข้อ ที่	คนที่ 1			คนที่ 2			คนที่ 3			ผลรวม	ค่า IOC	ผลรวมการ วิเคราะห์
		1	0	-1	1	0	-1	1	0	-1			
	20	1			-1			0.1			1	0.33	นำไปใช้ได้
	21	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	22	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	23	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	24	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	25	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	26	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	27	1			0			1			2	0.66	นำไปใช้ได้
	28	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	29	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้
	30	1			1			1			3	1	นำไปใช้ได้