

การศึกษาคำรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรมกรปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

นักวิจัย	นามวงศ์
สาธิตา	สาธิผล
ธนาธิป	แก้วคำฟู
ปรัชญา	ปลุกเงิน
ศุภกิตติ	เกตุจันทร์

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
วันลงทะเบียน..... 15 ก.พ. 2554
หมายเลข bib..... 6.2894761
หมายเลข item..... 1.5343380
เลขเรียกหนังสือ..... WA20.5

1622
2553

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชาการวิจัยทางสุขภาพ (554471)

มหาวิทยาลัยนเรศวร
ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2553

ประกาศคุณูปการ

การวิจัยนี้ดำเนินการสำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากอาจารย์ฤทธิรัตน์ มหาบุญปิติ ในการให้คำปรึกษาแนะนำ ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ตลอดจนการติดตามและดูแลอย่างต่อเนื่อง จนทำให้กลุ่มผู้วิจัยสามารถพัฒนาศักยภาพตนเอง ทำให้ผลงานวิจัยฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณดร.ธนัช กนกเทศ, อาจารย์จุฑารัตน์ รัชประสิทธิ์ และอาจารย์วรวิทย์ อินทร์ชม เป็นอย่างสูงที่ช่วยตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย และในการให้คำปรึกษาในการทำวิจัย อีกทั้งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

ขอขอบพระคุณบิดา มารดา ของคณะผู้ทำวิจัยที่คอยสนับสนุนเรื่องค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังคอยให้กำลังใจในการฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นมากมายตลอดระยะเวลาในการทำวิจัย

ขอขอบพระคุณนิสิตทุกคนในคณะสาธารณสุขศาสตร์ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บข้อมูลงานวิจัยและตอบแบบสอบถาม

ขอขอบพระคุณท่านดร.นพ.ภูดิท เตชาติวัฒน์ คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้มีการเปิดหลักสูตรในรายวิชาการวิจัยทางสุขภาพ (554471) แก่นิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ชั้นปี 4 และสนับสนุนในด้านอื่นๆ จนทำให้วิจัยฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากการศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ คณะผู้ศึกษาค้นคว้าขออุทิศแด่ผู้มีพระคุณทุกๆ ท่าน

น.ส. นัฏฐิณี นามวงศ์

น.ส. สาทิยา สาลีผล

นายธนธิป แก้วคำฟู

นายปรัชญา ปลุกเงิน

นายศุภกิต เกตุจันทร์

ชื่อเรื่อง	การศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก
ผู้ศึกษาค้นคว้า	นักฎิณี นามวงศ์, สาธิตา สาลีผล, ธนาธิป แก้วคำฟู, ปรัชญา ปลุกเงิน, ศุภกิตติ์ เกตุจันทร์
ที่ปรึกษา	อาจารย์ฤดีรัตน์ มหามุณีปิติ
ประเภทสารนิพนธ์	รายงานการศึกษารายวิชาการวิจัยทางสุขภาพ (554471) มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2553
คำสำคัญ	ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร, ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์, พฤติกรรม การปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1-4 ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2553 คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร จำนวน 261 คน ใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยหาค่าร้อยละ และหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ Chi-square

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำจำนวน 124 คน ร้อยละ 47.5 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 65 คน ร้อยละ 24.9 ด้านทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทักษะอยู่ในระดับที่ดีมาก จำนวน 166 คน ร้อยละ 63.6 รองลงมา มีทักษะอยู่ในระดับดี จำนวน 88 คน ร้อยละ 33.7 ส่วนด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมอยู่ในระดับที่ดี จำนวน 133 คน ร้อยละ 51.0 รองลงมา มีพฤติกรรมอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 126 คน ร้อยละ 48.3 ในการหาความสัมพันธ์ พบว่า การมีใบขับขี่ ความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($p\text{-value} = 0.032, 0.038$ และ 0.002 ตามลำดับ)

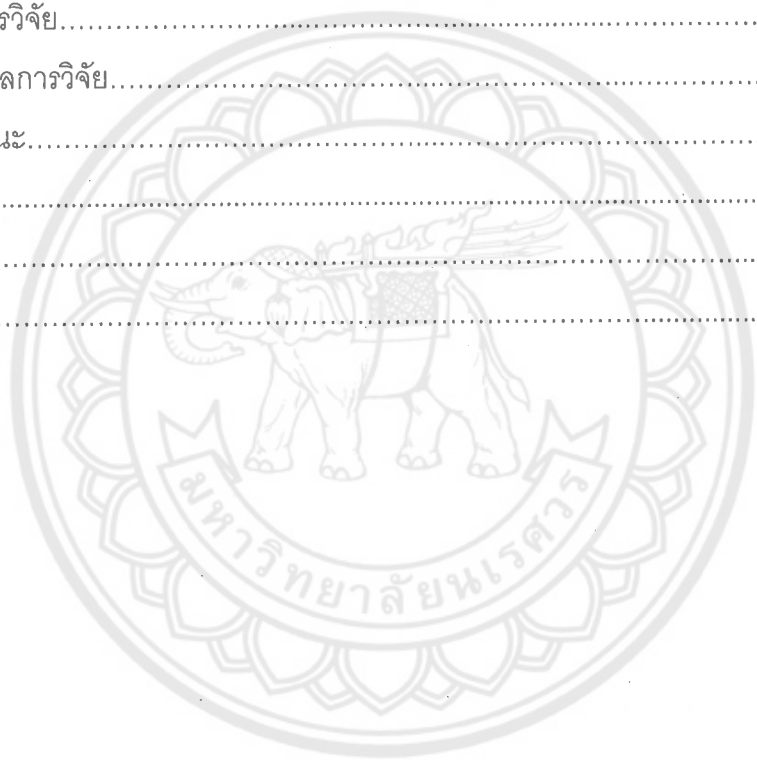
สารบัญ

	หน้า
ประกาศคุณูปการ	ก
บทคัดย่อ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
จุดมุ่งหมายของการศึกษา.....	2
สมมุติฐานของการวิจัย.....	3
ขอบเขตของการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	4
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรม.....	5
พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ.....	10
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	13
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	17
รูปแบบการทำวิจัย.....	17
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	17
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	18
การสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	20
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	21
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	21
บทที่ 4 ผลการวิจัย	23
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง.....	23
ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจในกฎจรรยาบรรณ.....	24
ส่วนที่ 3 ทักษะคิดในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	25
ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่.....	28

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ส่วนที่ 5 การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมกา ปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์.....	31
ส่วนที่ 6 การหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรกับ พฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์.....	32
ส่วนที่ 7 การหาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติในการขับชื้อรถจักรยานยนต์กับ พฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์.....	33
บทที่ 5 บทสรุป.....	34
สรุปผลการวิจัย.....	34
อภิปรายผลการวิจัย.....	35
ข้อเสนอแนะ.....	37
บรรณานุกรม.....	38
ภาคผนวก.....	40
ประวัติผู้วิจัย.....	69



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามคุณลักษณะข้อมูลทั่วไป.....	24
2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร.....	24
3 แสดงจำนวนและร้อยละ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	26
4 แสดงจำนวนและร้อยละของระดับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	28
5 แสดงจำนวนและร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถ จักรยานยนต์.....	29
6 แสดงจำนวนและร้อยละของระดับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถ จักรยานยนต์.....	31
7 แสดงการหาความสัมพันธ์ความสัมพันธะระหว่างเพศกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนใน การขับขี่รถจักรยานยนต์.....	31
8 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างชั้นปีกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถ จักรยานยนต์.....	32
9 แสดงการการความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมกาปฏิบัติ ตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	32
10 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรกับ พฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	33
11 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับ พฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	33

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในบรรดาระบบทั้งหมดซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของผู้คน ระบบการจราจรถือได้ว่าเป็นระบบที่สลับซับซ้อนและมีอันตรายมากที่สุด ในแต่ละปีได้มีการประมาณการว่ามีคน 1.2 ล้านคนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคนที่ได้รับบาดเจ็บ มีการคาดการณ์จากแหล่งต่าง ๆ บ่งชี้ว่าตัวเลขพวกนี้จะเพิ่มขึ้นราว 65% ภายใน 20 ปีข้างหน้า พบว่าสาเหตุของการบาดเจ็บที่สำคัญเป็นอันดับหนึ่งคือรถจักรยานยนต์

สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรของคนไทยอันดับหนึ่งเกิดจากรถจักรยานยนต์สำนักกระบาดวิทยาได้รายงานการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุจากการจราจรของคนไทย พบว่า ในปี พ.ศ.2549 มีจำนวนการเสียชีวิตวันละ 33 คน หรือชั่วโมงละ 1.38 คน ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติรายงานจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด พบว่า ร้อยละ 51.3 เกิดจากรถจักรยานยนต์ ข้อมูลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา ปี พ.ศ.2549 พบว่า ร้อยละ 83.28 ของการบาดเจ็บจากการจราจรเกิดจากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 81.01- 99.99 เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และทำให้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นส่วนใหญ่

จากการศึกษามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 โดยพิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ พบว่ามูลค่าความสูญเสียสูงถึง 184,568.43 ล้านบาท ซึ่งในจำนวนนี้มีมูลค่าที่เกี่ยวข้องกับทุนมนุษย์ถึง 56.4% หรือเท่ากับ 104,099.00 ล้านบาท รวมค่าใช้จ่ายความสูญเสียความสามารถในการผลิตคุณภาพชีวิต การรักษาพยาบาล หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลระยะยาว และยังมีค่าความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน เช่น ค่ายานพาหนะ และยักรวมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการชน เช่น ค่าประกัน การจัดการศาล ตำรวจกู้ภัย และความล่าช้าในการเดินทางอีก 18.91% หรือเท่ากับ 34,899.54 ล้านบาท

ผลที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีผู้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงต้องรับไว้รักษาในโรงพยาบาลร้อยละ 40.47 ได้รับบาดเจ็บปานกลางและสังเกตอาการร้อยละ 14.80 ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยหลังได้รับการรักษาสามารถกลับบ้านได้ร้อยละ 30.56 และไม่ได้รับบาดเจ็บเลยร้อยละ 13.89 ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การแต่ง

กายที่ไม่เอื้อต่อการป้องกันการบาดเจ็บ การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ สภาพทางร่างกายที่เมื่อยล้า สภาพพื้นผิวจราจรที่เสื่อมคุณภาพ สภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อทัศนวิสัยในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่พึงประสงค์ต่างๆ และสภาพของยานพาหนะเอง เป็นต้น (สำนักกระบวนวิชา, 2549)

การบาดเจ็บจากการจราจรถือเป็นความท้าทายทางสาธารณสุขที่สำคัญ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันและคาดการณ์เบื้องต้นได้แต่มีกฎเกณฑ์ การป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนนที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนนั้น ต้องอาศัยความร่วมมืออย่างประสานสอดคล้องจากหลายฝ่าย

มหาวิทยาลัยนเรศวรเป็นอีกสถานที่หนึ่งที่มีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้ภายในมหาวิทยาลัยอย่างกว้างขวางเพื่อตอบสนองความต้องการด้านความสะดวกสบายและการใช้ประโยชน์ในการเดินทางสัญจร ด้วยลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่สามารถเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางสัญจร จึงทำให้มีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้กันเพิ่มขึ้น และจากการสังเกตพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนิสิตภายในมหาวิทยาลัยพบว่า มีผู้ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นจำนวนน้อยมาก ไม่ว่าจะเป็นการสวมหมวกนิรภัย การขับรถซ้อนท้าย และการใช้สัญญาณไฟเลี้ยว เป็นต้น ซึ่งการกระทำดังกล่าวมานี้อาจนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและต่อบุคคลที่ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ด้วย กลุ่มผู้วิจัยจึงมีความสงสัยเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรของนิสิต และคิดทำงานวิจัยนี้ขึ้นมาเพื่อหาคำตอบของปัญหาดังกล่าวนี้

จุดมุ่งหมายของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
2. เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
3. เพื่อศึกษาทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
6. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์

สมมติฐานของการวิจัย

1. ความรู้ความเข้าใจในกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
2. ทักษะคิดในการขับชื้อรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์
3. ปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้ทำการศึกษาความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรมในการขับชื้อรถจักรยานยนต์โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และโดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาเป็นนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ชั้นปีที่ 1-4 ปีการศึกษา 2553

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้นิสิตเกิดความตระหนักที่จะปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ และการขับชื้ออย่างปลอดภัย
2. ทำให้ทราบระดับความรู้และทักษะคิดในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ และสามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะเพื่อทำให้นิสิตมีความรู้และทักษะคิดที่ถูกต้องในการขับชื้อที่ปลอดภัย
3. ทำให้ทราบระดับพฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ และสามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะเพื่อทำให้นิสิตเกิดพฤติกรรมการขับชื้อที่ปลอดภัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เช่น เพศ ชั้นปีที่กำลังศึกษา และใบอนุญาตขับชื้อ

ความรู้ด้านกฎจรรยาบรรณ หมายถึง สิ่งที่ได้รับมาจากการศึกษา ค้นคว้า รวมทั้งสิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟังต่าง ๆ อันเกี่ยวข้องกับเรื่องกฎหมาย กติกา และมารยาทในการใช้ถนนร่วมกัน

ทักษะคิดในการขับชื้อ หมายถึง ความคิดเห็นและความรู้สึกที่บุคคลมีต่อการขับชื้อรถจักรยานยนต์ แล้วมีผลต่ออารมณ์ในทางที่ปฏิบัติหรือหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติ ซึ่งมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองด้วยพฤติกรรมต่อไป

พฤติกรรมในการขับขี่ หมายถึง กิริยาหรือวิธีปฏิบัติที่แสดงออกมาโดยสามารถสังเกตเห็นได้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อันเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความคิดของตนเองหรือปัจจัยใดๆที่มีผลทางความคิดของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ คือ รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ ถ้ามีพวงข้างสามารถมีล้อเพิ่มอีกไม่เกิน 1 ล้อ

กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการขับชีรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะ
 สาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์สี่ชั้นปีที่กำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2553 ซึ่งคณะผู้
 ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าจากตำรา เอกสาร และงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม
 - 1.1 ความรู้
 - 1.2 ทักษะ
 - 1.3 พฤติกรรม
2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม

1.1 ความรู้ (Knowledge)

คำว่า ความรู้นั้น ในทัศนะของฮอสเปอร์ (อ้างถึงในมาโนช เวชพันธ์ 2532, 15-16) นับเป็น
 ชั้นแรกของพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการจดจำ ซึ่งอาจจะโดยการนึกได้ มองเห็น ได้
 ยิน หรือ ได้ฟัง ความรู้นี้ เป็นหนึ่งในขั้นตอนของการเรียนรู้ โดยประกอบไปด้วยคำจำกัดความหรือ
 ความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง วิธีการแก้ไขปัญหา และมาตรฐานเป็นต้น ซึ่งอาจ
 กล่าวได้ว่า ความรู้เป็นเรื่องของการจำอะไรได้ ระลึกได้ โดยไม่จำเป็นต้องใช้ความคิดที่ซับซ้อนหรือ
 ใช้ความสามารถของสมองมากนัก ด้วยเหตุนี้ การจำได้จึงถือว่าเป็น กระบวนการที่สำคัญในทาง
 จิตวิทยา และเป็นขั้นตอนที่นำไปสู่พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ในการ
 วิเคราะห์ การสังเคราะห์ การประเมินผล ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ได้ใช้ความคิดและความสามารถทาง
 สมองมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนความเข้าใจ (Comprehension) นั้น ฮอสเปอร์ ชี้ให้เห็นว่า เป็นขั้นตอน
 ต่อมาจากความรู้ โดยเป็นขั้นตอนที่จะต้องใช้ความสามารถของสมองและทักษะในขั้นที่สูงขึ้น
 จนถึงระดับของการสื่อความหมาย ซึ่งอาจเป็นไปได้โดยการใช้ปากเปล่า ข้อเขียน ภาษา หรือการใช้
 สัญลักษณ์ โดยมักเกิดขึ้นหลังจากที่บุคคลได้รับข่าวสารต่าง ๆ แล้ว อาจจะโดยการฟัง การเห็น
 การได้ยิน หรือเขียน แล้วแสดงออกมาในรูปของการใช้ทักษะหรือการแปลความหมายต่าง ๆ เช่น
 การบรรยายข่าวสารที่ได้ยินมาโดยคำพูดของตนเอง หรือการแปลความหมายจากภาษาหนึ่งไปเป็น

อีกภาษาหนึ่ง โดยคงความหมายเดิมเอาไว้ หรืออาจเป็นการแสดงความคิดเห็นหรือให้ข้อสรุปหรือการคาดคะเนก็ได้

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์ 2542, 26) ได้ให้คำอธิบายว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้นที่ผู้เรียนรู้เพียงแต่เกิดความจำได้ โดยอาจจะเป็นการนึกได้หรือโดยการมองเห็น ได้ยิน จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ โครงสร้างและวิธีแก้ไขปัญหา ส่วนความเข้าใจอาจแสดงออกมาในรูปของทักษะด้าน “การแปล” ซึ่งหมายถึง ความสามารถในการเขียนบรรยายเกี่ยวกับข่าวสารนั้น ๆ โดยใช้คำพูดของตนเอง และ “การให้ความหมาย” ที่แสดงออกมาในรูปของความคิดเห็นและข้อสรุป รวมถึงความสามารถในการ “คาดคะเน” หรือการคาดหมายว่าจะเกิดอะไรขึ้น

เบนจามิน บลูม (Benjamin S. Bloom อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์ 2542, 26-28) ได้ให้ความหมายของ ความรู้ ว่าหมายถึง เรื่องที่เกี่ยวกับการระลึกถึงสิ่งเฉพาะ วิธีการและกระบวนการต่าง ๆ รวมถึงแบบกระบวนการของโครงการวัตถุประสงค์ในด้านความรู้ โดยเน้นในเรื่องของกระบวนการทางจิตวิทยาของความจำ อันเป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบ โดยก่อนหน้านั้นในปี ค.ศ. 1965 บลูมและคณะ ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้หรือพุทธิพิสัย (cognitive domain) ของคน ว่าประกอบด้วยความรู้ตามระดับต่าง ๆ รวม 6 ระดับ ซึ่งอาจพิจารณาจากระดับความรู้ในขั้นต่ำไปสู่ระดับของความรู้ในระดับที่สูงขึ้นไป โดยบลูมและคณะ ได้แจกแจงรายละเอียดของแต่ละระดับไว้ดังนี้

1. ความรู้ (Knowledge) หมายถึง การเรียนรู้ที่เน้นถึงการจำและการระลึกได้ถึงความคิด วัตถุ และปรากฏการณ์ต่างๆ ซึ่งเป็นความจำที่เริ่มจากสิ่งง่าย ๆ ที่เป็นอิสระแก่กัน ไปจนถึงความจำในสิ่งที่ยุ่งยากซับซ้อนและมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน

2. ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (Comprehension) เป็นความสามารถทางสติปัญญาในการขยายความรู้ ความจำ ให้กว้างออกไปจากเดิมอย่างสมเหตุสมผล การแสดงพฤติกรรมเมื่อเผชิญกับสื่อความหมาย และความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

3. การนำไปปรับใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำความรู้ (knowledge) ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (comprehension) ในเรื่องใด ๆ ที่มีอยู่เดิม ไปแก้ไขปัญหาที่แปลกใหม่ของเรื่องนั้น โดยการใช้ความรู้ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิธีการกับความคิดรวบยอดมาผสมผสานกับความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งนั้น

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถและทักษะที่สูงกว่าความเข้าใจ และการนำไปปรับใช้ โดยมีลักษณะเป็นการแยกแยะสิ่งที่จะพิจารณาออกเป็นส่วนย่อย ที่มีความสัมพันธ์กัน รวมทั้งการสืบค้นความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ เพื่อดูว่าส่วนประกอบปลีกย่อยนั้นสามารถเข้ากันได้หรือไม่ อันจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการรวบรวมส่วนประกอบย่อย ๆ หรือส่วนใหญ่ ๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้เป็นเรื่องราวอันหนึ่งอันเดียวกัน การสังเคราะห์จะมีลักษณะของการเป็นกระบวนการรวบรวมเนื้อหาสาระของเรื่องต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างรูปแบบหรือโครงสร้างที่ยังไม่ชัดเจนขึ้นมาก่อน อันเป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความคิดสร้างสรรค์ภายในขอบเขตของสิ่งที่กำหนดให้

6. การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินเกี่ยวกับความคิด ค่านิยม ผลงาน คำตอบ วิธีการและเนื้อหาสาระเพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง โดยมีการกำหนดเกณฑ์ (criteria) เป็นฐานในการพิจารณาตัดสิน การประเมินผล จัดได้ว่าเป็นขั้นตอนที่สูงสุดของพุทธิลักษณะ (characteristics of cognitive domain) ที่ต้องใช้ความรู้ความเข้าใจ การนำไปปรับใช้ การวิเคราะห์และการสังเคราะห์เข้ามาพิจารณาประกอบกันเพื่อทำการประเมินผลสิ่งหนึ่งสิ่งใด

ความรู้ คือ สิ่งที่มนุษย์สร้าง ผลิต ความคิด ความเชื่อ ความจริง ความหมาย โดยใช้ข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น ตรรกะ แสดงผ่านภาษา เครื่องหมาย และสื่อต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์เป็นไปตามผู้สร้าง ผู้ผลิตจะให้ความหมาย

1.2 ทักษะ (Attitude)

ทัศนคติเป็นแนวความคิดที่มีความสำคัญมากแนวหนึ่งทางจิตวิทยาสังคมและการสื่อสาร และมีการใช้คำนี้กันอย่างแพร่หลาย สำหรับการนิยามคำว่าทัศนคตินั้น ได้มีนักวิชาการหลายท่านให้ความหมายไว้ดังนี้

โรเจอร์ (Roger , 1978 : 208 – 209 อ้างถึงใน สุรพงษ์ ไชยชนะเสถียร , 2533 : 122) ได้กล่าวถึง ทัศนคติว่า เป็นดัชนีชี้ว่าบุคคลนั้นคิดและรู้สึกอย่างไรกับคนรอบข้าง วัตถุ หรือสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ โดยทัศนคตินั้นมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจส่งผลถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ทัศนคติ จึงเป็นเพียงความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้าและเป็นมิติของการประเมินเพื่อแสดงว่าชอบหรือไม่ชอบ ต่อประเด็นหนึ่งๆ ซึ่งถือเป็นการสื่อสารภายในบุคคล (Interpersonal Communication) ที่เป็นผลกระทบมาจากการรับสารอันจะมีผลต่อพฤติกรรมต่อไป

โรเซนเบิร์ก และฮอฟแลนด์ (Rosenberg and Hovland , 1960 : 1) ได้ให้ความหมายของทัศนคติ ไว้ว่า ทัศนคติโดยปกติสามารถนิยามว่าเป็นการมุ่งใจต่อแนวโน้มในการตอบสนองอย่างเฉพาะเจาะจงกับสิ่งที่เกิดขึ้น

เคลเลอร์ (Howard H. Kendler , 1963 : 572) กล่าวว่า ทัศนคติ หมายถึง สภาวะความพร้อมของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมออกมาในทางสนับสนุนหรือต่อต้านบุคคล สถาบัน สถานการณ์ หรือ แนวความคิด

คาร์เตอร์ วี. กูด (Carter V. Good , 1959 : 48) ให้คำจำกัดไว้ว่า ทัศนคติ คือ ความพร้อมที่จะแสดงออกในลักษณะใดลักษณะหนึ่งที่เป็นการสนับสนุนหรือต่อต้านสถานการณ์บางอย่าง บุคคล หรือสิ่งใด ๆ

นิวคอมบ์ (Newcomb , 1854 : 128) ให้คำจำกัดความไว้ว่า ทัศนคติซึ่งมีอยู่ในเฉพาะคนนั้นขึ้นกับสิ่งแวดล้อม อาจแสดงออกในพฤติกรรมซึ่งเป็นไปได้ใน 2 ลักษณะ คือ ลักษณะชอบหรือพึงพอใจซึ่งทำให้ผู้อื่นเกิดความรักใคร่อยากใกล้ชิดสิ่งนั้นๆ หรืออีกลักษณะหนึ่งแสดงออกในรูปความไม่พอใจ เกลียดชัง ไม่อยากใกล้ชิดสิ่งนั้น

นอร์แมน แอล มูน (Norman L. Munn , 1971 : 71) กล่าวว่า ทัศนคติคือ ความรู้สึกและความคิดเห็นที่บุคคลมีต่อสิ่งของ บุคคล สถานการณ์ สถาบัน และข้อเสนอใดๆในทางที่จะยอมรับหรือปฏิเสธ ซึ่งมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองด้วยพฤติกรรมอย่างเดียวกันตลอด

จี เมอร์ฟี , แอล เมอร์ฟี และ ที นิวคอมบ์ (G. Murphy , L. Murphy and T. Newcomb , 1973 : 887) ให้ความหมายของคำว่า ทัศนคติ หมายถึง ความชอบหรือไม่ชอบพึงใจ หรือไม่พึงใจที่บุคคลแสดงออกมาต่อสิ่งต่าง ๆ

เดโช สวานานนท์ (2512 : 28) กล่าวถึง ทัศนคติว่าเป็นบุคลิกภาพที่สร้างขึ้นได้ เปลี่ยนแปลงได้และเป็นแรงจูงใจที่กำหนดพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ

ศักดิ์ สุนทรเสถียร (2531 : 2) กล่าวถึง ทัศนคติที่เชื่อมโยงไปถึงพฤติกรรมของบุคคลว่า ทัศนคติ หมายถึง

1. ความสลับซับซ้อนของความรู้สึก หรือการมีอคติของบุคคลในการที่จะสร้างความพร้อมที่จะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามประสบการณ์ของบุคคลนั้นที่ได้รับมา
2. ความโน้มเอียงที่จะมีปฏิกิริยาต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในทางที่ดี หรือต่อต้านสิ่งแวดล้อมที่จะมาถึงทางหนึ่งทางใด
3. ในด้านพฤติกรรมหมายถึง การเตรียมตัวหรือความพร้อมที่จะตอบสนอง

จากคำจำกัดความต่างๆ เหล่านี้ จะเห็นได้ว่ามีประเด็นร่วมที่สำคัญดังนี้คือ

1. ความรู้สึกภายใน
2. ความพร้อมหรือแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมในทางใดทางหนึ่ง

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ทักษะคิดเป็นความสัมพันธ์ที่คาบเกี่ยวกันระหว่างความรู้สึกและความเชื่อ หรือการรู้ของบุคคลกับแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมได้ตอบในทางใดทางหนึ่งต่อเป้าหมายของทัศนคตินั้น

โดยสรุป ทักษะคิด ในงานที่นี้เป็นเรื่องของจิตใจ ทักษะที่ ความรู้สึกนึกคิด และความโน้มเอียงของบุคคล ที่มีต่อข้อมูลข่าวสารและการเปิดรับรายการกรองสถานการณ์ที่ได้รับมา ซึ่งเป็นไปได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ทักษะคิดมีผลให้มีการแสดงพฤติกรรมออกมา จะเห็นได้ว่าทัศนคติประกอบด้วยความคิดที่มีผลต่ออารมณ์และความรู้สึกนั้นออกมาโดยทางพฤติกรรม

1.3 พฤติกรรม(Behavior)

พฤติกรรม คือ กริยาอาการที่แสดงออกหรือปฏิกิริยาโต้ตอบเมื่อเผชิญกับสิ่งเร้า(Stimulus) หรือสถานการณ์ต่างๆ อาการแสดงออกต่างๆ เหล่านี้บางครั้งเป็นการเคลื่อนไหวที่สังเกตได้หรือวัดได้ เช่น การเดิน การพูด การเขียน การคิด การเต้นของหัวใจ เป็นต้น ส่วนสิ่งเร้าที่มากกระทบแล้วก่อให้เกิดพฤติกรรมก็อาจจะเป็นสิ่งเร้าภายใน(Internal Stimulus) และสิ่งเร้าภายนอก(External Stimulus)

สิ่งเร้าภายใน ได้แก่ สิ่งเร้าที่เกิดจากความต้องการทางกายภาพ เช่น ความหิว ความกระหาย สิ่งเร้าภายในนี้มีอิทธิพลสูงสุดในการกระตุ้นเด็กให้แสดงพฤติกรรม และเมื่อเด็กเหล่านี้โตขึ้นในสังคม สิ่งเร้าภายในจะลดความสำคัญลง สิ่งเร้าภายนอกทางสังคมที่เด็กได้รับรู้ในสังคมจะมีอิทธิพลมากกว่าในการกำหนดว่าบุคคลควรจะแสดงพฤติกรรมอย่างไรต่อผู้อื่น

สิ่งเร้าภายนอก ได้แก่ สิ่งกระตุ้นต่าง ๆ สิ่งแวดล้อมทางสังคมที่สามารถสัมผัสได้ด้วยประสาททั้ง 5 คือ หู ตา คอ จมูก และการสัมผัส

สิ่งเร้าที่มีอิทธิพลที่จะจูงใจให้บุคคลแสดงพฤติกรรม ได้แก่ สิ่งเร้าที่ทำให้บุคคลเกิดความพึงพอใจที่เรียกว่า การเสริมแรง(Reinforcement) ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ การเสริมแรงทางบวก(Positive Reinforcement) คือ สิ่งเร้าที่พอใจทำให้บุคคลมีการแสดงพฤติกรรมเพิ่มขึ้น เช่น คำชมเชย การยอมรับของเพื่อน ส่วนการเสริมแรงทางลบ(Negative Reinforcement) คือ สิ่งเร้าที่ไม่พอใจหรือไม่พึงปรารถยานำมาใช้เพื่อลดพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาให้น้อยลง เช่น การลงโทษเด็กเมื่อลักขโมย การปรับเงินเมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

มนุษย์โดยทั่วไปจะพึงพอใจกับการได้รับการเสริมแรงทางบวกมากกว่าการเสริมแรงทางลบ วิธีการเสริมแรงทางบวก กระทำได้ดังนี้

1. การให้อาหาร น้ำ เครื่องยั้งชีพ เป็นต้น
2. การให้แรงเสริมทางสังคม เช่น การยอมรับ การยกย่อง การชมเชย ฯลฯ
3. การให้รางวัล คะแนน แด้ม ดาว เป็นต้น
4. การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Information Feedback) เช่น การรับแจ้งว่าพฤติกรรมที่กระทำนั้นๆ เหมาะสม
5. การใช้พฤติกรรมที่ชอบกระทำมากที่สุดมาเสริมแรงพฤติกรรมที่ชอบกระทำน้อยที่สุดเป็นการวางเงื่อนไข เช่น เมื่อทำการบ้านเสร็จแล้วจึงอนุญาตให้ดูทีวี เป็นต้น

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก ถือเป็นกฎหมายจราจรที่ใช้กำหนดแนวทางการปฏิบัติตนในการคมนาคมทางบก ทั้งนี้ได้ยึดถือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายแม่บท และได้มีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นอีก 5 ฉบับ เพื่อเพิ่มเติมและแก้ไขข้อบกพร่องบางประการให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยพระราชบัญญัติที่ได้มีการตราขึ้นใหม่หลังจากฉบับแรก ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่ประชาชนควรรู้และนำไปปฏิบัติเพื่อเป็นแนวทางในการขับขี่อย่างปลอดภัย มีดังนี้

2.1 ในการขับรถไม่ควรดื่มสุรา

กฎหมายห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราและถือว่าผู้ขับขี่เมาสุรา เมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผู้ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

2.2.1 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถซึ่งไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบความประสงค์และเมื่อผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ จึงจะแซงขึ้นหน้าได้

2.2.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- ทางเดินรถนั้น ได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่น ล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

2.2.3 ห้ามขับรถแข่ง เพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง
- ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือทางรถไฟ
- เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร
- เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

2.2.4 เมื่อได้รับสัญญาณแข่งขึ้นหน้าจากรถคันหลังผู้ขับขี่ที่มีความเร็วช้า หรือใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถคันที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าและผู้ขับขี่รถที่ถูกช่องทางต้องปฏิบัติตามดังนี้

- ให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายตอบ (เปิดไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถหรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน)
- ลดความเร็ว
- ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ เพื่อให้รถที่แซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

2.3 การออกกรด การเลี้ยวรถและการกลับรถ

2.3.1 การออกกรดจากที่จอด ถ้ามีรถจอดอยู่ข้างหน้าหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณ (สัญญาณมือและแขนหรือไฟสัญญาณ) และจะขับไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

2.3.2 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

2.3.3 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

- เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถ ที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาหรือห้ามกลับรถ
- กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพานหรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน
- กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

2.4 การหยุดรถและการจอดรถ

2.4.1 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือไฟสัญญาณก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

2.4.2 เมื่อจอดรถต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและต้องจอดให้ชิดขอบทาง ในแนวขนานกับขอบทางหรือไหล่ทางให้มากที่สุด โดยห่างได้ไม่เกินยี่สิบห้าเซนติเมตร

2.4.3 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

- ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

- บนทางเท้า

- บนสะพานหรือในอุโมงค์

- ในทางร่วมทางแยก

- ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

- ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

- ในเขตปลอดภัย

2.5 การใช้สัญญาณไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

2.5.1 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทาง โดยชัดเจนภายในระยะ 150 เมตร

2.5.2 โคมไฟท้ายรถต้องมีแสงสว่างสามารถมองเห็นได้ในระยะ 150 เมตร

2.5.3 เสียงแตรรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้องส่งเสียงดังให้ได้ยินในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

2.5.4 ผู้ขับขี่จะใช้เสียงสัญญาณได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น

2.5.5 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถทุกชนิดในทางเดินรถ ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่น

2.5.6 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาว หนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

2.5.7 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้สัญญาณนกหวีดสั้น สองครั้งติดกันให้ผู้ขับขี่รถผ่านไป

2.5.8 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรของพนักงานจราจรเป็นอันดับแรก แม้จะต่างจากเครื่องหมายแผ่นป้ายหรือสัญญาณจราจรอื่นที่ปรากฏ

2.6 การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน

เมื่อมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

2.6.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

2.6.2 ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกได้มีการเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับไปก่อน

2.6.3 ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด จนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

ในกรณี ที่วงเวียนใดติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรผู้ขับขี่ ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของคนขับผ่านไปก่อน

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้าพบงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ชูศรี (2531) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมการให้สุขศึกษาในการป้องกันการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์จากการใช้หมวกนิรภัยของวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรีโดยการให้โปรแกรมการให้ความรู้หลายอย่างรวมกันในห้องเรียนโดยประกอบด้วย สไลด์, เทป, วีดีโอเทป, และความรู้เกี่ยวกับการป้องกันไม่ให้เกิดความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หลังจากการเรียนรู้นในห้องเรียนก็ให้มีการกระตุ้นใช้หมวกนิรภัยโดยใช้กลุ่มที่เป็นผู้นำและอาจารย์ แล้วหลังจากนั้น 3 สัปดาห์ก็วัดผลการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามพบว่าคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มทดลองดีกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < .001$ ทศนคติด้านการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มทดลองมีนัยสำคัญทางสถิติที่สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ระดับ $p < .05$ ด้านความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มทดลองมีนัยสำคัญทาง

สถิติที่สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ระดับ $\alpha < .01$ ด้านการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มทดลองมีนัยสำคัญทางสถิติที่สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ระดับ $\alpha < .001$

วิไลลักษณ์ (2535) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมการให้สุขศึกษาในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี โดยการใช้วิธีทฤษฎีการเรียนรู้ของกลุ่ม การกระตุ้นเตือนความจำ กระบวนการกลุ่ม วิธีการให้ความรู้ด้านสุขภาพเชิงปฏิบัติ พบว่า นักเรียนมีความรู้ ทักษะคติ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ และด้านการจราจร ความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ ในกลุ่มที่ให้โปรแกรมมีนัยสำคัญทางสถิติเชิงบวกสัมพันธ์กับทัศนคติการปฏิบัติป้องกันการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์มากกว่าในกลุ่มเปรียบเทียบ

ประภาวดี แสนสีลา (2543) ศึกษาการพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น โดยเป็นการวิจัยเชิงกึ่งทดลองโดยการใช้วิธีการการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ได้แก่ การระดมสมอง การอภิปรายกลุ่ม การสาธิต เกมส์ และการเรียนรู้จากประสบการณ์ผลการศึกษาพบว่าผลคะแนนเฉลี่ยทักษะชีวิตในแต่ละด้านภายหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$) พบว่าโปรแกรมทักษะชีวิตสามารถพัฒนาพัฒนาทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

พวงน้อย แสงแก้ว (2546) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ทักษะคติและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับถูกต้องมาก ปัจจัยที่ทำให้ นักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่ที่ต่างกัน ได้แก่ เพศ การเคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ และความรู้กับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

จตุพร โพธิ์ศรีมาตย์ (2547) ศึกษาความรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีอนามัยหนองคู ตำบลนาสีนวน อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ในด้านความรู้พบว่า

ประชาชนมีความรู้ในการขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีความรู้มากที่สุดในข้อการดื่มสุรามีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็น 98.3% ส่วนข้อที่มีความรู้้น้อยที่สุดคือ การเบรครถในระยะกระชั้นชิดควรใช้เบรคมือเพราะสามารถหยุดได้ทันที คิดเป็น 45.0% ในด้านทัศนคติต่อการขับขี่ พบว่าอยู่ในระดับดี โดยข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือการมีความรู้ในกฎจราจรช่วยให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.95 ส่วนข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดคือ แม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังครองสติได้ก็สามารถขับรถได้ ค่าเฉลี่ย 1.75 ในด้านทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือ การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัยสามารถสร้างความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่ ค่าเฉลี่ย 2.70 ส่วนข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดคือ การสวมหมวกทำให้การมองข้างหน้าไม่ชัดเจน ค่าเฉลี่ย 1.75 และในด้านพฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับดี

รัตติกาล แล้วย่าง (2549) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร โดยมุ่งศึกษาไปที่การเปิดไฟเลี้ยวและความเร็วในการขับขี่ ซึ่งได้ใช้แบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น แล้วจึงเก็บข้อมูลโดยใช้เครื่องมือตรวจวัดความเร็วในการขับขี่ (Speed gun) ในพื้นที่ที่พบว่ามียุทธการจราจรมาก จากนั้นจึงนำข้อมูลทั้งสองแหล่งมาเปรียบเทียบกัน ในกรณีการศึกษาการเปิดไฟเลี้ยว พบว่าตามแบบสอบถามนิสิตจะให้สัญญาณไฟมากถึง 83% แต่ในทางปฏิบัติได้เปิดไฟเลี้ยวเพียง 37% แสดงให้เห็นว่านิสิตส่วนใหญ่เข้าใจกฎจราจรในด้านการเปิดไฟเลี้ยวและคิดว่าตนเองสามารถปฏิบัติตามกฎได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วนิสิตส่วนใหญ่ยังคงละเลยหรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากเท่าที่ควร ส่วนกรณีการศึกษาการใช้ความเร็วในการขับขี่นั้น พบว่าความเร็วเฉลี่ยที่ตรวจวัดได้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์มีค่า 35 และ 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามลำดับ ซึ่งนิสิตสามารถปฏิบัติได้จริงตามกฎของมหาวิทยาลัยที่ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช (2550) รายงานสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ พบว่าอยู่ในช่วงร้อยละ 15-70 ของปริมาณอุบัติเหตุทั้งหมดตลอดช่วงปี 2546-2549 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนท้องถนน แต่เมื่อพิจารณาจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนพาหนะ กลับพบว่ารถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลถึง 3 เท่า ซึ่งน่าจะเกิดจากการที่รถจักรยานยนต์มีอัตราการใช้งานน้อยกว่ารถยนต์ นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและต่างประเทศพบว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในเกือบทุกประเทศ

สวนทางกับการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ที่มีแนวโน้มลดลง ทั้งนี้สาเหตุหลักของอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ก็มีลักษณะเดียวกับรถประเภทอื่นคือ ความผิดพลาดของผู้ขับขี่ ดังนั้นการรณรงค์สร้างวินัยและการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยจึงเป็นแนวทางการแก้ปัญหาหลักที่ใช้กันเกือบทุกประเทศ



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบการทำวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ที่ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) เพื่อศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ชั้นปีที่ 1- 4 ประจำปีการศึกษา 2553 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ชั้นปีที่ 1- 4 ประจำปีการศึกษา 2553 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก โดยมีจำนวนประชากรทั้งหมด 751 คน

วิธีการหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง

การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง ได้ใช้สูตรของ Taro Yamane (1973) ซึ่งเป็นสูตรที่ใช้คำนวณขนาดตัวอย่างแบบทราบจำนวนประชากร ดังนี้

$$\text{จากสูตร} \quad n = \frac{N}{1 + Ne}$$

เมื่อ N = จำนวนของประชากรในที่นี้คือ นิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวรที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1-4 ของปีการศึกษา 2553 จำนวน 751 คน

n = จำนวนของกลุ่มตัวอย่าง

e = ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้คือ 5% หรือ 0.05

$$\text{แทนค่าในสูตร} \quad n = \frac{751}{1 + 751(0.05)^2}$$

$$n = 261 \text{ คน}$$

ในการวิจัยครั้งนี้ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด = 261 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่าง

โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic Random Sampling)

$$\begin{aligned} \text{Sampling interval (I)} &= N/n \\ &= 751/261 \\ &= 2.87 \end{aligned}$$

ดังนั้นช่วงห่างของการสุ่มเท่ากับ 3 คน

จากนั้นเลือกกลุ่มตัวอย่างจากกาสุ่มแบบไม่มีอคติ โดยเริ่มจากการเปิดรายชื่อของนิสิตชั้นปีที่ 1 จากนั้นลำดับต่อไปห่างจากลำดับเริ่มต้น 3 ลำดับตามทะเบียนรายชื่อของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ต่อไปเรื่อยๆ จนครบ 261 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 3 ข้อ ประกอบไปด้วย เพศ ชั้นปีที่กำลังศึกษา และใบอนุญาตขับขี่

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร จำนวน 15 ข้อ เป็นลักษณะแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก แต่ละข้อมีช่วงคะแนน 0-1 คะแนน มีคะแนนต่ำสุด – สูงสุดเท่ากับ 0-15 คะแนน

เกณฑ์การจัดการระดับคะแนน ใช้หลักเกณฑ์วิธีวัดและประเมินผลการศึกษาของ เบนจามิน บลูม (Bloom, 1986) ดังนี้

คะแนนร้อยละ	0-49	ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
คะแนนร้อยละ	50-59	ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
คะแนนร้อยละ	60-69	ปานกลาง
คะแนนร้อยละ	70-79	ดี
คะแนนร้อยละ	80-100	ดีมาก

จากข้อคำถามในหมวดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ แต่ละข้อมีช่วงคะแนน 0-1 คะแนน มีคะแนนต่ำสุด-สูงสุด เท่ากับ 0-15 คะแนน นำมาจัดระดับ ดังนี้

กลุ่มที่ได้คะแนน 0-7	ถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ
กลุ่มที่ได้คะแนน 8	ถือว่าอยู่ในระดับต่ำ
กลุ่มที่ได้คะแนน 9-10	ถือว่าอยู่ในระดับปานกลาง

กลุ่มที่ได้คะแนน 11 ถือว่าอยู่ในระดับดี

กลุ่มที่ได้คะแนน 12-15 ถือว่าอยู่ในระดับดีมาก

ส่วนที่ 3 ทศคนคติต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ตามรูปแบบของ Likert's scales การตอบแต่ละข้อจะมี 5 ตัวเลือก คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยให้ผู้ตอบเลือกเพียง 1 ตัวเลือก และข้อความจะมีลักษณะข้อความด้านบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความด้านลบ (Negative Statement) โดยกำหนดการให้คะแนนดังนี้

	ข้อความทางด้านบวก (Positive Statement)	ข้อความทางด้านลบ (Negative statement)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	= 5	= 1
เห็นด้วย	= 4	= 2
ไม่แน่ใจ	= 3	= 3
ไม่เห็นด้วย	= 2	= 4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	= 1	= 5

วิธีการจัดกลุ่มเพื่อแบ่งระดับคะแนนที่ศคนคติต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{75-15}{4} = 15$$

นำค่าที่ได้มาจัดกลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ได้คะแนน 15-30 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับต่ำ
กลุ่มที่ได้คะแนน 31-45 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับปานกลาง
กลุ่มที่ได้คะแนน 46-60 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับดี
กลุ่มที่ได้คะแนน 61-75 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับดีมาก

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ตามรูปแบบของ Likert's scales การตอบแต่ละข้อจะมี 4 ตัวเลือก คือ ประจำ บ่อยครั้ง บางครั้ง ไม่เคย โดยให้ผู้ตอบเลือกเพียง 1 ตัวเลือก

ประจำ	=	ทำทุกครั้งที่ทำการขับขี
บ่อยครั้ง	=	ในหนึ่งสัปดาห์จะมีความถี่ประมาณ 4 – 7 วัน
บางครั้ง	=	ในหนึ่งสัปดาห์จะมีความถี่ประมาณ 1 – 3 วัน
ไม่เคย	=	ไม่เคยกระทำ

และข้อความถามจะมีลักษณะข้อความทางด้านบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความด้านลบ (Negative Statement) โดยกำหนดการให้คะแนนดังนี้

	ข้อความทางด้านบวก (Positive Statement)	ข้อความทางด้านลบ (Negative statement)
ประจำ	= 4	= 1
บ่อยครั้ง	= 3	= 2
บางครั้ง	= 2	= 3
ไม่เคย	= 1	= 4

วิธีการจัดกลุ่มเพื่อแบ่งระดับคะแนนพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ มีดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{60 - 15}{3} = 15$$

นำค่าที่ได้มาจัดกลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ได้คะแนน 15-30 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับต่ำ
กลุ่มที่ได้คะแนน 31-45 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับปานกลาง
กลุ่มที่ได้คะแนน 46-60 คะแนน	คะแนนอยู่ในระดับดี

4. การสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังต่อไปนี้

- 4.1 ศึกษาข้อมูลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากเอกสารงานวิจัย จากทฤษฎี วิทยานิพนธ์ กฎหมาย จรรยาบรรณ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับหัวข้องานวิจัย
- 4.2 ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม
- 4.3 นำข้อมูลที่ได้ศึกษาจากข้อ 4.1-4.2 มาสร้างเป็นแบบสอบถาม ที่มีข้อความถามเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์

4.4 นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ความเหมาะสมของเนื้อหาให้ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์

4.5 นำแบบสอบถามมาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ดังที่ได้ระบุไว้ในภาคผนวก

4.6 นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย แล้วนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้วิธีการหาค่าความเชื่อมั่น โดยวิธีของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน 20 (Kudder Richardson หรือ KR 20) ที่ค่าระดับความเชื่อมั่นที่ระดับ 0.05

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยขอเก็บข้อมูลจากนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ชั้นปีที่ 1 – 4 โดยทำการสุ่มตัวอย่างจากนิสิตภาคปกติทั้ง 4 ชั้นปี มีการดำเนินงานดังนี้

5.1 นำแบบสอบถามที่ผ่านกระบวนการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity)

โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน แล้วนั้น ไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น

5.2 จัดเตรียมแบบสอบถามที่จะนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่าง

5.3 คณะผู้วิจัยได้ติดต่อประสานงานกับตัวแทนกลุ่มตัวอย่างแต่ละสาขาวิชาของแต่ละชั้นปี เพื่อขอความร่วมมือในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

5.4 คณะผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ชั้นปีที่ 1-4 จำนวน 261 คน โดยให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง ระยะเวลาที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 3 วัน คือวันที่ 1 ถึงวันที่ 3 กันยายน 2553

5.5 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาพิจารณาตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบ พบว่าแบบสอบถามมีความสมบูรณ์ทั้ง 261 ชุด สามารถนำไปใช้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows ซึ่งทำการวิเคราะห์ในแต่ละส่วนใช้สถิติดังนี้

6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยหาค่าร้อยละ

6.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ทัศนคติ
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติ
วิเคราะห์ Chi-square



บทที่ 4

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรดัจกรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS โดยนำเสนอการวิเคราะห์ออกเป็น 7 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร

ส่วนที่ 3 ทักษะในการขับชีรดัจกรยานยนต์

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชี

ส่วนที่ 5 การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรดัจกรยานยนต์

ส่วนที่ 6 การหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรดัจกรยานยนต์

ส่วนที่ 7 การหาความสัมพันธ์ระหว่างทักษะในการขับชีรดัจกรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรดัจกรยานยนต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือกลุ่มประชากรที่ทำการสุ่มจากนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ชั้นปีที่ 1-4 จำนวน 261 คน และได้ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลแสดงดังตารางที่ 1 จากข้อมูลพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 78.9 และเป็นเพศชาย จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1 กลุ่มตัวอย่างเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 1 จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 27.6 ศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 2 จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 29.1 ศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 3 จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 และศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 4 จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 11.9 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบขับขี่จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 68.2 และไม่มีใบขับขี่จำนวน 83 คิดเป็นร้อยละ 31.8

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามคุณลักษณะข้อมูลทั่วไป

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน n = 261	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	55	21.1
หญิง	206	78.9
ชั้นปี		
ชั้นปีที่ 1	72	27.6
ชั้นปีที่ 2	76	29.1
ชั้นปีที่ 3	82	31.4
ชั้นปีที่ 4	31	11.9
ใบอนุญาตขับขี่		
มี	178	68.2
ไม่มี	83	31.8

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร

จากผลการศึกษาความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 ข้อมูลแสดงดังตารางที่ 2 จากตารางพบว่า นิสิตส่วนใหญ่มีคะแนนด้านความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร อยู่ในระดับที่ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมาคือมีคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 24.9 และมีคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำ จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ด้านความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร

คะแนนการประเมินความรู้	จำนวน n = 261	ร้อยละ
ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ	124	47.5
ระดับต่ำ	50	19.2
ปานกลาง	65	24.9
ดี	17	6.5

ตารางที่ 2 (ต่อ)

คะแนนการประเมินความรู้	จำนวน n = 261	ร้อยละ
ดีมาก	5	1.9
รวม	261	100.0

ส่วนที่ 3 ทศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์ ปีการศึกษา 2553 แสดงดังตารางที่ 3 พบว่า ทศนคติที่นิสิตเห็นด้วยอย่างยิ่งที่สุดคือ เวลาจะเลี้ยวรถควรให้สัญญาณไฟ จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมาได้แก่ ทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 69.0 ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 66.3/การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7/และเวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้ จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 59.0 ส่วนทัศนคติที่นิสิตไม่เห็นด้วยที่สุดคือ การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่ จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 52.9 รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 และแม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังมีสติก็สามารถขับรถได้ จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5

การศึกษาระดับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นิสิตส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดีมาก จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาคือนิสิตมีทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ

33.7

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น											
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		จำนวน (n=261)	ร้อยละ
	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ				
1) การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์	161	61.7	85	32.6	8	3.1	5	1.9	2	0.8	261	
2) การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน	20	7.7	71	27.2	75	29.9	75	28.7	17	6.5	261	
3) การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	112	42.9	96	36.8	32	12.3	12	4.6	9	3.4	261	
4) เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้	154	59.0	90	34.5	16	6.1	1	0.4	0	0	261	
5) การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด	18	6.9	75	28.7	87	33.3	66	25.3	15	5.7	261	
6. การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขีรถได้อย่างปลอดภัย	125	47.9	107	41.0	25	9.6	4	1.5	0	0	261	
7. ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	180	69.0	69	26.4	12	4.6	0	0	0	0	261	
8. แม้มีสุขภาพแต่ถ้ายังมีสติก็สามารถขับขีรถได้	5	1.9	24	9.2	49	18.8	85	32.6	98	37.5	261	

ตารางที่ 3 (ต่อ)

		ระดับความคิดเห็น									
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย			
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
		(n=261)		(n=261)		(n=261)		(n=261)			
ข้อความ											
9.	การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่	2	0.8	13	5.0	22	8.4	86	33.0	138	52.9
10.	เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ	194	74.3	51	19.5	16	6.1	0	0	0	0
11.	การขับรถเร็วทำให้มีความสนุก	10	3.8	22	8.4	52	19.9	90	34.5	87	33.3
12.	การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	79	30.3	132	50.6	78	18.4	2	0.8	0	0
13.	การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท	112	42.9	120	46.0	29	11.1	0	0	0	0
14.	รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลังเพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า	7	2.7	10	3.8	23	8.8	89	34.1	132	50.6
15.	ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	173	66.3	66	25.3	21	8.0	1	0.4	0	0

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของระดับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์

ระดับการประเมินทัศนคติ	จำนวน n = 261	ร้อยละ
ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ	0	0
ระดับต่ำ	0	0
ปานกลาง	7	2.7
ดี	88	33.7
ดีมาก	166	63.6
รวม	261	100.0

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ แสดงดังตารางที่ 5 พบว่า พฤติกรรมที่นิสิตปฏิบัติตนเป็นประจำสูงสุดสามอันดับ ได้แก่ ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 72.0 เวลาจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 และท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3 พฤติกรรมที่นิสิตปฏิบัติตนเป็นบ่อยครั้งสูงสุดสามอันดับ ได้แก่ ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 และท่านขับขีรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 42.5 พฤติกรรมที่นิสิตปฏิบัติตนเป็นบางครั้งสูงสุดสามอันดับ ได้แก่ ท่านขับขีรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 และท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 46.4/ พฤติกรรมที่นิสิตไม่เคยปฏิบัติตนสูงสุดสามอันดับ ได้แก่ เวลาท่านขับขี ท่านจะแซงตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 54.4 ท่านขับรูดฝาไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 และท่านไม่ขับขีรถหลังจากดื่มสุรา จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 12.3

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่านิสิตส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับการขับขีที่พอใช้ จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 แสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีโรจักษยานยนต์

ข้อความ	การปฏิบัติตน							
	ประจำ		บ่อยครั้ง		บางครั้ง		ไม่เคย	
	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ	จำนวน (n=261)	ร้อยละ
1. ท่านขับชีโรจักษยานยนต์ตามกฎหมายจราจร	98	37.5	134	51.3	26	10.0	3	1.1
2. ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่	30	11.5	86	33.0	137	52.5	8	3.1
3. ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับกาขับขี่	21	8.0	105	40.2	121	46.4	14	5.4
4. ท่านปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	66	25.3	153	58.6	40	15.3	2	0.8
5. ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย	102	39.1	96	36.8	59	22.6	4	1.5
6. ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่	188	72.0	51	19.5	18	6.9	4	1.5
7. ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ	13	5.0	17	6.5	94	36.0	137	52.5
8. ท่านไม่ขับชีโรจักษยานยนต์มึนเมา	138	52.9	41	15.7	50	19.2	32	12.3
9. ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ	147	56.3	90	34.5	21	8.0	3	1.1
10. ท่านขับชีโรจักษยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง	138	52.9	104	39.8	16	6.1	3	1.1

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น

ประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
-------	-----------	----------	--------

ข้อความ

	ประจำ (n=261)		บ่อยครั้ง (n=261)		บางครั้ง (n=261)		ไม่เคย (n=261)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
11. เวลาท่านขับที่ ท่านจะแซงตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	12	4.6	20	7.7	87	33.3	142	54.4
12. ท่านขับที่เร็วกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	71	27.2	111	42.5	75	28.7	4	1.5
13. เวลาจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง	148	56.7	91	34.9	19	7.3	3	1.1
14. ท่านตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ทุกปี	106	40.6	95	36.4	55	21.1	5	1.9
15. ท่านขับที่เร็วกว่าโดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน	24	9.2	58	22.2	158	60.5	21	8.1

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของระดับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์

ระดับการประเมินพฤติกรรมการขับขี	จำนวน n = 261	ร้อยละ
พฤติกรรมในการขับขีไม่ดี	2	0.8
พฤติกรรมในการขับขีพอใช้	126	48.3
พฤติกรรมในการขับขีดี	133	51.0
รวม	261	100.0

ส่วนที่ 5 การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.129$) ข้อมูลแสดงดังตารางที่ 7 และพบว่าชั้นปีไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.140$) ข้อมูลแสดงดังตารางที่ 8 จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบอนุญาตขับขีกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า การมีใบอนุญาตขับขีมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.032$)

ตารางที่ 7 แสดงการหาความสัมพันธ์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขีรถจักรยานยนต์

เพศ	พฤติกรรมการขับขี			Chi-square	p-value
	ดี	พอใช้	ไม่ดี		
ชาย	22	33	0	3.804	0.129
หญิง	111	93	2		
รวม	133	126	2		

ตารางที่ 8 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างชั้นปีกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์

ชั้นปี	พฤติกรรมกาขับชื้อ			Chi-square	p-value
	ดี	พอใช้	ไม่ดี		
ชั้นปีที่ 1	46	26	0	8.240	0.140
ชั้นปีที่ 2	36	39	1		
ชั้นปีที่ 3	38	43	1		
ชั้นปีที่ 4	13	18	0		
รวม	133	126	2		

ตารางที่ 9 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบอนุญาตขับชื้อกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์

การมีใบอนุญาตขับชื้อ	พฤติกรรมกาขับชื้อ			Chi-square	p-value
	ดี	พอใช้	ไม่ดี		
มี	97	81	0	5.836	0.032
ไม่มี	36	45	2		
รวม	50	82	36		

ส่วนที่ 6 การหาความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความรู้กับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความรู้กับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า คะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.038) แสดงดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ระดับคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร	พฤติกรรมการขับขี่			Chi-square	p-value
	ดี	พอใช้	ไม่ดี		
มีความรู้ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ	51	72	1	15.173	0.038
มีความรู้ในระดับต่ำ	33	16	1		
มีความรู้ในระดับปานกลาง	35	30	0		
มีความรู้ในระดับดี	11	6	0		
มีความรู้ในระดับดีมาก	3	2	0		
รวม	133	126	2		

ส่วนที่ 7 การหาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์ ปีการศึกษา 2553 พบว่า ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.002$) แสดงดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงการหาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ทัศนคติต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์	พฤติกรรมการขับขี่			Chi-square	p-value
	ดี	พอใช้	ไม่ดี		
มีทัศนคติอยู่ในระดับดี	133	0	0	14.995	0.002
มีทัศนคติในระดับปานกลาง	0	126	0		
มีทัศนคติในระดับต่ำ	0	0	2		
รวม	133	126	2		

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ ภาคปกติ ชั้นปีที่ 1-4 ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2553 มหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นนิสิตจำนวน 261 คน โดยกลุ่มตัวอย่างได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นครอบคลุมเนื้อหาจากการพิจารณาและตัดสินของผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน นำไปทดลองใช้กับนิสิตที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมาจำนวน 261 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยใช้สถิติ ซึ่งผลสรุปได้ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

จากการเก็บข้อมูลพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 261 คน เป็นเพศหญิง 206 คน คิดเป็นร้อยละ 78.9 เพศชาย 55 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1 ทำการเก็บตัวอย่างทั้งหมด 4 ชั้นปี โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นนิสิตชั้นปีที่ 1 จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 27.6 นิสิตชั้นปีที่ 2 จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 29.1 นิสิตชั้นปีที่ 3 จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 และนิสิตชั้นปีที่ 4 จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 11.9 พบว่าในกลุ่มตัวอย่างมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 68.2 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8

ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า นิสิตส่วนใหญ่มีคะแนนด้านความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร อยู่ในระดับที่ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำจำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมาคือมีคะแนนความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลางจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 24.9

ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า นิสิตส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดีมาก จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาคือนิสิตมีทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดีจำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 33.7

พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่าส่วนใหญ่ของนิสิตส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการปฏิบัติตนเกี่ยวกับ

การขับชีรจกรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดีจำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมาคือ พฤติกรรมการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการขับชีรจกรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับการขับชีที่พอใช้จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์ของ นิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ชั้นปีไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 และการมีใบอนุญาตขับชีที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.032)

ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความรู้กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์ของ นิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า คะแนนความรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.038)

ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์ของ นิสิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553 พบว่า ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.002)

จากการหาความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ ทัศนคติ กับพฤติกรรมการขับชี รจกรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปได้ว่า การมีใบอนุญาตขับชี ความรู้ความ เข้าใจในกฎจราจร และทัศนคติในการขับชีรจกรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรร มการขับชีรจกรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชี รจกรยานยนต์ และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ ทัศนคติ กับพฤติกรร มการปฏิบัติตนในการขับชีรจกรยานยนต์ ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ภาคปกติ ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2553 ซึ่งตรงกับทฤษฎีความสัมพันธ์ของ KAP Model (Knowledge, Attitude, และ Practice) ที่กล่าวว่า ความรู้อาจมีความสัมพันธ์กับทัศนคติ และเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม

1) ปัจจัยส่วนบุคคลด้านการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.032$) ผู้วิจัยเห็นว่าการทำใบอนุญาตขับขี่จะมีการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติซึ่งทำให้ผู้ขับขี่นั้นได้มีความรู้และได้ปลูกฝังมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ที่แสดงออกมานั้นมีความแตกต่างกันระหว่างนิสิตที่มีใบอนุญาตขับขี่และนิสิตที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

2) ระดับความรู้มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.038$) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพวงน้อย แสงแก้ว(2546) ที่ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา พบว่าความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการศึกษาของวิไลลักษณ์(2535) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิผลของโปรแกรมการให้สุขศึกษาในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี ที่พบว่า การให้ความรู้ด้านสุขภาพเชิงปฏิบัติในกลุ่มทดลองมีผลทำให้นักเรียนมีความตระหนักที่จะป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ผู้วิจัยเห็นว่าการมีความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเรื่องของกฎจราจรนั้นก็เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการนำรถไปใช้จริงบนท้องถนน เพื่อที่จะได้ทราบว่าเครื่องหมายแต่ละอย่างที่ปรากฏอยู่ตามป้ายจราจรหรือเครื่องหมายตามข้างทางหรือตามท้องถนนนั้นมีความหมายว่าอย่างไร เพื่อให้ผู้ขับขี่นั้นจะได้ปฏิบัติตัวได้อย่างถูกต้องทำให้ผู้ขับขี่ทุกคน สามารถเข้าใจสิ่งที่สื่ออยู่ตามเครื่องหมายจราจร ทำให้มีความปลอดภัยในท้องถนนมากขึ้น

3) ทักษะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.002$) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพวงน้อย แสงแก้ว(2546)ที่ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา พบว่าทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผู้วิจัยเห็นว่าทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้นทำให้บุคคลมีพฤติกรรมในการปฏิบัติเป็นไปตามทัศนคติของแต่ละบุคคล ซึ่งถ้าหากมีทัศนคติในการขับขี่ที่ดีแล้วจะทำให้พฤติกรรมการขับขี่นั้นดีตามทำให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แต่ในทางตรงข้ามถ้าหากมีทัศนคติในการขับขี่ที่ไม่ดีก็จะทำให้มีพฤติกรรมในการขับขี่ไม่ดีตาม ทำให้ถ้าหากบุคคลใดมีทัศนคติที่ดีก็จะทำให้การขับขี่บนท้องถนนนั้นมีความปลอดภัย แต่ถ้าหากมีทัศนคติในการขับขี่ที่ไม่ดีจะทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ดีซึ่งก็หมายความว่า จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ง่ายขึ้น

นิสิตส่วนใหญ่ในมหาวิทยาลัยนเรศวรใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ซึ่งแต่ละคนมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน จากการวิจัยสามารถบ่งชี้ได้ว่า เพศ ชั้นปี การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร และทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มนิสิตคณะอื่น ๆ ทำให้ทราบว่านิสิตกลุ่มใดมีพฤติกรรมที่เสี่ยงในการขับขี่และสามารถนำไปใช้เป็นข้อเสนอแนะเพื่อทำให้นิสิตตระหนักถึงพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ความปลอดภัย

2. ในการศึกษาครั้งต่อไปควรทำการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ทำให้ทราบว่าปัจจัยใดบ้างเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่



บรรณานุกรม

- กฤติพล ทศพร.** (2004). *ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร*
สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. กรุงเทพมหานคร
- จตุพร โพธิ์ศรีมาตย์.** 2547. *ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน*
ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีอนามัยหนองอุ่ม ตำบลนาสีนวน อำเภอกันทรวิชัย จังหวัด
มหาสารคาม
- ยอดพล ธนาบริบูรณ์** (2550) บทที่ 3 : *สถานการณ์อุบัติเหตุ ทางถนน ในประเทศไทย รายงานการศึกษา*
คุณภาพของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย : 10-52
- พวงน้อย แสงแก้ว.** 2546. *ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย*
ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพวงศ์ จังหวัดลำปาง
- พรพรรณ วันสุพงศ์.** (2007). *คู่มือทางกฎหมายจราจร. : งานป้องกันและปราบปราม*
สถานีตำรวจภูธรอำเภอจตุรัส. จังหวัดชัยภูมิ สืบค้นเมื่อ 13 กันยายน 2553 , จาก
<http://jaturas.chaiyaphum.police.go.th/TrafLaw.doc>
- ยอดพล ธนาบริบูรณ์** (2550) บทที่ 3 : *สถานการณ์อุบัติเหตุ ทางถนน ในประเทศไทย รายงาน*
การศึกษาคุณภาพของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย :
10-52
- รัตติกาล แฉ้วก้าง และคณะ.** 2549. *พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัย*
นเรศวร มหาวิทยาลัยนเรศวร พิษณุโลก
- วิสุทธิ อริยภิญโญ.** 2539. *ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับ*
ขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. ปริญญาานิพนธ์ วท.ม.
(พฤติกรรมศาสตร์). สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร

สมพงษ์ ใจซื่อ เอกสารการฝึกอบรม การขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ (Defensive Driving) August 2000

กรุงเทพมหานคร

สุทธิพร จิตต์มิตรภาพ. การให้คำปรึกษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร. วารสารคลินิก. 2546 พ.ย.

(19):945-50

เสาวนีย์ ศิมูล ,กอบโชค วุฒิชัยทิวชัยกิจ .ระบบวิทยาของผู้บาดเจ็บจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มารับ
การรักษาในโรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก.วารสารอุบัติเหตุ.2547 พ.ค.;(23) :65-75

อ.ลือชัย ศรีเงินยวง “รถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี” รองคณบดีฝ่ายวิชาการ
และวิจัย มหาวิทยาลัยมหิดล และการสนับสนุนของหน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย
คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล กรุงเทพมหานคร

กรมการขนส่งทางบก. (2008). *Statistic*. Retrieved 02 4, 2008,; การขออนุญาตใบขับขี่ from กรมการขนส่ง
ทางบก : http://www.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html

สนข. (บ). (2004). *คู่มือมาตรฐานเครื่องหมายจราจร เล่มที่ 1 คู่มือมาตรฐานป้ายจราจร*.กรุงเทพมหานคร:
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม.

สสส. สำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ

บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด. หลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ. [ออนไลน์] (วันที่ค้นข้อมูล : 3
กันยายน 2553).เข้าถึงได้http://www.aphonda.co.th/hondasafety/detail_page2.asp

บริษัท สิทธิผล (1919) จำกัด. การขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย. (วันที่ค้นข้อมูล : 3 กันยายน 2553).
เข้าถึงได้<http://www.mocyc.com/study/view.php?category=2&idstudy=20>.

— **องค์ความรู้พัฒนาตนเอง.** (วันที่ค้นข้อมูล : 24 สิงหาคม 2553). เข้าถึงได้
<http://www.novabizz.com/NovaAce/>.



ภาคผนวก ก
ตัวอย่างแบบสอบถาม

แบบสอบถามนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553
เรื่อง การศึกษาทัศนคติ ความรู้ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรธจักรยานยนต์ของนิสิต
คณะสาธารณสุขศาสตร์ภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร

คำชี้แจงแบบสอบถาม แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามวัตถุประสงค์ทางการศึกษา
เท่านั้น สำหรับแบบสอบถามจะมีทั้งหมด 4 ส่วน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชีรธจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 3 ทัศนคติในการขับชีรธจักรยานยนต์

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับชีรธจักรยานยนต์

การเก็บแบบสอบถามในครั้งนี้ใช้เพื่อทำการวิจัยทางสุขภาพของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ชั้น
ปีที่ 4 มหาวิทยาลัยนเรศวรเท่านั้น



ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : จงเติมเครื่องหมาย V ลงใน หน้าหัวข้อที่ตรงกับตัวท่าน

1. เพศ

1) ชาย 2) หญิง

2. ท่านกำลังศึกษาในระดับชั้นปีที่

1) ชั้นปีที่ 1 2) ชั้นปีที่ 2 3) ชั้นปีที่ 3 3) ชั้นปีที่ 4

3. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่

1) มี 2) ไม่มี



ตอนที่ 2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ให้ทำเครื่องหมายหน้าข้อที่คิดว่าถูกต้องที่สุด

1. เมื่อจะลดความเร็วของรถ ผู้ขับขี่ให้สัญญาณมือหรือแขนอย่างไร
 - 1) ยื่นแขนซ้ายออกไปนอกกรดระดับไหล่และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง
 - 2) ยื่นแขนขวาออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่
 - 3) ยื่นแขนขวาออกไปนอกกรด ยกแขนขวาที่เอวตั้งฉากกับแขนท่อนบน
 - 4) ยื่นแขนขวาออกไปนอกกรดระดับไหล่และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง
2. พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 90 ซีซี จะต้องมิอายุไม่ต่ำกว่าเท่าไร
 - 1) 15 ปี บริบูรณ์
 - 2) 20 ปี บริบูรณ์
 - 3) 13 ปี บริบูรณ์
 - 4) 18 ปี บริบูรณ์
3. ผู้ขับขี่เมื่อพบไฟกระพริบสีแดงติดตั้งอยู่ทางร่วมทางแยกกระพริบทางด้านที่ขับไปต้องปฏิบัติอย่างไร
 - 1) ขับต่อไปด้วยความระมัดระวัง
 - 2) หยุดหลังเส้นให้หยุดเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไปด้วยความระมัดระวัง
 - 3) ชะลอรถแล้วขับต่อไป
 - 4) ชะลอรถเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไปด้วยความระมัดระวัง
4. สัญญาณไฟจราจร(เขียว เหลือง แดง)เมื่อท่านเห็นสีเหลืองต้องปฏิบัติอย่างไร
 - 1) เร่งความเร็วให้ผ่านไปโดยเร็ว
 - 2) ชะลอรถ
 - 3) เตรียมตัวหยุดรถหลังเส้นให้หยุด
 - 4) หยุดรถ
5. ข้อใดเป็นเครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ
 - 1) เครื่องหมายทางแคบด้านซ้าย
 - 2) เครื่องหมายทางโทตัดทางเอก
 - 3) เครื่องหมายให้ทาง
 - 4) เครื่องหมายทางโค้งขวา

6. เมื่อขับรถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่รถต้องปฏิบัติอย่างไร
- 1) ให้รถด้านขวาไปก่อน
 - 2) ให้รถด้านซ้ายไปก่อน
 - 3) ขับผ่านอย่างช้าๆ
 - 4) เลี้ยวเข้าวงเวียนไปเลย
7. เสียงแตรรถที่ใช้ต้องมีระยะการได้ยินเท่าไร
- 1) 30 เมตร
 - 2) 40 เมตร
 - 3) 50 เมตร
 - 4) 60 เมตร
8. การขับขีรถจักรยานยนต์จะมีผู้ซ้อนทำได้กี่คน
- 1) 1 คน
 - 2) 2 คน
 - 3) 3 คน
 - 4) 4 คน
9. พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ การขับรถเพื่อเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาผู้ขับขี่ต้องเลี้ยวเข้าช่องทางที่จะเลี้ยวไม่น้อยกว่าระยะเท่าใด
- 1) 10 เมตร
 - 2) 20 เมตร
 - 3) 30 เมตร
 - 4) 40 เมตร
10. การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า
- 1) 30 เมตร
 - 2) 50 เมตร
 - 3) 60 เมตร
 - 4) 100 เมตร
11. เครื่องหมายจราจร "สี่ขาวแดง" ที่สลัปไว้ที่ขอบทางหมายถึง
- 1) จอดรถได้
 - 2) ห้ามหยุดรถ
 - 3) ห้ามหยุดรถ ห้ามจอดรถ
 - 4) ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วคราว

12. ในการขับที่รถจักรยานยนต์ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถเมื่อใด

- 1) เวลาพลบค่ำ
- 2) เวลาากลางคืน
- 3) เวลาเข้ามิด
- 4) ตลอดเวลา

13. เครื่องหมายจราจรต่อไปนี้มีความหมายว่าอย่างไร



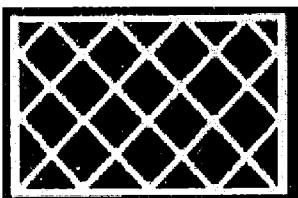
- 1) ห้ามจอด
- 2) ห้ามเข้า
- 3) ห้ามหยุด
- 4) ห้ามแซง

14. เครื่องหมายจราจรต่อไปนี้มีความหมายว่าอย่างไร



- 1) ทางขรุขระ
- 2) ถนนลื่น
- 3) ผิวทางร่วน
- 4) มีสิ่งกีดขวางข้างหน้า

15. เครื่องหมายนี้หมายความว่า



- 1) เขตจอดรถภายในเครื่องหมาย
- 2) ห้ามหยุดรถในเครื่องหมาย
- 3) หยุดรถได้
- 4) ห้ามจอดรถ

ตอนที่ 3 ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทัศนคติต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1. การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์					
2. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน					
3. การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้					
4. เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้					
5. การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด					
6. การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย					
7. ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดอุบัติเหตุได้					
8. แม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังมีสติสามารถขับรถได้					
9. การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่					
10. เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ					
11. การขับรถเร็วทำให้มีความสุข					
12. การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
13. การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท					
14. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า					
15. ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร					

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม	ประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร				
2. ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่				
3. ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่				
4. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร				
5. ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย				
6. ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่				
7. ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ				
8. ท่านไม่ขับรถหลังจากดื่มสุรา				
9. ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ				
10. ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง				
11. เวลาท่านขับขี่ท่านจะแข่งรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด				
12. ท่านขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง				
13. เวลาจะเปลี่ยนทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง				
14. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุก ๆ ปี				
15. ท่านขับรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน				

ภาคผนวก ข
การตรวจสอบความตรงของเนื้อหา(Content validity)

แบบสอบถามทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 15 ข้อ และให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาจำนวน 3 ท่าน แล้วทำเครื่องหมาย ในช่องคะแนนพิจารณา ตามความเห็นดังนี้

ทำเครื่องหมาย **V** ในช่อง +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามหรือข้อความนั้นใช้ได้แล้ว

ทำเครื่องหมาย **V** ในช่อง 0 ถ้าไม่แน่ใจ

ทำเครื่องหมาย **V** ในช่อง -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามหรือข้อความนั้นไม่ตรงกับเนื้อหา

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1 ดร.ธนัช กนกเทศ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
1.การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	V		
2.การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน	V		
3.การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	V		
4.เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้	V		
5.การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด	V		
6.การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	V		
7.ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	V		
8.แม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังมีสติสามารถขับรถได้	V		
9.การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่	V		
10.เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ	V		
11.การขับรถเร็วทำให้มีความสุข	V		
12.การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	V		
13.การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท	V		
14.รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า	V		
15.ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	V		

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 2 อาจารย์จุฑารัตน์ รักประสิทธิ์

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
1. การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	✓		
2. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน	✓		
3. การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	✓		
4. เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้	✓		
5. การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด	✓		
6. การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	✓		
7. ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	✓		
8. แม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังมีสติสามารถขับรถได้	✓		
9. การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่	✓		
10. เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ	✓		
11. การขับรถเร็วทำให้มีความสนุก		✓	
12. การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	✓		
13. การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท	✓		
14. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า	✓		
15. ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	✓		

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 3 อาจารย์วรวีทย์ อินทร์ชัม

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
1. การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	✓		
2. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน	✓		
3. การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	✓		
4. เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้	✓		
5. การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด	✓		
6. การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	✓		
7. ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	✓		
8. แม้ดื่มสุราแต่ถ้ายังมีสติสามารถขับรถได้	✓		
9. การขับรถเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้าหาญของผู้ขับขี่	✓		
10. เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ	✓		
11. การขับรถเร็วทำให้มีความสุข	✓		
12. การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	✓		
13. การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท	✓		
14. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า	✓		
15. ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	✓		

การแปลผลของค่าดัชนีความพึงอง (IOC) ของผู้ทรงคุณวุฒิ นำเครื่องมือที่ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่านตอบ มา
หาค่าเฉลี่ยดังนี้

ข้อที่	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ			รวม	เฉลี่ย	สรุปผล
	ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5	1	1	1	3	1	ใช้ได้
6	1	1	1	3	1	ใช้ได้
7	1	1	1	3	1	ใช้ได้
8	1	1	1	3	1	ใช้ได้
9	1	1	1	3	1	ใช้ได้
11	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้(ต้องปรับปรุง)
12	1	1	1	3	1	ใช้ได้
13	1	1	1	3	1	ใช้ได้
14	1	1	1	3	1	ใช้ได้
15	1	1	1	3	1	ใช้ได้

ดัชนีความพึงองของแบบสอบถามนี้เท่ากับ 0.98

แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อคำถามนี้มีจำนวนแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการขับขี่ จำนวน 15 ข้อ และให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาจำนวน 3 ท่าน แล้วทำเครื่องหมาย V ลงในช่องคะแนนพิจารณาตามความเห็นดังนี้

ทำเครื่องหมาย V ในช่อง +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามหรือข้อความนั้นใช้ได้แล้ว

ทำเครื่องหมาย V ในช่อง 0 ถ้าไม่แน่ใจ

ทำเครื่องหมาย V ในช่อง -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามหรือข้อความนั้นไม่ตรงกับเนื้อหา

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1 ดร.ธนัช กนกเทศ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
16. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร	V		
17. ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่	V		
18. ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่	V		
19. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร	V		
20. ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย	V		
21. ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่	V		
22. ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ	V		
23. ท่านไม่ขับรถหลังจากดื่มสุรา	V		
24. ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ	V		
25. ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง	V		
26. เวลาท่านขับขี่ท่านจะแซงรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	V		
27. ท่านขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	V		
28. เวลาจะเปลี่ยนทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง	V		
29. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุก ๆ ปี	V		
30. ท่านขับรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน	V		

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 2 อาจารย์จุฑารัตน์ รักประสิทธิ์

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร	✓		
2. ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่	✓		
3. ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่	✓		
4. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร	✓		
5. ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย	✓		
6. ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่	✓		
7. ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ	✓		
8. ท่านไม่ขับรถหลังจากดื่มสุรา	✓		
9. ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ	✓		
10. ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง	✓		
11. เวลาท่านขับขี่ท่านจะแข่งรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	✓		
12. ท่านขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓		
13. เวลาจะเปลี่ยนทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง	✓		
14. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุก ๆ ปี	✓		
15. ท่านขับรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน	✓		

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 3 อาจารย์วรวีทย์ อินทร์ชัม

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น		
	+1	0	-1
1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร	✓		
2. ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่	✓		
3. ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่	✓		
4. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร	✓		
5. ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย	✓		
6. ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่	✓		
7. ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ	✓		
8. ท่านไม่ขับรถหลังจากดื่มสุรา	✓		
9. ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ	✓		
10. ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง	✓		
11. เวลาท่านขับขี่ท่านจะแข่งรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	✓		
12. ท่านขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓		
13. เวลาจะเปลี่ยนทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง	✓		
14. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุก ๆ ปี			✓
15. ท่านขับรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน		✓	

การแปลผลของค่าดัชนีความพึง (IOC) ของผู้ทรงคุณวุฒิ นำเครื่องมือที่ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน
ตอบ มาหาค่าเฉลี่ยดังนี้

ข้อที่	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ			รวม	เฉลี่ย	สรุปผล
	ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5	1	1	1	3	1	ใช้ได้
6	1	1	1	3	1	ใช้ได้
7	1	1	1	3	1	พอใช้
8	1	1	1	3	1	ใช้ได้
9	1	1	1	3	1	ใช้ได้
10	1	1	1	3	1	ใช้ได้
11	1	1	1	3	1	ใช้ได้
12	1	1	1	3	1	ใช้ได้
13	1	1	1	3	1	ใช้ได้
14	1	1	-1	1	0.33	ใช้ได้(ต้องปรับปรุง)
15	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้(ต้องปรับปรุง)
รวม	15	15	13	42	14	ใช้ได้
เฉลี่ย	1	1	0.86	2.80	0.93	ใช้ได้

ดัชนีความพึงของแบบสอบถามนี้เท่ากับ 0.93

ภาคผนวก ค
การตรวจสอบความเชื่อมั่น/ความเที่ยง

แบบของคูเดอร์-ริชาร์ดสัน (Kuder-Richardson)

ตรวจสอบความมีวัดความรู้

กำหนดให้ ข้อที่ตอบใช่ให้คะแนนเป็น 1 คะแนน
 ข้อที่ตอบไม่ใช่ให้คะแนนเป็น 0 คะแนน

สูตร KR₂₀

$$r_r = \frac{k}{k-1} \left(\frac{1 - \sum pq}{s^2} \right)$$

เมื่อ r_r แทน ค่าความเที่ยง
 k แทน จำนวนข้อของเครื่องมือ
 p แทน สัดส่วนจำนวนคนที่ทำข้อนี้ถูก
 q แทน สัดส่วนจำนวนคนที่ทำข้อนั้นผิด
 S² แทน ความแปรปรวนของเครื่องมือทั้งฉบับ

สูตรหาค่าความแปรปรวน

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

เมื่อ n = จำนวนผู้เข้าสอบ

แบบทดสอบความรู้ความเข้าใจด้านกฎจราจร จำนวน 30 ฉบับ ข้อสอบจำนวน 15 ข้อ ดังตาราง

ข้อที่ คนที่	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	x	x ²
1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	7	49
2	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	11	121
3	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	11	121
4	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	8	64
5	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	9	81
6	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	10	100
7	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	11	121
8	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	9	81
9	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	10	100
10	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	6	36
11	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	11	121
12	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	8	64
13	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	10	100
14	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	8	64
15	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	5	25
16	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	8	64
17	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	10	100
18	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	9	81

ข้อที่ คนท	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	x	x ²
19	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	7	49
20	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	5	25
21	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	9	81
22	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	8	64
23	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	7	49
24	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	9	81
25	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	10	100
26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	5	25
27	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	7	49
28	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	9	81
29	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	9	81
30	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	9	81
รวม	7	27	14	12	9	21	6	30	14	12	20	28	25	11	19	255	225
ถูก	7	27	14	12	9	21	6	30	14	12	20	28	25	11	19		
ผิด	23	3	16	18	21	9	24	0	16	18	10	2	5	19	11		
p	0.23	0.90	0.46	0.40	0.30	0.70	0.20	1.00	0.46	0.40	0.67	0.93	0.83	0.37	0.63		
q	0.77	0.10	0.54	0.60	0.70	0.30	0.80	0.00	0.54	0.60	0.33	0.07	0.17	0.63	0.37		
p*q	0.18	0.09	0.25	0.24	0.21	0.21	0.16	0.00	0.25	0.24	0.22	0.07	0.14	0.23	0.23	2.72	

แทนค่า

$$\begin{aligned}
 S^2 &= \frac{n \sum x^2 - (\sum x)^2}{n^2} \\
 &= \frac{30(2259) - (255)^2}{(30)^2} \\
 &= \frac{67770 - 65025}{900} \\
 &= \frac{2745}{900} = 3.05
 \end{aligned}$$

แทนค่าในสูตร

สูตร KR₂₀

$$\begin{aligned}
 r_u &= \frac{K}{K-1} \left(1 - \left(\frac{\sum pq}{S^2} \right) \right) \\
 r_u &= \frac{15}{15-1} \left(1 - \left(\frac{2.7}{3.05} \right) \right) \\
 r_u &= \frac{15}{14} (1 - 0.89) \\
 &= 1.1(0.11) \\
 &= 0.12
 \end{aligned}$$

ความเชื่อมั่นของแบบทดสอบเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจด้านกฎจราจร ทั้งฉบับเท่ากับ 0.12

แบบของครอนบาช (Cronbach)

ตรวจสอบเครื่องมือวัดทัศนคติ

สูตร

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \left(\frac{\sum s_i^2}{S^2} \right) \right)$$

α = สัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น

K = จำนวนข้อ

$\sum s_i^2$ = ผลรวมของความแปรปรวนของแต่ละข้อ

S^2 = ความแปรปรวนของคะแนนรวม

แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติในการเข้ารับบริการพยาบาลที่ปลอดภัยจำนวน 30 ฉบับ ข้อสอบ

จำนวน 15 ข้อ แต่ละข้อมีระดับความคิดเห็น 5, 4, 3, 2 และ 1 ซึ่งนำมาเขียนผลแสดงได้ดังตาราง

ข้อที่ คนที่	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	x	x ²
1	5	3	5	5	3	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	69	4,761
2	4	3	5	5	3	4	4	3	5	5	2	5	4	4	5	61	3,721
3	4	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	3	4	4	4	63	3,969
4	4	2	5	5	2	5	5	2	5	5	4	4	4	5	4	61	3,721
5	5	5	5	5	3	4	4	4	3	5	4	4	4	5	5	65	4,225
6	5	4	5	5	3	4	4	2	5	5	3	3	4	5	5	62	3,844
7	5	1	5	5	2	4	5	3	5	4	5	3	5	4	5	61	3,721
8	4	2	5	5	2	4	4	4	4	5	3	5	3	3	5	58	3,364
9	5	3	5	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	69	4,761
10	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	70	4,900
11	5	1	3	5	2	4	5	3	5	5	5	4	3	5	5	60	3,600
12	5	2	3	4	2	4	4	3	4	4	4	4	5	4	3	55	3,025
13	5	3	3	4	3	5	5	4	5	5	5	2	5	5	5	64	4,096
14	4	3	4	4	3	3	4	4	5	5	2	4	5	4	5	59	3,481
15	4	2	5	5	2	3	5	4	4	4	4	4	5	4	5	60	3,600
16	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	45	2,025

ลำดับ เลขที่	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	x	x ²
17	4	1	2	4	1	4	4	5	3	5	2	4	5	5	5	54	2,916
18	4	3	5	5	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	63	3,969
19	4	3	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	63	3,969
20	4	2	5	5	3	4	5	3	4	5	5	4	5	3	4	61	3,721
21	4	2	4	4	2	4	4	4	3	5	3	3	5	4	5	56	3,136
22	5	3	5	5	3	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	68	4,624
23	4	2	2	4	2	4	5	4	4	5	4	4	5	4	5	58	3,364
24	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	2	5	5	4	5	68	4,624
25	4	2	3	4	2	5	5	4	4	4	3	4	4	4	5	57	3,249
26	5	2	4	4	3	4	4	4	4	5	4	3	4	5	4	59	3,481
27	4	3	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	65	4,225
28	4	2	4	4	2	4	5	3	4	5	4	3	4	4	5	57	3,249
29	5	2	4	5	2	5	5	4	5	5	2	4	4	4	5	61	3,721
30	5	4	5	5	2	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	69	4,761
$\sum x_i$	133	81	128	136	80	127	136	113	130	141	112	119	132	132	141	1841	113,823
$\sum x_i^2$	599	251	574	626	232	549	626	445	578	673	448	491	594	594	673		

วิธีทำ

ขั้นที่ 1 หาค่าความแปรปรวนของคะแนนรวม S_t^2 และรายข้อ S_i^2

$$\text{สูตรความแปรปรวน } (S_t^2) = \frac{n \sum x^2 - (\sum x)^2}{n^2}$$

n = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

$$\begin{aligned} \text{แทนค่าสูตร } S_t^2 &= \frac{30(113,823) - (1841)^2}{30^2} \\ &= \frac{3414690 - 3389281}{900} \\ &= 28.23 \end{aligned}$$

ดังนั้นค่าความแปรปรวนรวมเท่ากับ 28.23

$$\text{สูตรความแปรปรวนรายข้อ } (S_i^2) = \frac{n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2}{n^2}$$

n = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อที่ 1	$S_i^2 =$	$\frac{30(599) - (133)^2}{30^2}$	$=$	0.31
ข้อที่ 2	$S_i^2 =$	$\frac{30(251) - (81)^2}{30^2}$	$=$	1.07
ข้อที่ 3	$S_i^2 =$	$\frac{30(574) - (128)^2}{30^2}$	$=$	0.93
ข้อที่ 4	$S_i^2 =$	$\frac{30(626) - (136)^2}{30^2}$	$=$	0.31
ข้อที่ 5	$S_i^2 =$	$\frac{30(232) - (80)^2}{30^2}$	$=$	0.62
ข้อที่ 6	$S_i^2 =$	$\frac{30(549) - (127)^2}{30^2}$	$=$	0.38
ข้อที่ 7	$S_i^2 =$	$\frac{30(626) - (136)^2}{30^2}$	$=$	0.31
ข้อที่ 8	$S_i^2 =$	$\frac{30(445) - (113)^2}{30^2}$	$=$	0.65
ข้อที่ 9	$S_i^2 =$	$\frac{30(578) - (130)^2}{30^2}$	$=$	0.49
ข้อที่ 10	$S_i^2 =$	$\frac{30(673) - (141)^2}{30^2}$	$=$	0.34
ข้อที่ 11	$S_i^2 =$	$\frac{30(448) - (112)^2}{30^2}$	$=$	0.99
ข้อที่ 12	$S_i^2 =$	$\frac{30(491) - (119)^2}{30^2}$	$=$	0.63
ข้อที่ 13	$S_i^2 =$	$\frac{30(594) - (132)^2}{30^2}$	$=$	0.44

$$\begin{aligned} \text{ข้อที่ 14 } S_i^2 &= \frac{30(594) - (132)^2}{30^2} = 0.44 \\ \text{ข้อที่ 15 } S_i^2 &= \frac{30(673) - (141)^2}{30^2} = 0.34 \end{aligned}$$

ขั้นที่ 2 หาค่าผลรวมของความแปรปรวนรายข้อ S_i^2 ($\sum S_i^2$)

$$\begin{aligned} \sum S_i^2 &= 0.31 + 1.07 + 0.93 + 0.31 + 0.62 + 0.38 + 0.31 + 0.65 + 0.49 + 0.99 + 0.63 + \\ &\quad 0.44 + 0.44 + 0.34 \\ &= 7.91 \end{aligned}$$

ขั้นที่ 3 หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α Coefficient)

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \left(\frac{\sum S_i^2}{S_f^2} \right) \right)$$

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า } \alpha &= \frac{15}{15-1} \left(1 - \left(\frac{7.91}{28.23} \right) \right) \\ &= 0.77 \end{aligned}$$

ดังนั้น ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเท่ากับ 0.77

ภาคผนวก ง
การตรวจสอบความยากง่าย (Difficulty)

แบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร คำนวณจากสัดส่วนผู้ตอบถูก

จากสูตร ความยากง่าย = จำนวนผู้ตอบถูก/จำนวนผู้ตอบทั้งหมด

การแปลผลค่าความยากง่ายที่เหมาะสมอยู่ระหว่าง 0.4-0.6 (ในทางปฏิบัติ 0.2-0.8 ถือว่ายอมรับ
ได้)

ระดับความยากง่ายแบบทดสอบแต่ละข้อสามารถพิจารณารายข้อได้ดังนี้

ข้อที่	จำนวนผู้ตอบถูก/จำนวนผู้ตอบทั้งหมด	ค่าความยากง่าย	แปลผล
1	15\30	0.5	ยอมรับได้
2	27\30	0.9	ง่าย
3	14\30	0.47	ยอมรับได้
4	12\30	0.4	ยอมรับได้
5	4\30	0.13	ยาก
6	21\30	0.7	ยอมรับได้
7	6\30	0.2	ยอมรับได้
8	30\30	1	ง่าย
9	14\30	0.47	ยอมรับได้
10	12\30	0.4	ยอมรับได้
11	20\30	0.67	ยอมรับได้
12	28\30	0.93	ง่าย
13	25\30	0.83	ง่าย
14	11\30	0.37	ยอมรับได้
15	18\30	0.6	ยอมรับได้

ดังนั้น ความยากง่ายของแบบทดสอบความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์มีค่าต่ำสุดเท่ากับ 0.13 และค่าสูงสุดเท่ากับ 1

ภาคผนวก จ
อำนาจจำแนก (Discrimination)

แบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร วิเคราะห์จากโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS
การแปลผลข้อคำถามที่เหมาะสมควรมีดัชนีอำนาจจำแนก ตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป
ระดับค่าดัชนีอำนาจจำแนกแบบทดสอบความรู้สามารถพิจารณาได้รายข้อดังนี้

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	แปลผล
1	-0.0240	ไม่สามารถจำแนกได้
2	0.0055	ไม่เหมาะสม
3	-0.2271	ไม่สามารถจำแนกได้
4	0.0860	ไม่เหมาะสม
5	0.1634	ไม่เหมาะสม
6	0.0114	ไม่เหมาะสม
7	0.1549	ไม่เหมาะสม
8	0.0789	ไม่เหมาะสม
9	0.1424	ไม่เหมาะสม
10	0.2677	เหมาะสม
11	0.1322	ไม่เหมาะสม
12	-0.0018	ไม่สามารถจำแนกได้
13	0.0907	ไม่เหมาะสม
14	-0.0487	ไม่สามารถจำแนกได้
15	0.0958	ไม่เหมาะสม

ดังนั้น ดัชนีอำนาจจำแนกของแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร มีค่าต่ำสุดเท่ากับ
0.0055 และค่าสูงสุดเท่ากับ 0.2677

ภาคผนวก จ
การวิเคราะห์ข้อมูลรายชื่อ

แบบสอบถาม การศึกษาทัศนคติ ความรู้ และพฤติกรรมในการปฏิบัติตนในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีการศึกษา 2553
ตอนที่ 3 ทัศนคติต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จากจำนวนนิสิต 261 คน

ข้อ	ทัศนคติ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1.	การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์	165 (63.2%)	85 (32.6%)	8 (3.1%)	1 (0.4%)	2 (0.8%)
2.	การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการ มองเห็นไม่ชัดเจน	20 (7.7%)	71 (27.2%)	78 (29.9%)	75 (28.7%)	17 (6.5%)
3.	การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	112 (42.9%)	96 (36.8%)	32 (12.3%)	12 (4.6%)	9 (3.4%)
4.	เวลาเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลด การบาดเจ็บได้	154 (59.0%)	90 (34.5%)	16 (6.1%)	1 (0.4%)	-
5.	การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด	18 (6.9%)	75 (28.7%)	87 (33.3%)	66 (25.3%)	15 (5.7%)
6.	การมีความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่าง ปลอดภัย	125 (47.9%)	107 (41.0%)	25 (9.6%)	4 (1.5%)	-
7.	ถ้าทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลด อุบัติเหตุได้	180 (69.0%)	69 (26.4%)	12 (4.6%)	-	-
8.	แม้เต็มสุราแต่ถ้ายังมีสติสามารถขับรถได้	5 (1.9%)	24 (9.2%)	49 (18.8%)	85 (32.6%)	98 (37.5%)
9.	การขับเร็วเป็นการแสดงความเก่งและกล้า หาญของผู้ขับขี่	2 (0.8%)	13 (5.0%)	22 (8.4%)	86 (33.0%)	138 (52.9%)

ข้อ	ทัศนคติ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
10	เวลาจะเลี้ยวควรจะให้สัญญาณไฟ	194 (74.3%)	51 (19.5%)	16 (6.1%)	-	-
11	การขับรถเร็วทำให้มีความสุข	10 (3.8%)	22 (8.4%)	52 (19.9%)	90 (34.5%)	87 (33.3%)
12	การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	79 (30.3%)	132 (50.6%)	48 (18.4%)	2 (0.8%)	-
13	การเกิดอุบัติเหตุเป็นเพราะความประมาท	112 (42.9%)	120 (46.0%)	29 (11.1%)	-	-
14	รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกมองหลัง เพราะหันไปมองเองสะดวกกว่า	7 (2.7%)	10 (3.8%)	23 (8.8%)	89 (34.1%)	132 (50.6%)
15	ทุกคนที่ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	173 (66.3%)	66 (25.3%)	21 (8.0%)	1 (0.4%)	-

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบ ปฏิบัติประจำ บ่อยครั้ง บางครั้ง ไม่เคย จากจำนวนนิสิต 261 คน

ข้อ	พฤติกรรม	ระดับการปฏิบัติ			
		ประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
1.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร	98(98%)	134(51.3%)	26(10.0%)	3(1.1%)
2.	ท่านสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่	30(11.5%)	86(33.0%)	137(52.5%)	8(3.1%)
3.	ท่านศึกษาเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่	21(8.0%)	105(40.2%)	121(46.4%)	14(5.4%)
4.	ท่านปฏิบัติตามกฎจราจร	66(25.3%)	153(58.6%)	40(15.3%)	2(0.8%)
5.	ท่านรัดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย	102(39.1%)	96(36.8%)	59(22.6%)	4(1.5%)
6.	ท่านเปิดไฟหน้ารถเวลาขับขี่	188(72.0%)	51(19.5%)	18(6.9%)	4(1.5%)
7.	ท่านขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อเห็นว่าไม่มีรถ	13(5.0%)	17(6.5%)	94(36.0%)	137(52.5%)
8.	ท่านไม่ขับรถหลังจากดื่มสุรา	138(52.9%)	41(15.7%)	50(19.2%)	32(12.3%)
9.	ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ	147(56.3%)	90(34.5%)	21(8.0%)	3(1.1%)
10.	ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง	138(52.9%)	104(39.8%)	16(6.1%)	3(1.1%)
11.	เวลาท่านขับขี่ท่านจะแข่งรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	12(4.6%)	20(7.7%)	87(33.3%)	142(54.4%)
12.	ท่านขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	71(27.2%)	111(42.5%)	75(28.7%)	4(1.5%)
13.	เวลาจะเปลี่ยนทางเดินรถท่านมองกระจกมองหลัง	148(56.7%)	91(34.9%)	19(7.3%)	3(1.1%)
14.	ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุกๆ ปี	106(40.6%)	95(36.4%)	55(21.1%)	5(1.9%)
15.	ท่านขับรถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน	24(9.2%)	58(22.2%)	158(60.5%)	21(8.0%)