

การศึกษาการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ
อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ / ห้องอ่านหนังสือ

คณะศึกษารณสุขศาสตร์



รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชา การวิจัยทางสุขภาพ (551461)
คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์
ภาคเรียนที่ 3 ปีการศึกษา 2548

- ชื่อเรื่อง : การศึกษาการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
โรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์
- ผู้เขียน : วีรรัตน์ ธิยะมงคล , ศุภชัย เชาวน์ธรรม , ศรศักดิ์ ทองปลิว ,
อุดมรัตน์ อ่อนสำลี
- ที่ปรึกษา : ดร.ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน
- ประเภทสารนิพนธ์ : รายงานการศึกษาวิชาวิจัยสุขภาพ (551461) ปริญญาสาธาณสุข
ศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี), 2548

บทคัดย่อ

จุดมุ่งหมาย

1. เพื่อศึกษาการรับรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ในด้าน

- 1.1 โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.3 ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้น
มัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ

วิธีการศึกษาค้นคว้า

ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ โดยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบ
เฉพาะเจาะจง ซึ่งเยาวชนดังกล่าวนั้นจะคัดสรรจากกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายตั้งแต่
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 (ปีการศึกษา 2549) ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ จังหวัดนครสวรรค์
จำนวน 132 คน ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางไปโรงเรียน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการเกิด
อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอ
ชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ โดยวิธี
การแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) ค่าร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Arithmetic Mean)
และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ตามลักษณะของตัวแปร

ผลการศึกษาค้นคว้า

ลักษณะทางชีวสังคม จากการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ พบว่าเยาวชนที่ศึกษามีอายุระหว่าง 15-19 ปี ส่วนใหญ่ ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าเยาวชนส่วนใหญ่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.90

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าเยาวชนส่วนใหญ่มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 63.60

การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าเยาวชนส่วนใหญ่มีการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.00

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าเยาวชนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.40 และผู้ที่มีพฤติกรรมถูกต้อง(ร้อยละ 20.50) เป็นส่วนใหญ่มากกว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมไม่ถูกต้อง(ร้อยละ 15.20)

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
วันลงทะเบียน..... 26 ส.ค. 2553
หมายเลข bib..... b.2788391
หมายเลข item..... i.5140985
เลขเรียกหนังสือ..... WA20.5

ก522

2548

ประกาศคุณูปการ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความสามารถอย่างยิ่งจาก
ดร. ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน ที่ปรึกษา และคณะกรรมการทุกท่าน ที่ให้คำแนะนำปรึกษา ตลอดจน
ตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่ง จนการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
สำเร็จสมบูรณ์ได้ คณะผู้ศึกษาค้นคว้าขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณ นายอนิรุท จันทพาส นักวิชาการสาธารณสุขอำเภอพะเยา
จังหวัดนครสวรรค์ นายมาโนช ดีพิجارณ์ นักวิชาการสาธารณสุขอำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์
นายวิทยา จันทรสุมภ์ นักวิชาการสาธารณสุขสถานีอนามัยบ้านชะมัง อำเภอชุมแสง จังหวัด
นครสวรรค์ ที่กรุณาให้คำแนะนำแก้ไขและตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการสอบถาม จนทำให้การ
ศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สมบูรณ์

ขอขอบพระคุณผู้บริหาร คณาจารย์และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียน
ชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ อำนวยความสะดวก
และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและตอบแบบสอบถาม

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากการศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ คณะผู้ศึกษาค้นคว้าขอ
มอบและอุทิศแด่ผู้มีพระคุณทุก ๆ ท่าน

วีรรัตน์	ริยะมงคล
ศุภชัย	เชาว์ธรรม
ศรศักดิ์	ทองปลิว
อุดมรัตน์	อ่อนสำลี

สารบัญ

บทที่	หน้า
1	บทนำ1
	ความสำคัญของปัญหา.....1
	วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....4
	ขอบเขตการวิจัย.....4
	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....4
	นิยามศัพท์ในการวิจัย.....5
2	แนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง7
	ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก.....7
	มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร.....9
	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....12
	ทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการวิจัย.....18
	แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม.....20
	ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.....23
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....27
3	วิธีดำเนินการวิจัย31
	ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง.....31
	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....32
	การตรวจคุณภาพเครื่องมือ.....34
	การเก็บรวบรวมข้อมูล.....34
	การวิเคราะห์ข้อมูล.....35
	พื้นที่ดำเนินการ.....35
	ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา.....35

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4	ผลการวิจัย.....36
	ตอนที่ 1 การพรรณนาข้อมูลตามลักษณะทางชีวสังคม.....36
	ตอนที่ 2 ลักษณะตัวแปรที่ศึกษา.....37
5	สรุป อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ.....52
	สรุปผลการวิจัย.....52
	อภิปรายผล.....53
	ข้อเสนอแนะ.....56
บรรณานุกรม.....	57
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม.....	60
ประวัติผู้วิจัย.....	68

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามลักษณะทางชีวสังคม.....	36
2 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็นในด้านการรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	38
3 ระดับความคิดเห็น การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	40
4 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็นในด้านการรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	42
5 ระดับความคิดเห็น การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	44
6 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็นในด้านการรับรู้ ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	45
7 ระดับความคิดเห็น การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	48
8 จำนวนและร้อยละ ของพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	49
9 ระดับของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	51

บัญชีภาพ

ภาพ

หน้า

1 กรอบแนวความคิด.....	26
-----------------------	----



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลกระทบมาจาก กระแสการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลก และการเปลี่ยนแปลงของประเทศไทย ทำให้ปัจจัยที่มีผลต่อ ปัญหาสุขภาพของประชากรในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งในอดีตปัญหาสุขภาพมาจากโรคติดต่อ แต่ปัจจุบันพบว่า ปัญหาสุขภาพที่สำคัญส่วนใหญ่มาจากโรคไม่ติดต่อและพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุภัย

การสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถ ทางด้านชีวิตและทรัพย์สิน มักจะเกิดกับคนวัยหนุ่มสาวซึ่งควรจะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ จึงนับเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาดศาล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้คำนวณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยรวมจาก 3 รายการสำคัญ คือความสูญเสียด้านทรัพย์สิน รายได้ ทำให้เสียชีวิตและพิการตลอดอายุขัย ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพัก ปรากฏว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเศรษฐกิจประมาณ 61,079 ถึง 92,290 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเฉลี่ยชั่วโมงละ 7 – 10 ล้านบาท ซึ่งความสูญเสียนี้ จะเพิ่มมากขึ้นอย่างน้อยอีกเท่าตัว (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ 2540) ทั้งนี้ไม่นับรวมถึงความสูญเสียทางอ้อมที่เกิดจากความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวญาติพี่น้องและเพื่อนฝูง ที่ต้องระดมทรัพยากรต่าง ๆ มาร่วมงาน หรือเยี่ยมเยียนผู้บาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายของผู้ที่ต้องเฝ้าคอยพยาบาล รวมถึงการขาดรายได้จากที่ควรจะได้มากมายมหาศาลกว่าความสูญเสียที่เห็นเด่นชัดอีกหลายสิบเท่า

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียจากการจราจรทางบกโดยสามารถจำแนกได้สองประเภทคือ

1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังจากออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น
2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลผลิตทันทีที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตายและพิการ

เกิดขึ้น ก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตาย และผู้พิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ของคนตายและผู้พิการ ถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บ จะสามารถหารายได้ รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวดความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัว และผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่าไม่ได้ ดังจะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก จากการศึกษาข้อมูลและรายงานการวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรบนถนนมากเป็นอันดับหนึ่ง แขวงหน้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งเคยครองที่หนึ่งมาก่อน (ข้อมูลกองวิศวกรรมการจราจร กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2545 อันดับหนึ่ง รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 30.84 อันดับสองรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 29.42 อันดับสาม รถบรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 17.85 ฯลฯ) รถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะที่สำคัญที่ทำให้มีผู้ได้รับอันตราย จากการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่งหรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการจราจรบนถนนมาโดยตลอด (มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์, 2538) กลุ่มผู้ป่วยและผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ได้แก่อายุ 15 - 24 ปี คิดเป็นร้อยละ 71.58 (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2545) แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรเฉลี่ย ตั้งแต่ปี 2541 - 2545 ถึง 14,405 คน (สำนักแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ, 2545) ซึ่งกลุ่มอายุดังกล่าว มีความคิดคะนอง ชอบความสนุกสนาน ตื่นเต้น เสี่ยงภัย มักขับด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย บางรายเป็นเพียงผู้ฝึกหัดขับขีรถจักรยานยนต์ ยังไม่มีความชำนาญ และการตัดสินใจเหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ดีพอ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้มาก (มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์, 2538)

จังหวัดนครสวรรค์เป็นจังหวัดหนึ่งที่อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญมาตลอดตั้งแต่ปี 2544 - 2545 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์, 2544, 2545) โดยมีอัตราการตายที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการใช้เส้นทางจราจรทางบกเดินทางสายเหนือ หรือประตูสู่ภาคเหนือ ซึ่งจะพบอุบัติเหตุจราจรได้บ่อยครั้ง และในทุก ๆ ครั้งเมื่อคราวเทศกาลต่าง ๆ ประจำปีหรือมีวันหยุดราชการติดต่อกันหลายวันเพราะมีการใช้การจราจรทางบกสัญจรเพื่อกลับภูมิลำเนา หรือในการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นทุกปี จนเป็นเหตุให้เสียชีวิตและทรัพย์สินรวมทั้งการบาดเจ็บตลอดมา และอำเภอชุมแสง เป็นอำเภอหนึ่งในทางผ่านเส้นทางหลักของการเดินทางสู่จังหวัดอื่น ๆ ในช่วงเทศกาลสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงประสบปัญหาดังกล่าวที่คล้ายคลึงกัน

จากการศึกษาข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุของอำเภอชุมแสง พบว่าส่วนใหญ่สาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งจะมีความรุนแรงมาก จากสถิติโรงพยาบาลชุมแสง ในการรายงานอุบัติเหตุจราจรทางบก ระหว่าง เดือนตุลาคม 2546 - เดือนกันยายน 2547 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอำเภอชุมแสง มีจำนวน 2,132 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด 81 ราย ซึ่งเป็นสาเหตุจากจักรยานยนต์ถึง 29 ราย การชนสิ่งอื่น 18 ราย และจากอุบัติเหตุอื่นๆ 34 ราย และมีผู้พิการจากอุบัติเหตุจำนวน 1 ราย ทั้งนี้ เนื่องมีการใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางหรือสัญจรเป็นจำนวนมากเพราะเดินทางสะดวก คล่องตัว รวมถึงในกลุ่มเยาวชนต่าง ๆ ที่ชอบการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ เช่น การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียน หรือขับขึ้นท้องถนนสายหลัก หรือเพื่อประกอบธุรกิจต่างๆ และมีนักเรียนเป็นจำนวนมาก ที่ต้องเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางจากบ้านมาศึกษาที่โรงเรียนในตัวอำเภอ สำหรับในส่วนของปัญหาที่พบได้บ่อยคือจะเป็นในเรื่องของการขับเร็ว ขับแข่งกัน ผ่าฝืนกฎจราจร ผ่าสัญญาณจราจร ขับย้อนศร ดื่มสุรา สภาพรถไม่สมบูรณ์ กิริยามารยาทไม่ดี ไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (ในเขตอำเภอชุมแสง) ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรม ผู้ขับที่มีความคิดคะนอง ประมาท เดินเลื้อย ขาดการรับรู้โอกาสเสี่ยง และความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ขาดความรู้ในการป้องกัน รวมทั้งมาตรการควบคุม ดูแล กำกับ ยังไม่ครอบคลุม เนื่องจากขาดข้อมูลพื้นฐานที่จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย หรือมาตรการเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของกลุ่มเยาวชน และประชาชนที่สัญจรไปมาส่วนของการจราจรทางบกของอำเภอชุมแสง

จากข้อมูลและปัญหาดังกล่าวข้างต้น ในเรื่องของอุบัติเหตุและอันตรายจากรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในการขับที่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนอำเภอชุมแสง โดยให้ "ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ" เป็นหลักร่วมกับการจัดปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริมต่อการรับรู้และพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้กลุ่มเยาวชนผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ รับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

ขอบเขตการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีหน่วยในการวิเคราะห์ คือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง กลุ่มเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2549 การเก็บข้อมูล ใช้วิธีตอบแบบสอบถาม โดยก่อนการตอบแบบสอบถามจะสอบถามนักเรียนในห้องเรียนโดยระบุเงื่อนไขต้องเป็นผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียน และให้รถเป็นประจำที่บ้าน และให้บุคคลนั้นตอบแบบสอบถาม ดังนั้นผู้ถูกเลือกให้ตอบแบบสอบถามจึงถือว่าเป็นตัวแทนของกลุ่มเยาวชน ที่สามารถให้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริงมากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 132 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้รับทราบถึงพฤติกรรม การปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์
2. เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน สำหรับใช้เป็นแนวทางในการวางแผน แก้ไขปัญหา เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์
3. เป็นข้อมูลพื้นฐาน ในการดำเนินงานสุขศึกษาประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

นิยามศัพท์ในการวิจัย

เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีความเข้าใจถูกต้องตรงกัน ผู้วิจัยจึงได้กำหนดคำนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพวงข้างมีล้ออีกไม่เกินหนึ่งล้อและให้หมายความถึงรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

พฤติกรรม หมายถึง การแสดงออกของบุคคลในลักษณะของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคลนั้นๆ เองหรือบุคคลอื่น ๆ

เยาวชน ในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง กลุ่มบุคคลที่มีอายุ ระหว่าง 15-19 ปี โดยเป็นกลุ่มเด็กนักเรียนในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายชั้นปีที่ 4, 5, 6 ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ หรือผลกระทบ ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจให้เกิดเหตุนี้ๆ และทำให้เกิดความเสียหาย ทั้งชีวิต และทรัพย์สิน รวมทั้งสิ่งอื่นๆ

การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้สึก ความเข้าใจ ความเชื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ถูกต้องและยอมรับเกี่ยวกับเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ในที่นี้จะมีความเชื่อตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของเบคเกอร์และคณะ ซึ่งการรับรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประกอบด้วย

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่ตรวจสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเสพยาของมีนเมา

- การรับรู้ต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ความทรมานจากการเจ็บป่วยอันเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความพิการหรือตายได้ ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการรักษาความเจ็บป่วยและความพิการที่เกิดจากอุบัติเหตุ

- การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ผลดีของการปฏิบัติตนในเรื่อง การปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับการให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว การไม่ขับรถย้อนศร การลดความเร็วของรถ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักร

ยานยนต์ การตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังจากขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงการเสพของ
มีนเมา

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติ
ตนที่ถูกต้องเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในเรื่อง

- การปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับการใช้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว การไม่ขับ
รถย้อนศร การลดความเร็วของรถ
- การสวมหมวกนิรภัยขณะขึ้นขี่รถจักรยานยนต์
- การตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์
- การหลีกเลี่ยงการเสพของมีนเมา



บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาค้นคว้าได้ทำการศึกษาค้นคว้า บทความวรรณกรรม และรวบรวมแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมชนแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ดังต่อไปนี้

- 2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
- 2.2 ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
 - 2.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง
 - 2.2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง
- 2.3 ทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาค้นคว้า
 - 2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ
 - 2.3.2 ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

อุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 หมายถึง
 “ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น”

องค์การอนามัยโลก ให้คำจำกัดความของ Accident ว่า “An accident is an unpredicted event in recognizable damage”

ชนิดของอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ชนิด คือ

1. อุบัติเหตุภายในบ้าน (Home Accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัว อาจเกิดขึ้นได้ทั้งนอกบ้านและในบ้าน เช่น ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก หยิบยาผิด ตกจากที่สูง จมน้ำ และสัตว์กัดต่อย

2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational Accident) เกิดจากการทำงานหรืออาชีพ เช่น จากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ จากเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงาน

3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (Transportation Accident) แบ่งเป็น 4 ชนิด คือ

3.1 อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (Road Traffic Accident) (RTA) นับว่าเป็นเรื่องสำคัญ และเกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมาก

3.2 อุบัติเหตุจากรถไฟ (Rail Accident) เช่น รถไฟตกราง รถไฟชนกัน

3.3 อุบัติเหตุทางน้ำ (Water Accident) เช่น อุบัติเหตุทางเรือทั้งที่มีเครื่องยนต์ และไม่มีเครื่องยนต์

3.4 อุบัติเหตุทางอากาศ (Air Accident) การสัญจรทางอากาศก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

4. อุบัติเหตุจากธรรมชาติ (Natural Accident) เช่น จากน้ำท่วม พายุหมุน ไฟไหม้ ฯลฯ

สาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก พิจารณาในพฤติกรรมจิตวิทยา และเทคโนโลยีเกิดจาก

1. พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน แบ่งได้เป็น 3 ประเภท

1.1 คนขับรถต้องมีมารยาท ไม่ดื่มสุรา หรือใช้ยาระงับประสาทเวลาขับรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร มีจิตใจสงบ มีความรับผิดชอบ ไม่คะนอง พร้อมทั้งจะภัยแก่ผู้ใช้ถนนด้วยกัน กล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับควบคุมตนเอง ตลอดจนยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กัน

1.2 คนเดินถนน จัดว่าเป็นผู้มีส่วนร่วมในการจราจรทางบก ที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย แต่คนเดินเท้าบางคนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การข้ามถนนนอกทางข้ามหรือลงมาเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน

1.3 คนโดยสาร อาจเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางข้าม ได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความคะนอง ทำให้ขับรถเร็ว

2. ถนน สภาพถนน พื้นผิวจราจร ลักษณะดินฟ้าอากาศ ความหนาแน่นของการจราจร และเครื่องหมายจราจรต่างๆ

3. ยานพาหนะ ความสมบูรณ์ของยานพาหนะ ลักษณะการบรรทุกความเร็วในการขับขี่ ขนาดของยานพาหนะ

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรนั้นต้องใช้มาตรการสำคัญ 3 ประการ คือ

1. มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร ซึ่งเกี่ยวกับการออกแบบถนนทางเท้า ทางข้าม เครื่องกีดขวางกลางถนน เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ รวมทั้งการออกแบบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เพื่อความสะดวกปลอดภัย

2. มาตรการควบคุม และบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายที่มีอยู่อย่างเคร่งครัด กฎหมายที่บัญญัติขึ้นเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ทั้งบทบัญญัติและบทลงโทษ ซึ่งประชาชนต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลบังคับใช้

3. มาตรการทางการศึกษา เป็นการศึกษาที่เกี่ยวกับการจราจร ทั้งความรู้ ความเข้าใจ ทักษะที่ถูกต้องในการปฏิบัติตนในการขับขี่รถยนต์ เพื่อความปลอดภัย ซึ่งมาตรการทางการศึกษานี้กล่าวไว้ว่าการจะแก้ไขความบกพร่องของคนได้นั้น ต้องจัดการศึกษาที่ดีที่ถูกต้องเหมาะสมแก่นักเรียน และประชาชน ทั้งในและนอกโรงเรียน ซึ่งการศึกษานี้หมายถึง สวัสดิศึกษา (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เนื้อหา และกระบวนการ ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น การให้สวัสดิศึกษาหากบรรลุวัตถุประสงค์ของวิชาแล้วไซ้ จะเป็นการขจัดอุบัติเหตุต่างๆ ไปโดยปริยาย เป็นการสร้างคนให้มีคุณภาพด้วยการลงทุนที่ไม่มาก แต่ได้แน่นอนและถาวร การให้สวัสดิศึกษาจึงเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ วิจิตร บุญยะโทตระ (2531) ที่ว่า การเรียนสวัสดิศึกษาจะช่วยให้คนเราสามารถนำเอาเทคโนโลยีและความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์มาเป็นประโยชน์แก่การดำรงชีวิตให้มากที่สุด โดยให้เราได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยพร้อมๆ กันไป นอกจากนั้นสวัสดิศึกษาจะทำให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยให้คนเราเกิดสวัสดิินิจฉัย และมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Public mind) ในเรื่องความปลอดภัยในที่สุด

จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร คนเป็นปัจจัยหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจราจรทางบกเหมือนโรคหนึ่งที่มีลักษณะการระบาด มีลักษณะเฉพาะตามกลุ่มอายุ เพศ และกลุ่มอาชีพ ซึ่งที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นวัยที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ หากมีการสูญเสียก็นับว่าเป็นการสูญเสียอย่างใหญ่หลวง โดยเฉพาะหากมีการบาดเจ็บหรือพิการ สังคมต้องเป็นผู้รับภาระกับ

บุคคลเหล่านี้ ซึ่งมีผลเสียต่อการพัฒนาประเทศอย่างมาก มาตราการการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กวัยรุ่น วัยเรียน เป็นหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องทั้งระดับในการที่จะพัฒนาคนในเรื่องการศึกษาอบรม การให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนน มีระเบียบและวินัยในตนเอง มีความเคารพและปฏิบัติตามระเบียบวินัยในกฎจราจร เพื่อให้เกิดความสำนึกของความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ในที่นี้จะกล่าวถึง 2 ส่วน คือ ความสูญเสียจากการจราจรทางบก และระบอบวินัยของอุบัติเหตุทางจราจร ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางบก สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตายและพิการเกิดขึ้น ก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการการสูญเสียโอกาส (Opportunity loss) ของคนตายและพิการ ถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บจะสามารถหารายได้ รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บป่วย ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัว และผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่าไม่ได้

ดังจะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก ในประเทศบราซิลได้มีการศึกษาถึงค่าสูญเสียนี้ พบว่า ค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ 6 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น, คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) อ้างใน ไพรินทร์ (2540)

ระบาคติวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัยด้วยกัน

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human Factor)
2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular Factor)
3. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม (Roadway And Environment Factor)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human Factor)

1.1 ผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างๆ กัน เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยผู้ขับขี่พบว่า มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้นประสาท และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และสำหรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่จะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับขี่ด้วยความคึกคะนอง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับขี่รถเร็วเกินกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่งขันทันกับเพื่อน หรือการถูกเพื่อนทำทนาย

1.2 ผู้โดยสาร

ผู้โดยสารจะเป็นผู้เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น จะมีการเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเร็วเกินกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และขับรถแข่งกับผู้อื่นจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular Factor)

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด มีความบกพร่อง อันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบบังคับเลี้ยว ระบบการทรงตัว ระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือยางหมดสภาพ และจากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การถอดอุปกรณ์เดิมออก เช่น กระจกสองหลัง

3. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

จากสภาพพื้นผิวที่มีลักษณะที่ขรุขระ ชำรุด ลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ และยังมีปัจจัยในเรื่องของ สัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล และจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอกกลอง คิวไฟ ซึ่งเกิดจากการเผาขยะข้างทาง ซึ่งทำให้ไม่สามารถจะมองเห็นถนน หรือรถคันอื่นได้ชัดเจน

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติ

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพวงข้างมีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อและให้หมายความถึง รถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

หมวด 1 การจดทะเบียน เครื่องหมาย และการใช้รถ

มาตรา 7 รถที่ขอจดทะเบียนได้ต้อง

1. เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้อง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2. ผ่านการตรวจสภาพจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา 11 รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ปรากฏว่าภายหลังรถนั้นมีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกแล้ว

มาตรา 14 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใด ส่วนหนึ่งของรถ ให้ผิดไปจากรายการที่ได้จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้นเว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้ นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน

หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ

มาตรา 42 ผู้ขับรถจะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและ สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือทะเบียนรถในขณะขับ

มาตรา 45 ผู้ใดประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถ ต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มี ลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัตินี้ และยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา อยู่

มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมี อายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์
2. มีความรู้และความสามารถในการขับรถ
3. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบกรวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะ ขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

มาตรา 53 ผู้ใดได้รับอนุญาตขับรถประเภทใดแล้วหากปรากฏในภายหลังว่าเป็นผู้ ขาดคุณสมบัติ หรือมีลักษณะต้องห้าม ตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนั้น

มาตรา 56 ห้ามมิให้เจ้าของรถหรือผู้ขับรถยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือ มีอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้เข้าขับรถของตนหรือรถที่ตนเป็นคนขับ

หมวด 4 บทกำหนดโทษ

มาตรา 64 ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 65 ผู้ใดขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นสุดอายุ หรือระหว่างเพิกถอนใบอนุญาตขับรถหรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 66 ผู้ใดขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

กฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2522)

ออกความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ข้อที่ 4 รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.25 เมตร ถ้ามีพ่วงข้าง รถพ่วงของรถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และเมื่อนำมาพ่วงกับรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 1.50 เมตร

2.พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

1. การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่จูง ที่ หรือใส่ล้อสองล้อ
2. ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงส่วนบุคคลที่เป็นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ
3. ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน
4. ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
5. ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับขี่ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

6. สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่จักรยาน ชี หรือโล่เตือนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

7. เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่จักรยาน ชี หรือโล่เตือนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมาย เลขหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเครื่องสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณ โดยเฉพาะดังต่อไปนี้

เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ที่ปรากฏอยู่ข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เคยเส้นให้หยุดรถไปแล้ว ให้เลยไปได้

2. สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ
3. สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า "ไป" ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
4. สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นระยะทางไม่เกินกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงทำรถ
2. เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟเหลืองสีเหลืองอำพัน หรือไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถและทำรถ
3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้าผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทิศทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายๆ ครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถหรือกลับรถต้องลดความเร็วของรถ

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522)

ข้อที่ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่องเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะ หรือไม้หรือวัสดุอื่นที่แทนกันไม่ได้

2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง เสา หลั กิ่ง กำแพง รั้ว โดยใช้สีหมุดโลหะ หรือใช้วัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ตอก หรือฝัง

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้ามหรือจำกัดบางประการ เพื่อบังคับการจราจรในทาง

2. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรหม นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ.2522)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้

"หมวกนิรภัย" หมายความว่า หมวกที่จัดขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์

"หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านหนึ่ง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมออยู่ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่ มีสี

ข้อที่ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อที่ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ และคนโดยสาร ต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการวิจัย

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ

ความหมายและลักษณะของพฤติกรรมสุขภาพ

พฤติกรรมหมายถึง การกระทำต่าง ๆ ของสิ่งมีชีวิตที่มี 2 ลักษณะคือ พฤติกรรมภายนอกและพฤติกรรมภายใน พฤติกรรมภายนอกเป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสังเกตเห็นได้ ส่วนพฤติกรรมภายในบุคคลอื่น ไม่สามารถสังเกตเห็นได้ต้องใช้เครื่องมืออื่น ๆ ในการวัด

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่ากิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ เช่น การทำงานของหัวใจ การทำงานของกล้ามเนื้อ การเดิน การพูด ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ

โสภา ชูพิกุลชัย (2521) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า กิจกรรมต่างๆ ที่สิ่งมีชีวิตกระทำและบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือวัดได้ นอกจากนี้พฤติกรรมมิได้มีความหมายเฉพาะแต่การแสดงออกทางด้านร่างกายภายนอกอย่างเดียว แต่รวมถึงการกระทำหรือกิจกรรมภายในความรู้สึกนึกคิดด้วย

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (2526) กล่าวว่าพฤติกรรมหมายถึง ปฏิกริยา หรือกิจกรรม ทุกชนิดของสิ่งมีชีวิตจะสังเกตได้ หรือไม่ก็ตามซึ่งแบ่งพฤติกรรมเป็นภายในและพฤติกรรมภายนอก สำหรับพฤติกรรมภายในนั้น หมายถึง กิจกรรม หรือปฏิกริยาที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล รวมทั้ง ความคิดความรู้สึก ทักษะคติ ความเชื่อและค่านิยม ส่วนพฤติกรรมภายนอก หมายถึง ปฏิกริยาหรือ การกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็นได้ ทั้งด้วยการพูด การกระทำ กริยาท่าทางของ บุคคล

สำหรับพฤติกรรมสุขภาพหรือพฤติกรรมอนามัย(Health Behavior)มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

ประภาเพ็ญ สุวรรณ(2526) ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพว่ามีความหมายเช่นเดียวกับพฤติกรรมทั่ว ๆ ไป แต่มุ่งเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับสุขภาพ แบบแผนความ เชื่อด้านสุขภาพได้พัฒนาขึ้น เพื่อที่จะทำความเข้าใจในพฤติกรรมการปฏิบัติของมนุษย์ในเรื่องสุขภาพอนามัย แบบแผนความเชื่อนี้ค่านึงถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งมี อิทธิพลต่อการเจ็บป่วย และการรักษาเมื่อมีการเจ็บป่วยเกิดขึ้นบุคคลจะมีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ออกไปขึ้นกับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุของโรค อาการของโรค วิธีการ รักษา การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของความรุนแรงของโรค ความเชื่อเดิม ความสนใจ ค่านิยม การได้ รับความเอาใจใส่

จำนงค์ อิมสมบุญ (2537) อ้างในประพิณ (2534) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพไว้ว่า เป็นการกระทำ หรือการปฏิบัติของบุคคลที่มีผลต่อสุขภาพของตนเอง ครอบครัว และชุมชน ซึ่งประกอบด้วย 2 ลักษณะ คือ

1. ลักษณะของการกระทำที่เป็นผลดีหรือผลเสียต่อสุขภาพ
 2. ลักษณะของการไม่กระทำที่เป็นผลดีและผลเสียต่อสุขภาพ
- และได้แบ่งพฤติกรรมสุขภาพออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1. พฤติกรรมการส่งเสริมสุขภาพ (Promotive Health Behavior) และพฤติกรรม การป้องกันโรค (Preventive Health Behavior)
2. พฤติกรรมการเจ็บป่วย (Illness Behavior)
3. พฤติกรรมบทบาทของการเจ็บป่วย (Sick – Role Behavior)
4. พฤติกรรมการรักษาพยาบาล (Curative Behavior)

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

จำนง อิมสมบุรน์ (2537) อ้างใน ประพิน (2534) กล่าวว่า นักพฤติกรรมศาสตร์ และนักศึกษาค้นคว้าได้สรุปแนวคิดเรื่องพฤติกรรมไว้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ๆ ดังนี้

แนวคิดที่ 1 เชื่อว่า สาเหตุของพฤติกรรมเกิดจากการตัดสินใจของตนเอง (ปัจจัยภายในตัวบุคคล - Intra Individual Causal Assumption) รากฐานของแนวความคิดนี้อยู่บนสมมุติฐานเบื้องต้นว่า สาเหตุของการเกิดพฤติกรรม หรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนั้น มาจากองค์ประกอบภายในตัวบุคคล ได้แก่ ความรู้ เจตคติ ความเชื่อ ค่านิยม แรงจูงใจ ความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม เป็นต้น

แนวคิดที่ 2 เชื่อว่า มาจากปัจจัยภายนอกบุคคล รากฐานของแนวคิดนี้มีความเชื่อจากสมมุติฐานที่ว่าสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมมาจากปัจจัยภายนอกตัวบุคคล (Extra Individual Assumption) ดังนั้น นักพฤติกรรมศาสตร์กลุ่มนี้จึงสนใจศึกษาปัจจัยต่างๆ ด้าน สิ่งแวดล้อมระบบสังคม การเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา ศาสนา องค์ประกอบด้านประชากร ลักษณะศาสตร์จิตวิทยา สังคม เศรษฐศาสตร์ มาประยุกต์ใช้

แนวคิดที่ 3 เชื่อว่าสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมมาจากปัจจัยหลายๆ ปัจจัย (Multiple Causal Assumption) กลุ่มนี้มีรากฐานแนวความคิดที่ว่าพฤติกรรมของคนนั้นเกิดจากคนนั้นเกิดจากหลายๆ ปัจจัย ด้วยกัน ทั้งปัจจัยภายในตัวบุคคล และปัจจัยภายนอกตัวบุคคล จะเห็นได้ว่าแนวคิดของนักพฤติกรรมศาสตร์ทั้ง 3 กลุ่ม 3 แนวคิด ได้วิวัฒนาการ แนวคิดจากการวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรมจากสาเหตุเดียวมาเป็นหลายสาเหตุด้วยกัน ดังนั้นการแก้ปัญหาพฤติกรรมจึงเปลี่ยนวิธีดำเนินการจากการใช้บุคคลากรวิชาชีพเดียวมาเป็นการใช้ผู้มีความรู้ความสามารถหลายๆ วิชาชีพพร้อมกัน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาสุขภาพ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2521) ให้แนวคิดว่า พฤติกรรมการป้องกันโรคหมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมของบุคคลที่จะช่วยส่งเสริมและป้องกันการเกิดโรค ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของบุคคลตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับแนวคิดของคาลล์และคอบป์แล้ว จะเห็นว่าสอดคล้องกับพฤติกรรมกรรมการดำรงชีวิตเพื่อสุขภาพโดยเสนอแนวคิดไว้ ดังนี้

1. ต้องมีความต้องการทางด้านร่างกายเป็นเอกลักษณ์ ให้เกิดพฤติกรรมขึ้น
2. ต้องมีสิ่งเร้าที่เหมาะสมมากระตุ้น บุคคลจึงจะแสดงพฤติกรรมออกมา

3. บุคคลแสดงพฤติกรรมอะไรย่อมขึ้นอยู่กับอารมณ์ หรือความรู้สึกของบุคคลนั้น
4. ความรู้ความเข้าใจแลความคาดหวังในสิ่งที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลแสดงพฤติกรรม
5. พฤติกรรมเกิดขึ้นจากแรงจูงใจต่างๆ เช่น ความต้องการมีความสำเร็จโดยที่บุคคลนั้นจะต้องมีการรับรู้ว่าจะ
5.1 ตนเป็นบุคคลที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคนั้น
5.2 เมื่อเกิดโรคนั้นๆ โรคจะมีความรุนแรงและมีผลต่อการดำรงชีวิตอยู่ใน

สังคม

5.3 การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการป่วยหรือติดเชื้อโรคนั้นๆ จะให้ได้ผลดีคือช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการติดโรค ยังมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติกาป้องกันโรค ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ค่าใช้จ่าย ความสะดวกในการรับบริการ การเข้าถึงบริการอื่นๆ มีบัตรสุขภาพ บัตรสงเคราะห์ เป็นต้น อาจทำให้บุคคลไม่ยอมปฏิบัติตามพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดโรคใดโรคหนึ่งก็ได้
จำนง อิมสมบุญ (2537) อ้างใน ประพิน (2534) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสามารถจำแนกออกเป็น 3 ปัจจัยด้วยกัน คือ

1. ปัจจัยนำ (Predisposing Factors) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับบุคคล เช่น ความรู้ ความเชื่อ การรับรู้ เจตคติ และค่านิยม เป็นต้น
2. ปัจจัยเอื้ออำนวย (Enabling Factors) เป็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยในทางบวกหรือทางลบ การสนับสนุนการเกิดพฤติกรรมของบุคคล เช่น ประสบการณ์ตรงของบุคคล สิ่งเอื้ออำนวยต่างๆ ในการเกิดพฤติกรรม เช่น ความยากง่ายในการปฏิบัติ การเข้าถึงบริการ และความเคยชิน เป็นต้น
3. ปัจจัยเสริม (Reinforcing Factors) เป็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สนับสนุนให้คนเกิดพฤติกรรม และการปฏิบัติ เช่น อิทธิพลของสังคม สถาบันครอบครัว กฎระเบียบของสังคมอิทธิพลของผู้นำ เจ้าหน้าที่ ครูเพื่อนกลุ่มต่างๆ และสื่อมวลชน

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมนั้นเกิดจากปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยที่ตัวบุคคล ประสบการณ์ตรงของบุคคล อิทธิพลของสังคม สถาบันครอบครัว กฎระเบียบสังคม อิทธิพลผู้นำ เจ้าหน้าที่ ครู จนทำให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพที่แตกต่างกัน

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยใช้กระบวนการสุขภาพศึกษา

จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลเกิดจากปัจจัยหลายปัจจัย ดังนั้น การแก้ไขปัญหาสาธารณสุข และการพัฒนาสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ จากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชน จำเป็นต้องส่งเสริมให้เยาวชนเกิดพฤติกรรมที่ถูกต้องเหมาะสม จำนง อิมสมบูรณ์ (2537) อ่างใน ประพิน (2534) กล่าวว่ากลวิธีทางสุขภาพศึกษา เป็นแนวคิดหนึ่งในการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ กล่าวคือ

1. แนวคิดของการดำเนินงานสุขภาพศึกษาเน้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชนกลุ่มเป้าหมายเป็นสำคัญ เพราะ กระบวนการทางสุขภาพศึกษา เป็นกระบวนการทางพฤติกรรมศาสตร์ที่ทำให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพที่ต้องการ ซึ่งครอบคลุมพฤติกรรมป้องกันโรค การส่งเสริมสุขภาพ การรักษาพยาบาลและฟื้นฟูสภาพ

2. กระบวนการทางสุขภาพศึกษา เป็นกระบวนการที่ทำให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลเกิดการเรียนรู้ เรื่องสุขภาพใน 3 ด้านด้วยกัน คือ ด้านความรู้ความเข้าใจ เกิดเจตคติ ค่านิยม และการปฏิบัติไปพร้อมๆ กัน จะขาดส่วนหนึ่งส่วนใดไม่ได้ เพราะจะทำให้เกิดพฤติกรรมสุขภาพไม่สมบูรณ์ตามต้องการ

3. การดำเนินงานตามกระบวนการสุขภาพศึกษา จะต้องดำเนินตามกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ คือ ต้องวิเคราะห์ สังเคราะห์ หาข้อเท็จจริงว่า พฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมที่เป็นปัญหาหรือไม่ต้องการ พฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมที่ต้องการ และจะปรับเปลี่ยน หรือปลูกฝังพฤติกรรมนั้นด้วยวิธีใด อย่างไรบ้าง โดยจะต้องกำหนดกิจกรรม หรือการกระทำให้กลุ่มเป้าหมายปฏิบัติ เพื่อให้บุคคลได้เรียนรู้จนเกิดพฤติกรรมที่ต้องการได้ในที่สุด

4. กระบวนการทางสุขภาพศึกษามีได้มีกิจกรรมในการให้ความรู้เท่านั้น จะต้องมีกิจกรรมที่ทำให้บุคคลเกิดการเรียนรู้ทั้ง 3 ด้าน พร้อมๆ กัน คือ ความรู้ความเข้าใจ มีเจตคติค่านิยม และการปฏิบัติควบคู่กันไป

5. การดำเนินงานสุขภาพศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาสาธารณสุข จำเป็นต้องวิเคราะห์ และสังเคราะห์ พฤติกรรมที่ต้องการหรือพฤติกรรมที่ต้องการปรับเปลี่ยน เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดวัตถุประสงค์ กำหนดวิธีการหรือกิจกรรมในการแก้ไขพฤติกรรมหรือปลูกฝังพฤติกรรม

6. ปัญหาสาธารณสุขแต่ละปัญหา มีปัจจัยด้านพฤติกรรมไม่เหมือนกัน จำเป็นต้องวิเคราะห์พฤติกรรมทุกปัญหา แผนงานสุขภาพศึกษาจะต้องกำหนดเพื่อแก้ไขปัญหานั้นๆ โดยเฉพาะซึ่งจำเป็นต้องใช้กลวิธีและวิธีการที่แตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสม

7. เนื่องจากการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพเป็นการสร้างแบบแผนการดำรงชีวิต เป็นการปลูกฝัง และพัฒนาค่านิยมทางสุขภาพ ดังนั้น การดำเนินงานสุขศึกษา จำเป็นต้องอาศัยความรู้พื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ สุขภาพจิต จิตวิทยา สังคมวิทยา มานุษยวิทยามานพื้นฐานแนวความคิดที่ว่าพฤติกรรมเกิดขึ้นจากหลายๆ ปัจจัย จึงจำเป็นต้องใช้วิชาการสหสาขาวิชาในการแก้ไข

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การส่งเสริมพฤติกรรมของมารดา ในการป้องกันโรคอุจจาระร่วงในเด็กอายุต่ำกว่า 1 ปี จำเป็นต้องอาศัยกระบวนการสุขศึกษา ที่ต้องอาศัยความรู้พื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์สุขภาพ จิตวิทยา สังคมวิทยา มานุษยวิทยา โดยผสมผสานกันในการแก้ไขปัญหาซึ่งเป็นกระบวนการที่ทำให้บุคคลเกิดการเรียนรู้เรื่องสุขภาพใน 3 ด้านด้วยกันคือ ด้านความรู้ความเข้าใจ เกิดเจตคติ ค่านิยม และการปฏิบัติไปพร้อมๆ กัน

ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้พัฒนาขึ้นมาเพื่อที่จะทำความเข้าใจกับพฤติกรรมและการปฏิบัติตัวของมนุษย์ในเรื่องของสุขภาพอนามัย แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนี้จะคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคล โดยที่แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับสุขภาพของตนเอง มีอิทธิพลต่อการเจ็บป่วยและการรักษาเมื่อมีการเจ็บป่วยเกิดขึ้น บุคคลจะมีการปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่างได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุของโรค อาการของโรค วิธีการรักษา การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของโรค ความเชื่อเดิม ความสนใจ ค่านิยม และอื่นๆ ฮอคบวม ดีจีลิสต์ สีเวนทอลและโรเซ็นสตอคเป็นบุคคลกลุ่มแรกที่ได้ทำการศึกษาและนำเอาแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมาใช้ในการอธิบายปัญหาสาธารณสุข (Rosenstock, 1974) ซึ่งแนวคิดในเรื่องแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนี้ได้รับอิทธิพลมาจากทฤษฎีสถาปัตยกรรมของ เคิร์ท เลวิน โดยนำมาใช้ในการอธิบายพฤติกรรมของบุคคลโดยเชื่อว่าการรับรู้ของบุคคลจะเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรม การที่บุคคลจะเข้าใกล้หรือปฏิบัติในสิ่งที่ตนพอใจ และคิดว่าสิ่งนั้นจะก่อให้เกิดผลดีแก่ตนเอง และจะหลีกเลี่ยงจากสิ่งที่ตนไม่ชอบ หรือไม่พึงปรารถนา การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมด้านสุขภาพใดๆ นั้นจะต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้

1. แรงจูงใจที่จะหลีกเลี่ยงความเจ็บป่วยหรือวิธีทำให้สบายใจขึ้น
2. ความต้องการมีสุขภาพดี
3. มีความเชื่อว่าพฤติกรรมสุขภาพนั้นๆ จะป้องกันความเจ็บป่วยหรือรักษาโรคได้

ในระยะเริ่มแรกโรเซ็นสตอคได้สรุปถึงองค์ประกอบที่สำคัญของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ คือ การรับรู้และความคาดหวังของบุคคล โดยกล่าวว่าคนที่บุคคลใดๆ มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการเป็นโรคนั้นและจะต้องมีความเชื่อว่า

1. เรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค
2. โรคนั้นมีความรุนแรงต่อชีวิตพอสมควร
3. การปฏิบัติในการหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรคจะให้ผลดีในการช่วยลดโอกาสเสี่ยง

ต่อโรค หรือช่วยลดความรุนแรงของโรค และต้องไม่มีอุปสรรคที่จะเข้ามามีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตัวของเขา เช่น ค่าใช้จ่าย ความสะดวก ความเจ็บปวดและความอายเป็นต้น (Rosenstock, 1974)

ต่อมา เบคเกอร์ และคณะ (1975) ได้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่อใช้อธิบาย และทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรคของบุคคล โดยเพิ่มปัจจัยอื่นๆ อีก คือ แรงจูงใจ (Motivation) และปัจจัยร่วม (Modifying factors) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค (Perceived Susceptibility) หมายถึง ความเชื่อของบุคคลที่มีต่อความถูกต้องในการวินิจฉัยโรคของแพทย์ ความรู้สึกของบุคคลต่อการง่ายที่จะป่วยเป็นโรคต่างๆ การคาดคะเนถึงโอกาสเกิดโรคซ้ำ รายงานการวิจัยหลายเรื่องที่ทำให้การสนับสนุนความเชื่อต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคว่ามีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์

2. การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived Seriousness or Severity) หมายถึง ความเชื่อของผู้ป่วยที่เป็นผู้ประเมินเองในด้านความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกาย ก่อให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต มีความลำบากและใช้เวลาในการรักษา เกิดโรคแทรกซ้อน หรือผลกระทบที่มีต่อบทบาททางสังคม ผู้ป่วยมีการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคซ้ำ แต่ไม่มีความเชื่อว่าการเจ็บป่วยนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกาย หรือมีผลกระทบต่อฐานะและบทบาททางสังคมของตนเองแล้ว ผู้ป่วยก็จะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ แต่ถ้าบุคคลมีความเชื่อ และความวิตกกังวลต่อความรุนแรงของโรคอย่างมาก ก็อาจจะทำให้จำข้อแนะนำได้น้อยและทำให้ปฏิบัติตัวไม่ถูกต้องตามคำแนะนำได้

3. การรับรู้ถึงผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำ (Perceived Benefits of Talking Action and Barrier to Talking Action) เมื่อผู้ป่วยมีการรับรู้ว่าคุณมีโอกาสที่จะป่วยซ้ำและรับรู้ว่าคุณนั้นมีความรุนแรงมากพอที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกาย หรือมีผลเสียโดยทางอ้อมแล้วก็จะแสวงหาวิธีการปฏิบัติรักษาให้หายจากโรค แต่ในการที่ผู้ป่วยจะยอมรับหรือปฏิบัติสิ่งใดนั้น จะต้องเป็นผลมาจากการมีความเชื่อว่า วิธีการดังกล่าวเป็นการกระทำที่ดีก่อให้เกิดผลดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่สุดที่จะทำให้หายจากโรคนั้นๆ แต่ในกรณีที่การปฏิบัติดังกล่าวมีอุปสรรค เช่น ความไม่สะดวก ความอาย ฯลฯ การตัดสินใจที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำก็จะขึ้นกับการเปรียบเทียบถึงข้อดีและข้อเสียของพฤติกรรมนั้นๆ โดยจะเลือกปฏิบัติในสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย

4. แรงจูงใจ (Motivation) หมายถึง ความรู้สึก อารมณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในตัวผู้ป่วยที่มีสาเหตุมาจากการกระตุ้นจากสิ่งเร้า ที่จะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้ผู้ป่วยปฏิบัติตามคำแนะนำสิ่งเร้าที่เป็นตัวกระตุ้นอาจเป็นสิ่งเร้าภายในตัวบุคคลเอง เช่น ความสนใจต่อสุขภาพทุกๆ ไปหรือสิ่งเร้าจากภายนอก เช่น ข่าวสาร คำแนะนำของสมาชิกในครอบครัว เป็นต้น โดยทั่วไปการประเมินแรงจูงใจของผู้ป่วยวัดได้จากความตั้งใจของผู้ป่วยที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่

5. ปัจจัยร่วม (Modifying Factors) เป็นปัจจัยที่มีส่วนช่วยส่งเสริมให้ผู้ป่วย มีการปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยด้านพฤติกรรมสังคมฯ จากการศึกษาวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลในการทำงานนายพฤติกรรมได้อย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ป่วยและเจ้าหน้าที่ เช่น ความเป็นกันเอง การยอมรับและเข้าใจในตัวผู้ป่วยถ้าความสัมพันธ์นั้นเป็นไปตามที่ผู้ป่วยคาดหวัง ก็ก่อให้เกิดความพอใจในบริการของเจ้าหน้าที่และนำไปสู่การปฏิบัติที่ถูกต้องได้

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนำมาใช้ทำนายและอธิบายพฤติกรรมของมนุษย์ได้

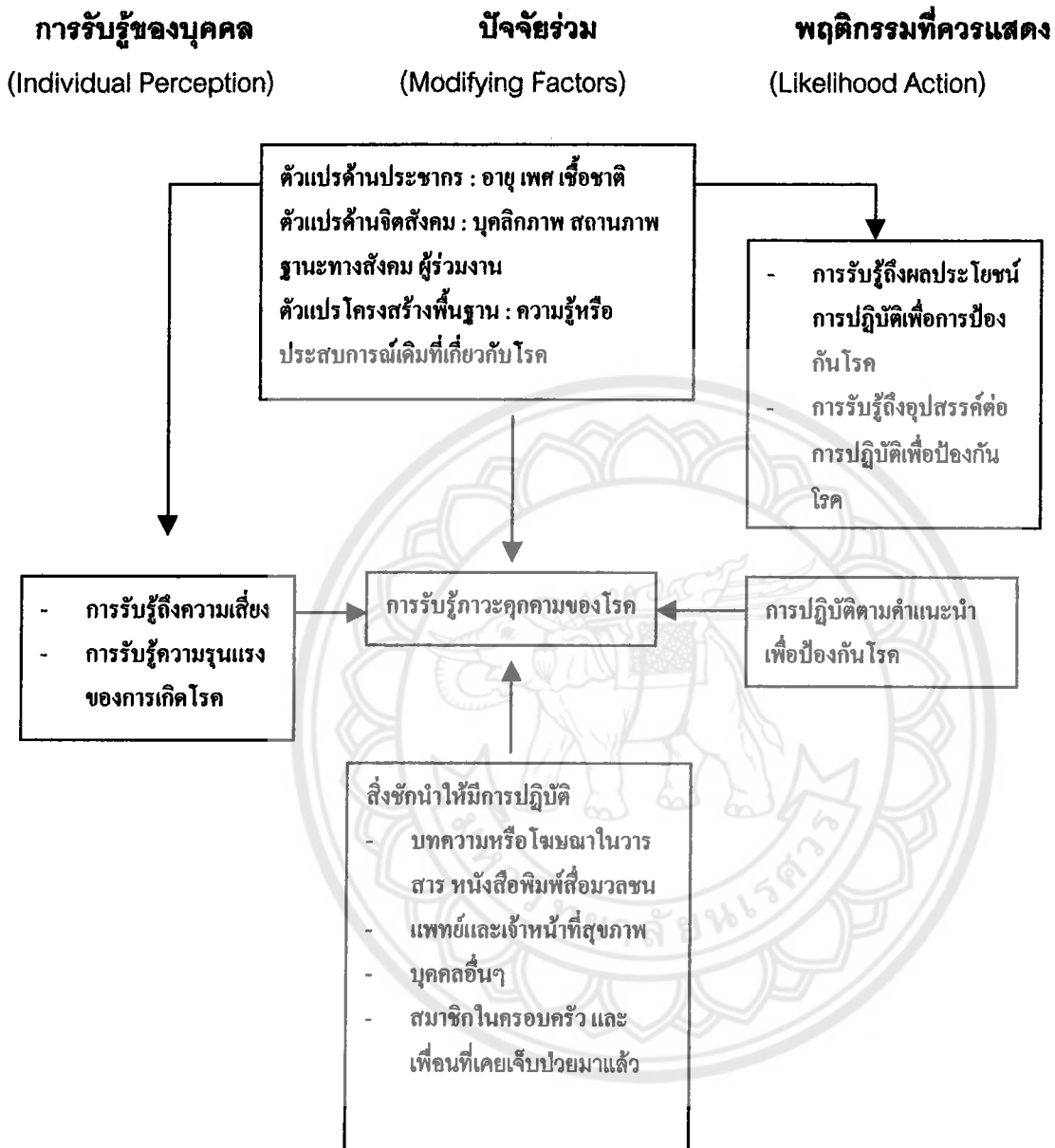
3 รูปแบบ คือ

1. พฤติกรรมการป้องกันโรค (Preventive Health Behavior)
2. พฤติกรรมการแสวงหาการรักษาเมื่อเจ็บป่วย (Illness Behavior)
3. พฤติกรรมการเจ็บป่วย (Sick Role Behavior)

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรค (The Health Belief Modal and Preventive Health Behavior)

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนี้ใช้เป็นพื้นฐานในการอธิบายพฤติกรรมสุขภาพ คาส์ล (Kasl) และ (Cobb) คอบบ์ อังโน, Kirscht (1974) อธิบายถึงพฤติกรรมสุขภาพว่าหมายถึง พฤติกรรมใดๆ ที่บุคคลกระทำโดยมีความเชื่อว่าจะทำให้มีสุขภาพแข็งแรงเพื่อเป็นการป้องกันโรคหรือค้นหาโรค ซึ่งจะแตกต่างกับพฤติกรรมการเจ็บป่วยที่หมายถึงการกระทำใดๆ ของบุคคลที่รู้ว่าตนเองเจ็บป่วยเพื่อที่จะประเมินสุขภาพของตนและค้นหาวิธีทางแก้ไขให้หายจากอาการเจ็บป่วยนั้น ส่วนพฤติกรรมของผู้ป่วยหมายถึง การกระทำของบุคคลที่จะทำให้หายจากการเจ็บป่วยโดยที่รู้ว่าตนเองป่วย ต่อมาเบคเกอร์ และคณะ (1977) ได้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพื่อนำมาใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรค โดยเพิ่มปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากการรับรู้ของบุคคลที่พบว่ามีอิทธิพลต่อการป้องกันโรคจนเป็นที่รู้จักและยอมรับของบุคคลทั่วไป ดังแสดงในภาพที่ 1

ภาพที่ 1 แบบแผนความเชื่อทางสุขภาพใช้ทำนายพฤติกรรมป้องกันโรค



ที่มา : Becker, M.H. & Maiman, L.A.(1975) "Sociobehavioral Determinants of Compliance with Health and Medicare Recommendations." Medical Care 13(1),12.

จากแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) และแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ จะเห็นได้ว่ามีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความมีเหตุมีผลของบุคคลในการเลือกตัดสินใจ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมกำป้องกันโรค ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ เพื่อศึกษาพฤติกรรมของเยาวชนในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิจิตร บุญยะไพศร (2531) ได้สำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ขับขี่ 1-3 ปี จะประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ยาวนานกว่า

พรรณี บัญชรทัตถกิจ (2531) ศึกษาผลของการใช้เครื่องหมายระวังอันตรายในการป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน ของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 สังกัดกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลองที่ 1 เป็นกลุ่มที่มีการสอน การกระตุ้นเตือนและใช้เครื่องหมายระวังติดตั้งไว้ในบริเวณโรงเรียน กลุ่มทดลองที่ 2 เป็นกลุ่มที่มีแต่การสอน แต่ไม่มีการใช้เครื่องหมายระวังอันตรายติดตั้งไว้ในโรงเรียน และกลุ่มควบคุม ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองที่ 1 มีความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน ความคิดเห็นต่อเครื่องหมายระวังอันตรายและการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียนสูงกว่ากลุ่มทดลองที่ 2 และกลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ศิริพร เกตุดาว(2533) ได้ทำการศึกษาประสิทธิผลโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลายจังหวัดขอนแก่น โดยใช้แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค การกระตุ้นให้เกิดความกลัว การสื่อสาร และกระบวนการกลุ่ม ภายหลังจากทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติในเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

พงษ์ศักดิ์ วัฒนนา(2534) ได้ศึกษาว่า การสวมหมวกนิรภัยได้ลดความรุนแรงที่บริเวณศีรษะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสได้รับบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ(2535) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานีโดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องรถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับ ศิริพร เกตุดาว (2533) พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

แท้จริง ศิริพานิช(2538) ได้ศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจากรถทางบกประจำปี 2537 ในประเทศไทย พบว่า มีผู้บาดเจ็บ 25,330 ราย เสียชีวิต 9,496 ราย เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครมีอุบัติเหตุจากรถทางบกเกิดขึ้นและได้รับแจ้งจำนวน 64,006 ราย มีผู้เสียชีวิต 695 ราย บาดเจ็บ 9,960 ราย ประเภทของรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 50,693 ราย รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ 22,452 ราย รถกระบะ รถแท็กซี่ รถบรรทุกและรถโดยสาร ซึ่งอุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุการตายเป็นอันดับแรกในกลุ่มเยาวชนและกลุ่มวัยทำงาน (อายุ 12 - 40 ปี) เพศชายมีอัตราการตายมากกว่าเพศหญิง สาเหตุใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การขับรุดฝ่าฝืนกฎจราจร การขับขี่เร็วที่กำหนด การแข่งในที่คับขัน และเมาสุราขณะขับรถ

รมภา ทภัยธรรม (2538) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีอัตราเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 49.9 เฉลี่ยคนละ 1 ครั้ง ส่วนใหญ่เกิดขณะที่ไม่มีผู้โดยสารซ้อนท้ายร้อยละ 89.9 และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ อาชีพหลัก ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพมากกว่า 1 ปี ระยะทางและระยะเวลาในการขับขี่มากกว่า 100 กิโลเมตร และมากกว่า 8 ชั่วโมง ตามลำดับและเพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถ และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังพบว่า ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ขับด้วยความเร็วมากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 6.94 เท่าของผู้ที่ใช้ความเร็วในการขับน้อยกว่า การตรวจสอบสภาพรถมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ไม่ตรวจสอบสภาพรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1.82 เท่าของผู้ที่มีการตรวจสอบสภาพรถ

มณีนีรัตน์ สีระวิวัฒน์ (2538) ได้ศึกษาถึงการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

วิภาดา จุฑพลกุล(2538) ได้ศึกษารูปแบบการดำเนินงานสุขศึกษา โดยการให้กรอบรมกลุ่มเพื่ออาสาสมัครให้มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดเพชรบุรี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุการรับรู้ผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำ และการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และการรับรู้โอกาสเสี่ยง และความคาดหวังในความสามารถในตนเอง มีความสัมพันธ์กับทิศทางบวกกับการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมเกียรติ ภิโยทัย (2540) ศึกษาขนาดวิทยาของผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ทำการศึกษาจากผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลอุทัยธานี ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2538 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2538 จำนวน 356 ราย พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 91.9 อยู่ในกลุ่มอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 27.8 มีสถานภาพคู่สมรส ร้อยละ 56.2 เวลาเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 18.01-24.00 น. ร้อยละ 42.8 พาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.2 เพศ อายุ มีความสัมพันธ์กับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และวิธีการสุขศึกษา เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

เทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พึงประสงค์

จากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กล่าวมาจะเห็นว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นประชากรกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา จะพบว่า การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มเป้าหมายดังกล่าวมีน้อยมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ฉะนั้นผู้วิจัยจึงได้นำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ มาเป็นแนวทางในการสำรวจพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมชนแสงชูบทศ อําเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์



บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive Study) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ในความรับผิดชอบของ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอชุมแสง และโรงพยาบาลชุมแสง ซึ่งเยาวชนส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลในวัยเรียนและนักศึกษา ซึ่งในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มุ่งจะศึกษาในกลุ่มเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 (ปีการศึกษา 2549) ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ โดยการให้ตอบแบบสอบถาม และกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามดังกล่าวต้องเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียน และใช้ประจำที่บ้าน

ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ โดยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ซึ่งเยาวชนดังกล่าวนี้จะคัดสรรจากกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 (ปีการศึกษา 2549) ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ จังหวัดนครสวรรค์ โดยกำหนดคุณลักษณะของประชากร ดังนี้

1. เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ นำมาเพื่อเป็นพาหนะในการมาโรงเรียนและใช้เป็นประจำที่บ้าน

2. เป็นนักเรียนในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 (ปีการศึกษา 2549) ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ คัดเลือกได้ตามข้อกำหนดจำนวนทั้งหมด 132 คน แยกเป็นสัดส่วนดังนี้

ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4	จำนวน 35 คน
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5	จำนวน 53 คน
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6	จำนวน 44 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่คณะผู้ค้นคว้าสร้างขึ้นเอง โดยการศึกษาจากเอกสารแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมากำหนดเป็นข้อมูล นำไปสร้างแบบสอบถาม ที่ประกอบด้วยคำถาม 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทางชีวสังคม

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากแบบสอบถามทั้ง 5 ส่วน ซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ของเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1.แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

2.แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คณะผู้ค้นคว้าสร้างขึ้นตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ต (Likert's Scale) การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อมี 3 ตัวเลือก เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะมีข้อความทางบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความทางลบ (Negative Statement) โดยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

	ข้อความที่แสดงออกทางบวก (Positive Statement)	ข้อความที่แสดงออกทางลบ (Negative Statement)
เห็นด้วย	= 3	= 1
ไม่แน่ใจ	= 2	= 2
ไม่เห็นด้วย	= 1	= 3

เกณฑ์การแบ่งระดับ

คณะผู้ค้นคว้าได้แบ่งระดับคะแนนออกเป็น 3 ระดับ โดยใช้การประเมินแบบอิงกลุ่ม โดยแบ่งเป็น ดังนี้

คะแนนอยู่ในช่วง $\bar{X} + S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด มีระดับคะแนนสูง

คะแนนอยู่ในช่วง $\bar{X} \pm S.D.$ มีระดับคะแนนปานกลาง

ได้คะแนนอยู่ในช่วง คะแนนต่ำสุด ถึง $\bar{X} - S.D.$ มีระดับคะแนนต่ำ

และในส่วนของแบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คณะผู้ค้นคว้าสร้างขึ้นตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's Scale) การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อมี 4 ตัวเลือก ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัตินานๆครั้ง ไม่เคยปฏิบัติเลย โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อความที่สร้างขึ้นจะมีข้อความทางบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความทางลบ (Negative Statement) โดยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

	ข้อความที่แสดงออกทางบวก (Positive Statement)	ข้อความที่แสดงออกทางลบ (Negative Statement)
ปฏิบัติเป็นประจำ (4-5 ครั้ง/สัปดาห์)	= 4	= 1
ปฏิบัติบ่อยครั้ง (2-3 ครั้ง/สัปดาห์)	= 3	= 2
ปฏิบัตินานๆครั้ง (1 ครั้ง/สัปดาห์)	= 2	= 3
ไม่เคยปฏิบัติเลย (0 ครั้ง/สัปดาห์)	= 1	= 4

เกณฑ์การแบ่งระดับ

คณะผู้ค้นคว้าได้แบ่งระดับคะแนนออกเป็น 3 ระดับ โดยใช้การประเมินแบบอิงกลุ่ม โดยแบ่งเป็น ดังนี้

คะแนนอยู่ในช่วง $\bar{X} + S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด มีระดับคะแนนดี

คะแนนอยู่ในช่วง $\bar{X} \pm S.D.$ มีระดับคะแนนปานกลาง

ได้คะแนนอยู่ในช่วง คะแนนต่ำสุด ถึง $\bar{X} - S.D.$ มีระดับคะแนนต่ำ

การตรวจคุณภาพของเครื่องมือ

1. การตรวจความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา และผู้มีความรู้ในเรื่องนี้จำนวน 3 ท่านซึ่งเป็นนักวิชาการสาขาการสุข ตรวจจับเพื่อหาความตรงของเนื้อหาและความเหมาะสมที่จะใช้เก็บข้อมูล หลังจากผู้มีความรู้พิจารณาแล้วนำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมตามเนื้อหาและวัตถุประสงค์ ได้ค่าความพ้อง(Index of concurrence) ด้านการรับรู้ = 0.72 ค่าความพ้อง (Index of concurrence) ด้านพฤติกรรม = 0.85

2. การหาความเที่ยง (Reliability) แบบสอบถามในหมวดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบ และปรับปรุงแก้ไขแล้วนำไปทดลองใช้ (Try Out) ที่โรงเรียนหนองบัว อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 30 ตัวอย่าง ซึ่งถือว่ามีความเหมาะสมเหมือนกลุ่มประชากรที่จะศึกษา เพื่อหาข้อบกพร่องของแบบสอบถาม และความเข้าใจในเนื้อหาให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของแบบสอบถามแต่ละข้อแล้ววิเคราะห์หาค่าความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือด้วยคอมพิวเตอร์ โดยวิธีการของสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient Alpha) ของครอนบาค (Cronbach) ซึ่งค่าที่คำนวณได้จากสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค จะอยู่ระหว่าง 0-1 ค่าที่เข้าใกล้ 1 จะมีค่าความเที่ยงของความสอดคล้องภายในสูง แสดงถึงว่าแบบสอบถามนั้นสามารถวัดได้ในเนื้อหาเดียวกัน และวัดได้สอดคล้องกันทุกข้อ ซึ่งค่าความเที่ยงของแบบสอบถามทั้งหมด เท่ากับ 0.8986

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ มีวิธีการรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามที่คณะผู้ค้นคว้าสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษาและมีขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ประชุมชี้แจงวิธีการใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล แก่ครูประจำชั้นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 4, 5, 6 โรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อขอความร่วมมือเป็นผู้ช่วยในการเก็บข้อมูล

2. ออกเก็บข้อมูลจากนักเรียนที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย ตามวัน เวลา สถานที่นัดหมาย จนได้กลุ่มเป้าหมายครบ 132 คน โดยใช้เวลาทั้งสิ้น 2 วันทำการ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คณะผู้ค้นคว้าดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistic Package for Social Science) กำหนดความมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยสถิติที่นำมาวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

1. ลักษณะข้อมูลเชิงสังคัม นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าพิสัย ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด เพื่ออธิบายลักษณะของข้อมูล

2. แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าพิสัย ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด เพื่ออธิบายลักษณะของข้อมูล

พื้นที่ดำเนินการ

โรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา

เริ่มดำเนินการตั้งแต่ มีนาคม 2549 – พฤษภาคม 2549

บทที่ 4 ผลการวิจัย

ผลการวิจัย (Results)

การศึกษาเรื่องการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาในด้านการรับรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ในด้านโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ด้านความรุนแรงของอุบัติเหตุ ด้านผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 132 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่นำมาใช้ที่สำคัญ คือค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าพิสัย ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด การนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบตารางประกอบ การอธิบาย โดยแบ่งเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ลักษณะทางชีวสังคมของกลุ่มที่ศึกษา

ตอนที่ 2 ลักษณะตัวแปรที่ศึกษาของกลุ่มที่ศึกษา

ตอนที่ 1 การพรรณนาข้อมูลตามลักษณะทางชีวสังคม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามลักษณะทางชีวสังคม (n = 132)

ข้อมูลทางชีวสังคม	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	58	43.90
หญิง	74	56.10
อายุ		
15 ปี	19	14.40
16 ปี	43	32.60
17 ปี	52	39.40
18 ปี	17	12.90
19 ปี	1	0.8

$\bar{x} = 16.53$, S.D. = 0.92 , พิสัย = 4 , min = 15 , max = 19

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามลักษณะทางชีวสังคม (ต่อ)

ข้อมูลทางชีวสังคม	จำนวน	ร้อยละ
ชั้นปีที่ศึกษา		
มัธยมศึกษาปีที่ 4	35	26.50
มัธยมศึกษาปีที่ 5	53	40.20
มัธยมศึกษาปีที่ 6	44	33.30
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	35	26.50
ไม่มี	97	73.50

จากตารางที่ 1 ข้อมูลทางชีวสังคม ของกลุ่มที่ศึกษา เยาวชน โดยคัดเลือกจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5, 6 ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

1. เพศ พบว่า เยาวชนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 56.10
2. อายุ พบว่า เยาวชนส่วนใหญ่มีอายุ 17 ปี ร้อยละ 39.40 รองลงมา 16 ปี ร้อยละ 32.60 และพบว่ามีอายุ 19 ปี เพียงร้อยละ 0.80
3. ชั้นปีที่ศึกษา พบว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ของกลุ่มเยาวชนที่ศึกษาส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้น มัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 40.20

ตอนที่ 2 ลักษณะตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ศึกษามี 4 ตัว คือ

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นในการศึกษาคือลักษณะความคิดเห็นในด้านการรู้ถึงอันตราย และรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค ใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย จำนวน 15 ข้อ โดยมีคะแนนระหว่าง 1 – 45 คะแนน

การศึกษาในส่วนนี้ ใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) นำมาเป็นเกณฑ์

ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การขับขี่รถฝ่าสัญญาณไฟเหลือง ต้องขับรถด้วยความเร็วสูง จึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย	11	8.30	23	17.40	98	74.20
2. การออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้น จะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	112	84.80	11	8.30	9	6.80
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	102	77.80	15	11.40	15	11.40
4. การเบรคกระทันหันในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	71	58.30	43	32.60	18	13.60
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้ายเกิน 1 คนถ้าขับด้วยความเร็วปกติก็จะไม่เกิดอุบัติเหตุ	31	23.50	36	27.30	65	49.20
6. อุบัติเหตุจากการจลาจร ไม่สามารถป้องกันได้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรม	19	14.40	29	22.00	84	63.60
7. ถ้าฝนตกไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนออกไป เพราะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าปกติ	100	75.80	27	20.50	5	3.80

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

	เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
8. ผู้ที่ชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถขับแข่งกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัย	13	9.80	22	16.70	97	73.50
9. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกสองหลัง เพราะหันหน้าไปมองรถหลังได้	12	9.10	15	11.40	105	79.50
10. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	5	3.80	8	6.10	119	90.20
11. การสวมหมวกนิรภัยไม่จำเป็น ต้องคาดสายยางรัดทุกครั้ง	9	6.80	6	4.50	117	88.60
12. ผู้ดื่มเหล้าที่มีอารมณ์ครึ้มแครงสามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	3	2.30	8	6.10	121	91.70
13. การดื่มเหล้าเพียงเล็กน้อย ทำให้การตัดสินใจดีขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงลดลง	4	3.00	7	5.30	121	91.70
14. การดูแลและตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	4	3.00	14	10.60	114	86.40
15. การขับขี่รถย้อนศรก็ปลอดภัย เพราะสามารถมองเหตุการณ์ที่ขับสวนมาในทิศทางตรงข้ามได้	4	3.00	11	8.30	117	88.60

จากตารางที่ 2 การวิเคราะห์เพื่อหาความคิดเห็น ในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ จำแนกรายชื่อ พบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่หัวข้อการออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้น จะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้ ร้อยละ 84.80 รองลงมา การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 77.80 ถ้าฝนตกไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนออกไป เพราะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าปกติ ร้อยละ 75.80 และการเบรคกระทันหันในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ร้อยละ 73.30 และจากการจำแนกรายชื่อ ในหัวข้อไม่เห็นด้วยพบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่หัวข้อ ผู้ดื่มเหล้าที่มีอารมณ์ครั้นเครง และสามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้การดื่มเหล้าเพียงเล็กน้อย ทำให้การตัดสินใจดีขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงลดลง เท่ากันทั้งสองหัวข้อ คิดเป็นร้อยละ 91.70 รองลงมาคือหัวข้อการสวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ร้อยละ 90.20 รองลงมาการสวมหมวกนิรภัยไม่จำเป็น ต้องคาดสายยางรัดทุกครั้งการและหัวข้อ การขับขี่รถย้อนศรก็ปลอดภัย เพราะสามารถมองเหตุการณ์ที่ขับสวนมาในทิศทางตรงข้ามได้ ร้อยละ 88.60 เท่ากัน

ตารางที่ 3 ระดับของความคิดเห็นการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

(n = 132)

ระดับการรับรู้		จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับสูง	(คะแนนระหว่าง 42.60 – 45.00)	20	15.20
ระดับปานกลาง	(คะแนนระหว่าง 38.33 – 42.59)	91	68.90
ระดับต่ำ	(คะแนนระหว่าง 35.00 – 38.32)	21	15.90

$\bar{x} = 40.46$ S.D. = 2.13 Range = 10

จากตารางที่ 3 พบว่า เยาวชนกลุ่มที่ศึกษา มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับสูง จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 15.20 มีการรับรู้ระดับปานกลาง จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 68.90 และมีการรับรู้ระดับต่ำ จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 15.90

2. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยายนยนต์

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยายนยนต์ ประเด็นในการศึกษาคือลักษณะความคิดเห็นในด้านการรู้ถึงความรุนแรงของโรค ใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย จำนวน 12 ข้อ โดยมีคะแนนระหว่าง 1 – 36 คะแนน

การศึกษาในส่วนนี้ ใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) นำมาเป็นเกณฑ์

ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 4



ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร โดยการขับขี่รถจักรยานยนต์กระทบกระเทือนต่อผลการศึกษของท่าน	112	84.80	14	10.60	6	4.50
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก	110	83.30	18	13.60	4	3.00
3. ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัวและสังคม	104	78.80	21	15.90	7	5.30
4. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บสาหัส	109	82.60	13	9.80	10	7.60
5. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เสียชีวิตได้ทันที	110	83.30	14	10.60	8	6.10
6. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้พิการตลอดชีวิต	110	83.30	14	10.60	8	6.10
7. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หากได้รับบาดเจ็บที่สมองถ้าไม่ตาย ก็จะพิการตลอดชีวิต	72	54.50	55	41.70	5	3.80
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย	121	91.70	6	4.50	5	3.80

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
9. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนหรือหลังการขับขี่ สามารถลดอุบัติเหตุได้	123	93.20	6	4.50	3	2.30
10. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเคร่งครัดทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเองและบุคคลอื่นในสังคม	125	94.70	2	1.50	5	3.80
11. การไม่ปฏิบัติตามการดื่มสุรทำให้ระบบไหลเวียนของเลือดดีขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้บาดเจ็บไม่รุนแรง	4	3.00	3	2.30	125	94.70
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มาสุราเมื่อได้รับอุบัติเหตุจะทำให้เสียชีวิตได้มากกว่าการขับขี่ในเวลาปกติ	125	95.50	4	3.00	2	2.30

จากตารางที่ 4 การวิเคราะห์เพื่อหาความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายโรงเรียนชุมชนแสงชูทิศ จำแนกรายข้อ พบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่หัวข้อ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มาสุราเมื่อได้รับอุบัติเหตุจะทำให้เสียชีวิตได้มากกว่าการขับขี่ในเวลาปกติและหัวข้อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเคร่งครัดทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเองและบุคคลอื่นในสังคมร้อยละ 94.70 เท่ากัน รองลงมาการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนหรือหลังการขับขี่ สามารถลดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 93.20 และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 91.70 และจากการจำแนกรายข้อ ในหัวข้อไม่เห็นด้วยพบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่หัวข้อ การดื่มสุรทำให้ระบบไหลเวียนของเลือดดีขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้บาดเจ็บไม่รุนแรง ร้อยละ 94.70

ตารางที่ 5 ระดับของความคิดเห็นในการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

(n = 132)

ระดับการรับรู้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับสูง (คะแนนระหว่าง 35.32 – 36.00)	15	11.40
ระดับปานกลาง (คะแนนระหว่าง 32.09 – 35.31)	84	63.60
ระดับต่ำ (คะแนนระหว่าง 29.00 – 32.08)	33	25.00
$\bar{x} = 33.70$ S.D. = 1.61 Range = 7		

จากตารางที่ 5 พบว่า เยาวชนกลุ่มที่ศึกษา มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับสูง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 11.40 มีการรับรู้ระดับปานกลาง จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 63.60 และมีการรับรู้ระดับต่ำ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00

3. การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นในการศึกษาคือลักษณะความคิดเห็นในด้านการรู้ถึงประโยชน์ ผลดีของการป้องกันโรค ใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย จำนวน 18 ข้อ โดยมีคะแนนระหว่าง 1 – 54 คะแนน

การศึกษาในส่วนนี้ ใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) นำมาเป็นเกณฑ์

ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อ ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถ ป้องกันอุบัติเหตุได้	123	93.2	6	4.50	3	2.3
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถขับแข่งกับผู้อื่นได้อย่าง ปลอดภัย	3	2.3	2	2.50	127	96.2
3. การขับขี่ชิดซ้ายในช่องทางเดิน รถทำให้เกิดความปลอดภัยใน การขับขี่	111	84.1	15	11.40	6	4.5
4. การขับขี่ที่มีมารยาทต่อรถคัน อื่น ช่วยลดอุบัติเหตุได้	102	77.30	28	21.20	2	1.50
5. เมื่อจะเลี้ยวขวา ควรให้รถคัน อื่นที่สวนมาไปก่อน	109	82.60	20	15.20	3	2.30
6. การเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นใน ระยะกระชั้นชิด ทำได้โดยไม่ เกิดอุบัติเหตุ	4	3.30	9	6.80	109	82.60
7. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ด้วยความรีบร้อนสามารถทำให้ เกิดอุบัติเหตุได้	125	94.70	3	2.30	4	3.00
8. การมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน ไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจาก รถมีการทรงตัวดี	12	9.10	13	9.80	107	81.10

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ผลติของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
9. การลดความเร็วของรถเมื่อฝนตกหรือหมอกลงจัดหรือบริเวณเนินลาด สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	121	91.70	8	6.10	3	2.30
10. การลดความเร็วของรถ เมื่อถึงทางแยกสามารถป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้	119	90.20	8	6.10	5	3.80
11. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณหน้าและศีรษะได้	126	95.50	3	2.30	3	2.30
12. การสวมหมวกนิรภัย จะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้เกิดรับบาดเจ็บรุนแรง	125	94.70	5	3.80	2	1.50
13. ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายควรสวมหมวกนิรภัย	125	94.70	5	3.80	2	1.50
14. ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย	117	88.60	9	6.80	6	4.50
15. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ก่อนหรือหลังการขับขี่ทุกวัน จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้	117	88.60	10	7.60	5	3.80

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

	เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
16. เพื่อความปลอดภัย ควรดการ เสพสุรา ก่อนการขับขี่รถจักร ยานยนต์	122	92.40	6	4.50	4	3.00
17. เพื่อความปลอดภัย ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ควรดการกิน ยาแก้ไอ แก้ปวด หรือยาแก้ไอ หวัด	99	75.00	29	22.00	4	3.00
18. การปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ จราจร ทำให้เกิดความปลอด ภัยในการขับขี่	115	87.10	12	9.10	5	3.80

จากตารางที่ 6 การวิเคราะห์เพื่อหาความคิดเห็น ในด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ จำแนกรายข้อ พบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณหน้าและศีรษะได้ คิดเป็นร้อยละ 95.50 รองลงมาคือหัวข้อการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรด้วยความรีบร้อนสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การสวมหมวกนิรภัย ช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้เกิดบาดเจ็บรุนแรงและหัวข้อผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายควรสวมหมวกนิรภัย โดยทั้งสามข้อได้คิดเป็นร้อยละ 94.70 เท่ากัน รองลงมาคือหัวข้อการปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้คิดเป็นร้อยละ 93.2 จากการจำแนกรายข้อ ในหัวข้อไม่เห็นด้วยพบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่หัวข้อการขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถขับแข่งกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 96.20 รองลงมาได้แก่หัวข้อการเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ทำได้โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 82.60 รองลงมาคือหัวข้อการมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน ไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากกรณีการทรงตัวดี ร้อยละ 81.10

ตารางที่ 7 ระดับของความคิดเห็น หรือความเชื่อการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

(n = 132)

ระดับการรับรู้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับสูง (คะแนนระหว่าง 53.21 – 54.00)	11	8.30
ระดับปานกลาง (คะแนนระหว่าง 49.60 – 53.20)	99	75.00
ระดับต่ำ (คะแนนระหว่าง 47.00 – 49.59)	22	16.70

$\bar{x} = 51.40$ S.D. = 1.80 Range = 7

จากตารางที่ 7 พบว่า เยาวชนกลุ่มที่ศึกษา มีการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับสูง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 8.30 มีการรับรู้ระดับปานกลาง จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 75.00 และมีการรับรู้ระดับต่ำ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 16.70

4. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นในการศึกษา คือลักษณะ พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันกันโรค ใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัตินานๆครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย จำนวน 14 ข้อ โดยมีคะแนนระหว่าง 1 – 56 คะแนน

การศึกษาในส่วนนี้ ใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) นำมาเป็นเกณฑ์

ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 8

**ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละ ของพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์**

	การปฏิบัติ							
	ปฏิบัติเป็นประจำ		ปฏิบัติบ่อยครั้ง		ปฏิบัตินานๆครั้ง		ไม่เคยปฏิบัติเลย	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
1. ให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือ เปลี่ยนช่องทางจราจร	26	19.70	87	65.90	17	12.90	2	1.50
2. มองกระจกส่องหลังก่อน เลี้ยว	41	31.10	80	60.60	11	8.30	0	0.00
3. ชะลอความเร็วที่ทางแยก , ทางโค้ง	42	31.80	81	61.40	9	6.80	0	0.00
4. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด	0	0.00	3	2.30	78	59.10	51	38.60
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่ง ขันกับเพื่อน	2	1.50	3	2.30	84	63.60	43	32.60
6. ขับย้อยนคร หรือผิดช่องทาง	1	0.80	4	3.00	65	49.20	62	47.00
7. ให้ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน ยนต์ สวมหมวกนิรภัย	22	16.70	24	18.20	71	53.80	15	11.40
8. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์	14	10.60	40	30.30	68	51.50	10	7.60
9. เมื่อฝนตกลดความเร็วลง	52	39.40	74	56.10	6	4.50	0	0.00
10. ถึงเนินชะงักลดความเร็ว ลง	99	75.0	30	22.70	3	2.30	0	0.00
11. ตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือ หลังการขับขี่	22	16.70	91	68.90	19	14.40	0	0.00

**ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละ ของพฤติกรรมกาปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)**

	การปฏิบัติ							
	ปฏิบัติเป็นประจำ		ปฏิบัติบ่อยครั้ง		ปฏิบัตินานาครั้ง		ไม่เคยปฏิบัติเลย	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
12. ดื่มสุราก่อนการขับขี่รถ จักรยานยนต์	0	0.00	4	3.00	18	13.60	110	83.3
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตาม หลังรถคันอื่นในระยะที่ ใกล้เกินไป	0	0.00	3	2.30	49	37.10	80	60.60
14. ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งผู้ อื่นในขณะที่มีรถอื่นสวน ทางมาในระยะกระชั้นชิด	0	0.00	2	1.50	32	24.20	98	74.20

จากตารางที่ 8 การวิเคราะห์เพื่อหาพฤติกรรมกาป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายโรงเรียนชุมชนแสงชูทิศ จำแนกรายชื่อ พบว่า พฤติกรรมที่ปฏิบัติเป็นประจำมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ หัวข้อ เมื่อถึงเนินสะดุดลดความเร็วลง ร้อยละ 75.00 , เมื่อฝนตกลดความเร็วลงร้อยละ 39.40 , ทะลอลความเร็วที่ทางแยก ทางโค้ง ร้อยละ 31.80 รองลงมา มองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยว ร้อยละ 31.10 ให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อนเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือเปลี่ยนช่องทางจราจร ร้อยละ 19.70 , ให้ผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และตรวจสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่ร้อยละ 16.70 เท่ากันทั้ง 2 หัวข้อ ในหัวข้อพฤติกรรมที่ไม่เคยปฏิบัติเลย พบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างไม่เคยปฏิบัติเลยมากที่สุด ได้แก่ หัวข้อ ดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 83.30, ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งผู้อื่นในขณะที่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด ร้อยละ 74.20, ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามหลังรถคันอื่นในระยะที่ใกล้เกินไป ร้อยละ 60.60, ขับขี่บนศร หรือผิดช่องทาง ร้อยละ 47.00 และเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่น ร้อยละ 38.60 และ ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งขันกับเพื่อนในระยะกระชั้นชิด ร้อยละ 32.60

ตารางที่ 9 ระดับของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

(n = 132)

ระดับพฤติกรรมการป้องกัน		จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับดี	(คะแนนระหว่าง 46.95 – 50.00)	27	20.50
ระดับปานกลาง	(คะแนนระหว่าง 42.86 – 46.94)	85	64.40
ระดับต่ำ	(คะแนนระหว่าง 40.00 – 42.85)	20	15.20
$\bar{x} = 44.90$ S.D. = 2.04 Range = 10			

จากตารางที่ 9 พบว่า เยาวชนกลุ่มที่ศึกษา มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับดี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 มีพฤติกรรมระดับปานกลาง จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 64.40 และมีพฤติกรรมระดับต่ำ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 15.20



บทที่ 5

สรุป การอภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาพฤติกรรมของเยาวชนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

การศึกษานี้ ทำการศึกษาจากประชากรทั้งหมด 132 คน จากนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ชั้น ม.4, ม.5, ม.6 ของโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ตำบลชุมแสง อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียนและใช้เป็นประจำที่บ้าน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows โดยวิธีการแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) ค่าร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Arithmetic Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ตามลักษณะของตัวแปร

สรุปผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษา คือเพื่อศึกษาพฤติกรรมของเยาวชนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

สรุปผลการพรรณาข้อมูลของตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1. ลักษณะทางชีวสังคม เยาวชนที่ศึกษาซึ่งเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำมีอายุระหว่าง 15-19 ปี ส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.10 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 40.20 ศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 73.50 ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.90 โดยร้อยละ 84.80 เห็นด้วยกับกรณีการออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้น จะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชน และร้อยละ 77.80 รู้ว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนดทำให้เกิด

อุบัติเหตุได้ง่าย และ ร้อยละ 75.80 รู้ว่าถ้าฝนตกไม่ควรขับที่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝนออกไปเพราะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าปกติ และร้อยละ 73.30 รู้ว่าการเบรคกระทันหันในขณะที่ขับที่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 63.60 โดยร้อยละ 94.70 เห็นด้วยว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเองและสังคมและเห็นด้วยในหัวข้อว่าผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ในเวลาเมาสุราเมื่อได้รับอุบัติเหตุจะทำให้เสียชีวิตได้มากกว่าการขับที่ในเวลาปกติ

4. การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่ มีการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.00 โดยร้อยละ 95.50 เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและหน้าได้

5. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.40 โดยร้อยละ 83.30 ไม่เคยดื่มสุราก่อนการขับที่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 74.20 ไม่เคยขับที่รถจักรยานยนต์แข่งผู้อื่นในขณะที่มีรถอื่นสวนในระยะกระชั้นชิดและร้อยละ 60.60 ไม่เคยขับที่รถจักรยานยนต์ตามหลังรถคันอื่นในระยะที่ใกล้เกินไป และร้อยละ 51.50 นานๆครั้งจะสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับที่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 11.40 ไม่เคยปฏิบัติเลยในด้านให้ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมการปฏิบัติตน และการแสดงของพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพยังมีอยู่บางส่วน โดยแสดงให้เห็นได้จากผู้ที่มีพฤติกรรมอยู่ในช่วงระดับต่ำและระดับปานกลางมีมากกว่าผู้ที่มีพฤติกรรมอยู่ในระดับสูง นั้นแสดงว่า เยาวชนประชากรที่ศึกษา มีการปฏิบัติตนหรือพฤติกรรมสุขภาพด้านการป้องกันโรคที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุของเยาวชน มากกว่ากลุ่มเยาวชนประชากรที่ศึกษาผู้ที่มีพฤติกรรมสุขภาพที่ถูกต้อง ซึ่งสรุปได้ว่า มีผู้ที่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง และระดับต่ำเป็นส่วนมาก

อภิปรายผล

ประเด็นสำคัญที่ค้นพบ คณะผู้ค้นคว้าได้นำมาเป็นข้ออภิปรายผลได้สาระสำคัญดังประเด็นต่อไปนี้

1. ลักษณะทางชีวสังคม

ลักษณะทางชีวสังคม จากการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ พบว่าเยาวชนที่ศึกษาซึ่งเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ศึกษานั้น มีอายุระหว่าง 15 – 19 ปี ส่วนใหญ่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ

2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษา พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.90

3. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษา พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 63.60

4. การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษา พบว่าการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.00

5. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษา พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.40 และพฤติกรรมการปฏิบัติอยู่ที่ระดับต่ำ (ร้อยละ 15.20) น้อยกว่าผู้ที่มีพฤติกรรมอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ 20.50) เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่า มีพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการให้สัญญาณ

ไฟทุกครั้งก่อนเลี้ยงชาน เลี้ยงขวา หรือเปลี่ยนช่องทางจราจร นานๆ ครั้ง 17 คน คิดเป็นร้อยละ 12.90 ไม่เคยปฏิบัติเลย 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.50 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการมองกระจก สองหลังก่อนเลี้ยง ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง 11 คน คิดเป็นร้อยละ 8.30 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการ เลี้ยวตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิดและพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับซี้รถจักรยานยนต์ แข่งขันกับเพื่อน ปฏิบัติบ่อยครั้ง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.30 เท่ากัน พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับรดย้อนศร หรือผิดช่องทาง ปฏิบัติเป็นประจำ 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80 ปฏิบัติบ่อยครั้ง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซี้รถจักรยานยนต์ ไม่เคยปฏิบัติเลย 10 คน คิดเป็นร้อยละ 7.60 ซึ่งแสดงว่า เยาวชนประชากรที่ศึกษามีการปฏิบัติ ตนหรือพฤติกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้อง ทำให้เกิด ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากกลุ่มนักเรียนที่มีพฤติกรรมไม่ถูกต้องได้สูง และยิ่งอาจส่งผล กระทบต่อกลุ่มบุคคลอื่นที่ปฏิบัติตนถูกต้องแล้วได้อีกด้วย เมื่อเทียบกับการศึกษาการรับรู้โอกาส เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 68.90 การรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 63.60 การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซี้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 75.00 ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง เป็นการแสดงให้เห็น ว่าการรับรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซี้รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนโรงเรียนชุมชนแสงชูทิศ อยู่ในเกณฑ์ที่จะต้องปรับปรุง ให้สุขศึกษาและอบรมเพิ่มเติมความรู้ต่าง ๆ ทั้งทางด้านกฎหมายจราจรทางบกที่ต้องทราบและ ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด การตรวจสอบใบอนุญาตขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ใช้รถจักรยาน ยนต์มาโรงเรียนบ่อย ๆ ครั้งและจัดอบรมเพื่อสอบใบอนุญาตขับซี้รถจักรยานยนต์ น่าจะเป็นผลให้ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนดีขึ้น สอดคล้องกับการ ศึกษาของ ศิริพร เกตุดาว (2533) ที่ศึกษาประสิทธิผลโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับซี้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดขอนแก่น โดยใช้ แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค การกระตุ้นให้ เกิดความกลัว การสื่อสาร และกระบวนการกลุ่ม ภายหลังการทดลองพบว่ากลุ่มทดลองมีความรู้ ทักษะคิด และการปฏิบัติในเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซี้รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อน การทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการศึกษาของ มณี รัตน์ วีระวิวัฒน์ (2538) ที่พบว่า การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยน พฤติกรรมการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี ภาย ภายหลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ดีขึ้นกว่าก่อนการ

ทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงอธิบายได้ว่าการรับรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับต่าง ๆ จะส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการจัดอบรมเยาวชนให้มีความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้อย่างถูกต้อง ในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ให้มีพฤติกรรมสุขภาพที่ถูกต้อง โดยจัดอบรมอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง หรือให้ความรู้หน้าเสาธงทุกวัน ในส่วนของนักเรียน
2. จัดกิจกรรม รณรงค์ให้เยาวชนได้มีส่วนร่วม เพื่อเผยแพร่ความรู้ และเพื่อเป็นแกนนำตัวอย่างแก่บุคคลอื่น เช่นกิจกรรม ขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวก
3. การขับขี่รถทุกประเภท ทุกชนิด ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายจราจร และมีความชำนาญในการใช้รถชนิดนั้นๆ และต้องถูกกฎหมายโดยต้องมีใบอนุญาตขับขี่ของแต่ละชนิด จึงจะเป็นพื้นฐานการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย

บรรณานุกรม

- กิตติ พุดมิกานนท์. (2531). การศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- จำนง อิ่มสมบุญ. (2537). พฤติกรรมสุขภาพเพื่อสุขภาพดีเริ่มที่บ้าน ใน ประภาพิน วัฒนกิจ. บรรณาธิการ. วารสารกองการพยาบาล. 21(2), กองการพยาบาล. กรุงเทพฯ.
- แท้จริง ศิริพานิช. (2538). สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2537. สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วนจำกัด วีริทธิ์สาส์น, กรุงเทพฯ. 67 น.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2540). คู่มือวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS FOR DOS & WINDOWS. เจริญดีการพิมพ์, กรุงเทพฯ. 188 น.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526). ทศนคติ การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, กรุงเทพฯ.
- พรรณี บัญชรหัตถกิจ. (2531). ผลของการใช้เครื่องหมายระวังอันตราย ในการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียนของนักเรียนชั้นประถม 5 สังกัดกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- พงษ์ศักดิ์ วัฒนา. (2534). คู่มือสำหรับประชาชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี. พิมพ์ครั้งที่ 2 โรงพิมพ์องค์การทหารผ่านศึก, กรุงเทพฯ. 45 น.
- มนีรัตน์ วีระวิวัฒน์. (2538). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- วิภาดา จุฑพลกุล. 2538. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัครโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดเพชรบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- สมเกียรติ ภิโยทัย. 2540. อุบัติการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษา ณ โรงพยาบาลอุทัยธานี พ.ศ.2538. วารสารวิชาการสาธารณสุข 6 (4) : 6047 – 612.
- สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. 2526. เอกสารประกอบการสอนชุดวิชาสุศึกษา หน่วยที่ 1-7 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. อรุณการพิมพ์, กรุงเทพฯ. 97 น.

- เสรี ลาขโรจน์. (2537). หลักเกณฑ์และวิธีการวัดและประเมินผลการศึกษาในโรงเรียน. เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารและการจัดการวัดและประเมินผลการศึกษา หน่วยที่ 3 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี. 120 น.
- ศิริพร เกตุดาว .(2533). ประสิทธิภาพโครงการสุศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลายจังหวัดขอนแก่น, วิทยานิพนธ์ (วท.ม.) สาขาสุศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล , กรุงเทพฯ. ก-ด 181 แผ่น
- วิจิตร นุณยะโหดระ,เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จริยานุรักษ์กุล .(2531).การสำรวจ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี . บริษัทประชาชนจำกัด, กรุงเทพฯ . ก-ฉ 101 หน้า
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ .(2535). "ประสิทธิผลของโปรแกรมสุศึกษาในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี". วิทยานิพนธ์ (วท.ม.). สาขาวิชาเอกสุศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์.(2540).การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท.มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- รัมภา ทัยธรรม.(2538). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร.วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2532). สารสถิติ. สำนักนายกรัฐมนตรี, กรุงเทพฯ. 124 น.
- สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข.(2539). สรุปสถิติสาธารณสุขที่สำคัญ พ.ศ. 2539-2540. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, กรุงเทพฯ. 197 น.
- โสภณ ชูพิกุลชัย. (2521). จิตวิทยาทั่วไป. สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, กรุงเทพฯ. 2 น.
- Becker,Rosenstock, I.M. (1974). Historical origins of to health belief model. Health Education Monograph 2 : 328-335.



แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง "การศึกษาการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์"

โดยการควบคุมของ	ดร.ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน	
ผู้ดำเนินการวิจัย	นส.วีรรัตน์ ริยะมงคล	นิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยนเรศวร
	นายศุภชัย เขาว์ธรรม	นิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยนเรศวร
	นายศรศักดิ์ ทองปลิว	นิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยนเรศวร
	นายอุดมรัตน์ อ่อนสำลี	นิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยนเรศวร

วัตถุประสงค์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลในการดำเนินการศึกษาวิจัย

แบบสอบถามแบ่งเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลชีวสังคม จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
จำนวน 12 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
จำนวน 18 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
จำนวน 14 ข้อ

แบบสอบถาม
สำหรับเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ลำดับที่

เรื่อง การศึกษาการรับรู้และพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลชีวสังคม ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนู
ทิศ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง หรือเติมข้อความในช่องว่างตามความเป็นจริง
(ผู้ที่ตอบแบบสอบถาม คือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนชุมแสงชนูทิศ อำเภอชุมแสง
จังหวัดนครสวรรค์ เป็นตัวแทนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา และต้องเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการ
เดินทางจากบ้านมาโรงเรียน และใช้ประจำที่บ้าน)

ชื่อ.....นามสกุล.....

1. เพศ

1. ชาย
2. หญิง

2. อายุ.....ปี (ระบุจำนวนเต็ม)

3. ชั้นปีที่ศึกษา

1. ม.4
2. ม.5
3. ม.6

4. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

1. มี
2. ไม่มี

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
คำชี้แจง ในแต่ละข้อคำถาม จะมีคำตอบให้เลือก 3 ตัวเลือก ให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงใน
 ช่องคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว และขอให้ตอบครบทุกข้อ

ข้อความ	ระดับความรู้		
	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย
1. การขับขี่รถฝ่าสัญญาณไฟเหลืองต้องขับรดด้วยความเร็วสูง จึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย			
2. การออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้น จะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้			
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย			
4. การเบรคกระทันหันในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย			
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้ายเกิน 1 คนถ้าขับด้วยความเร็วปกติก็并不会เกิดอุบัติเหตุ			
6. อุบัติเหตุจากการจราจร ไม่สามารถป้องกันได้ขึ้นอยู่กับเวรกรรม			
7. ถ้าฝนตกไม่ควรขับรดจักรยานยนต์ฝ่าฝืนออกไป เพราะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าปกติ			
8. ผู้ที่ชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถขับแข่งกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัย			
9. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกสองหลัง เพราะหันหน้าไปมองรถหลังได้			
10. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย			
11. การสวมหมวกนิรภัยไม่จำเป็นต้องคาดสายยางรัดทุกครั้ง			

ข้อความ	ระดับความรู้		
	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย
12. ผู้ตีมเหล่าที่มีอารมณ์ครั้นเครง สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้			
13. การตีมเหล่าเพียงเล็กน้อย ทำให้การตัดสินใจดีขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงลดลง			
14. การดูแลและตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้			
15. การขับขี่รถย้อนศรก็ปลอดภัย เพราะสามารถมองเหตุ รถที่ขับสวนมาในทิศทางตรงข้ามได้			



ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ในแต่ละข้อคำถาม จะมีคำตอบให้เลือก 3 ตัวเลือก ให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่องคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว และขอให้ตอบครบทุกข้อ

ข้อความ	ระดับความรู้		
	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย
1. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร โดยการขับขี่รถจักรยานยนต์กระทบกระเทือนต่อผลการศึกษของท่าน			
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก			
3. ผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัวและสังคม			
4. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บสาหัส			
5. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เสียชีวิตได้ทันที			
6. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ทำให้พิการตลอดชีวิต			
7. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หากได้รับบาดเจ็บที่สมองถ้าไม่ตาย ก็จะพิการตลอดชีวิต			
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย			
9. การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนหรือหลังการขับขี่สามารถลดอุบัติเหตุได้			
10. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเคร่งครัดทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเองและบุคคลอื่นในสังคม			
11. การดื่มสุราทำให้ระบบไหลเวียนของเลือดดีขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้บาดเจ็บไม่รุนแรง			
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาที่เหมาะสมเมื่อได้รับอุบัติเหตุจะทำให้เสียชีวิตได้มากกว่าการขับขี่ในเวลาปกติ			

ส่วนที่ 4 การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ในแต่ละข้อคำถาม จะมีคำตอบให้เลือก 3 ตัวเลือก ให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่องคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว และขอให้ตอบครบทุกข้อ

ข้อความ	ระดับความรู้		
	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย
1. การปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้			
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถขับแข่งกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัย			
3. การขับขี่ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถทำให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่			
4. การขับขี่ที่มีมารยาทต่อรถคันอื่น ช่วยลดอุบัติเหตุได้			
5. เมื่อจะเลี้ยวขวา ควรให้รถคันอื่นที่สวนมาไปก่อน			
6. การเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ทำได้โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ			
7. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรด้วยความรีบร้อนสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้			
8. การมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน ไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากกรณีการทรงตัวดี			
9. การลดความเร็วของรถเมื่อฝนตกหรือหมอกลงจัดหรือบริเวณเนินสะดุด สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้			
10. การลดความเร็วของรถ เมื่อถึงทางแยกสามารถป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้			
11. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณหน้าและศรีษะได้			
12. การสวมหมวกนิรภัย จะช่วยป้องกันศรีษะไม่ให้เกิดรับบาดเจ็บรุนแรง			
13. ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายควรสวมหมวกนิรภัย			

ข้อความ	ระดับความรู้		
	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย
14. ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย			
15. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนหรือหลังการขับขี่ทุกวัน จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้			
16. เพื่อความปลอดภัย ควรงดการเสพสุรา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์			
17. เพื่อความปลอดภัย ควรงดการกินยาแก้ไอ แก้ปวดหรือยาแก้ไข้หวัด			
18. การปฏิบัติตามป้ายสัญญาณจราจร ทำให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่			



ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ในแต่ละข้อคำถาม จะมีคำตอบให้เลือก 4 ตัวเลือก ให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่องคำตอบที่ตรงกับการปฏิบัติของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว และขอให้ตอบครบทุกข้อ

ข้อความ	ปฏิบัติ เป็นประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ เลย
1. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อนเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือเปลี่ยนช่องทางจราจร				
2. ท่านมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยว				
3. ท่านชะลอความเร็วที่ทางแยก , ทางโค้ง				
4. ท่านเลี้ยวรอดัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด				
5. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งขันกับเพื่อน				
6. ท่านเคยขับย้อนศร หรือผิดช่องทาง				
7. ท่านให้ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย				
8. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
9. เมื่อฝนตกท่านลดความเร็วลง				
10. เมื่อถึงเนินสะดุดท่านลดความเร็วลง				
11. ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่				
12. ท่านดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์				
13. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามหลังรถคันอื่นในระยะที่ใกล้เกินไป				
14. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งผู้อื่นในขณะที่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด				