



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (สุขศึกษา)

ปริญญา

สุขศึกษา	พลศึกษา
สาขา	ภาควิชา

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

Factors Affecting Motorcycle Riding Accident Prevention Behavior Among Students
in Kasetsart University Chulermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus

นามผู้วิจัย นางจุลจิรา มีพรหม

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์สุพัฒน์ ชีระเวชเจริญชัย, วท.ม.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(รองศาสตราจารย์หฤยา อารีวงศ์, ค.ม.)

รักษาราชการแทน

หัวหน้าภาควิชา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์กรัณท์รัตน์ บุญช่วยชนาสีทธิ, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

Factors Affecting Motorcycle Riding Accident Prevention Behavior Among Students
in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus

โดย

นางจุลจิรา มีพรหม

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สุศึกษา)

พ.ศ. 2553

จุลจิรา มีพรหม 2553: ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สุขศึกษา) สาขาสุขศึกษา ภาควิชาพลศึกษา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์สุพัฒน์ ชีรเวชเจริญชัย, วท.ม. 134 หน้า

การวิจัยเชิงบรรยายเรื่องนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำนวน 424 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ค่าสถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ไคสแคว้ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อยู่ในระดับปานกลาง
2. ปัจจัยทางจิตสังคม คือ ผลการเรียนรู้เฉลี่ยสะสม การเข้าร่วมโครงการขับขี่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้ที่ได้รับและรายได้ครอบครัวต่อเดือน ระยะทางมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01
3. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ คือ ทศนคติ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
4. ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม คือ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ จากบุคคลในครอบครัว เพื่อนและสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
5. ตัวแปรที่มีอิทธิพลในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มี 3 ตัวแปร คือ แรงสนับสนุนทางสังคม ทศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่ออำนาจในตน

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

Juljira Meephrom 2010: Factors Affecting Motorcycle Riding Accident Prevention Behavior Among Students in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus. Master of Science (Health Education), Major Field: Health Education, Department of Physical Education. Thesis Advisor: Associate Professor Supat Teravecharoenchai, M.Sc. 134 pages.

The purpose of this descriptive research was to study factors affecting motorcycle riding accident prevention behavior among students in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus. The sample of this study were 424 personnel. The Data were collected by the questionnaire constructed by the researcher. Data analysis was made by statistical computer package for percentage, mean, standard deviation, Chi-square test, Pearson's Product Moment Correlation Coefficient and Stepwise Multiple Regression Analysis.

The research result were as follows.

1. Motorcycle riding accident prevention behavior among students in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus has medium level.
2. The Bio-social factors had relationships with motorcycle riding accident prevention behavior among students in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus factors such as GPA.and the training curriculum for safety motorcycle riding with statistical significance at .05 level. Monthly income family, monthly income and the distance from the dormitory up to university with statistical significance at .01 level.
3. The psychological factors such as internal locus of control and future oriented and self-control had relationships with statistical significance at .01 level and knowledge about car inspection conditions with statistical significance at .05 level.
4. Social support factors such as public relation social support from family ,friends, education institudte had relationships with statistical significance at .01 level .
5. The predictable factors were internal locus of control,attitude toward accident prevention and future expectation and self-control.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ โดยได้รับความกรุณาและช่วยเหลือเป็นอย่างสูง จากรองศาสตราจารย์สุพัฒน์ ชีรเวชเจริญชัย อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก รองศาสตราจารย์หฤยา อารีวงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาเวลาให้ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ รวมทั้งตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่อง จนกระทั่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จ โดยสมบูรณ์ รวมทั้งความกรุณาของผู้เชี่ยวชาญทั้งห้าท่านที่กรุณาเวลาตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ให้ข้อคิดเห็น คำแนะนำ ในการปรับปรุงเครื่องมือให้มีความถูกต้องสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ทุกๆ ท่านในความร่วมมือตอบแบบสอบถาม นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนครในการทดลองใช้แบบสอบถาม ทำให้การทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ดำเนินไปด้วยความสำเร็จอย่างยิ่ง

ด้วยความดีหรือประโยชน์อันเกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ขอมอบแด่บุพการี ครอบครัว ผู้ซึ่งมีส่วนในการให้กำลังใจ ความรักและความห่วงใย ช่วยเหลือเกื้อกูลเสมอมา รวมทั้งเพื่อนนิสิตปริญญาโทสาขาวิชาสุขศึกษาทุกท่าน คณาจารย์ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชา สถาบันการศึกษาทุกแห่ง ตั้งแต่ต้นจนถึงปัจจุบัน ตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ไม่ได้กล่าวนามในที่นี้ที่ให้ความช่วยเหลือตลอดมา ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

จุลจิรา มีพรหม
กุมภาพันธ์ 2553

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	(1)
สารบัญตาราง	(2)
สารบัญภาพ	(6)
คำนำ	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
การตรวจเอกสาร	10
อุปกรณ์และวิธีการ	50
ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์	62
ผลการวิจัย	62
ข้อวิจารณ์	87
สรุปและข้อเสนอแนะ	96
สรุป	96
ข้อเสนอแนะ	102
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	106
ภาคผนวก	113
ภาคผนวก ก รายงานผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย	114
ภาคผนวก ข แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย	116
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	134

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคณะและชั้นปี	51
2	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามลักษณะทางชีวสังคม	63
3	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามระดับความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	67
4	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามระดับทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	67
5	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามระดับความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	68
6	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	68
7	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	69
8	จำนวนและร้อยละของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำแนกตามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	69
9	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	70
10	ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	71

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
11	ความสัมพันธ์ระหว่างชั้นปีกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	71
12	ความสัมพันธ์ระหว่างผลการเรียนเฉลี่ยสะสมกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	72
13	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือนกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	73
14	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือนของนิสิตกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	74
15	ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของครอบครัวของนิสิตกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	75
16	ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	76
17	ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	77
18	ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่พักอาศัยกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	77

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
19	ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะเจ้าของรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	78
20	ความสัมพันธ์ระหว่างกรมมิใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	79
21	ความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการเดินทางมาสถานศึกษากับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	80
22	ความสัมพันธ์ระหว่างการเข้าอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยใน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครกับ ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	81
23	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยจิตลักษณะกับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	82
24	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยสนับสนุนทางสังคมกับ พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	83
25	ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเป็นขั้นตอน (stepwise) ในการทำนาย พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	84

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
26	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรทำนายในรูปคะแนนดิบ (b) และในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ถดถอย (SE_b) ค่าการทดสอบความมีนัยสำคัญการถดถอย (t) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) ค่าสัมประสิทธิ์การทำนาย (R^2) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานการทำนาย (SE_{est}) และค่าคงที่ของสมการทำนาย (a) ในการทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร	85

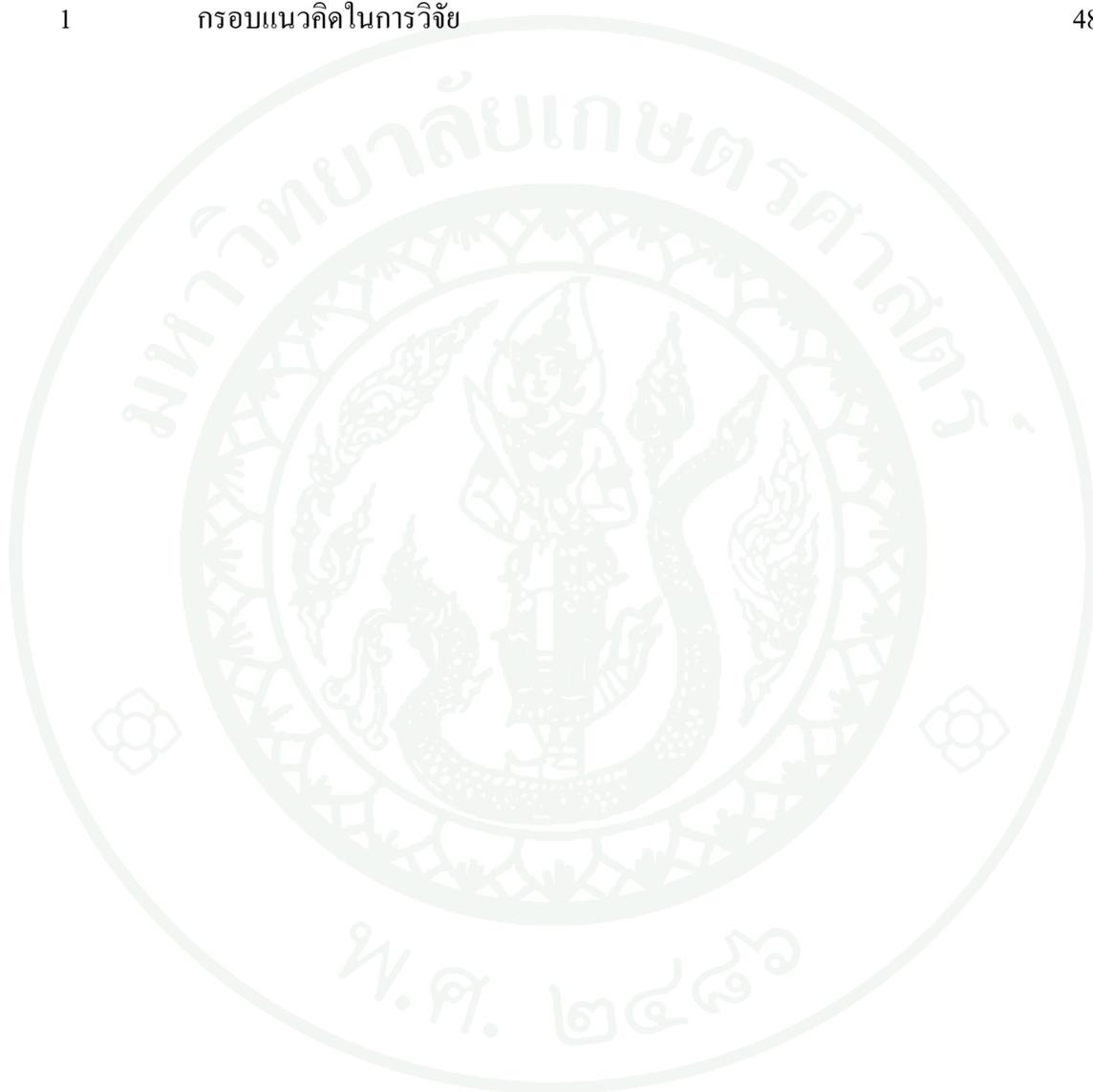
สารบัญภาพ

ภาพที่

หน้า

1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

48



ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

**Factors Affecting Motorcycle Riding Accident Prevention Behavior Among
Students in Kasetsart University Chalermphrakiat
Sakon Nakhon Province Campus**

คำนำ

สถานการณ์ปัจจุบัน โลกของเรามีการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม และทางด้านเทคโนโลยี จากความเป็นอยู่ของมนุษย์ที่มีวิวัฒนาการอยู่ตลอดเวลา ทำให้มนุษย์มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านพฤติกรรมต่างๆ ตามไปด้วย และปัจจุบันมนุษย์ได้มีการประดิษฐ์คิดค้นตลอดจนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดประโยชน์กับตนเอง จนบางครั้งทำให้เห็นว่ามนุษย์มุ่งที่จะมีการพัฒนาทางด้านวัตถุเพิ่มมากขึ้น แต่ในส่วนของการพัฒนาทางด้านจิตใจ ในเรื่องของการสร้างความตระหนักรู้ในการที่จะใช้วัตถุเหล่านั้นให้เกิดความปลอดภัย และเป็นประโยชน์สูงสุด อันอาจกล่าวได้ว่ามนุษย์ยังขาดซึ่งจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness) ทำให้สาเหตุของการสูญเสียชีวิต ความพิการ บาดเจ็บ และสูญเสียชีวิตทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

จากข้อมูลของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติปี พ.ศ.2548 พบว่าคนไทยเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรมากกว่าโรคเอดส์ 5 เท่า มากกว่าโรคหัวใจ 1.5 เท่า และมากกว่าฆาตกรรม 10 เท่า ในปี พ.ศ. 2545 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศทั้งสิ้นจำนวน 13,354 ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บ 952,348 ราย แต่ในช่วงที่มีการเฉลิมฉลอง 2 เทศกาล ได้แก่ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ในแต่ละปี มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 (27 ธันวาคม 2546- 4 มกราคม 2547) รวม 9 วัน พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 45,516 ราย และผู้เสียชีวิต 902 ราย เฉลี่ย ชั่วโมงละ 4 ราย (มูลนิธิสาธารณสุข, 2548)

สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำหรับประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2541-2546 มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งปี พ.ศ.2546 มีจำนวน 84,177 ราย ความสูญเสียที่เกิดกับบุคคล ตาย 11,960 คน บาดเจ็บสาหัส 14,301 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 51,400 คน ความสูญเสียทางทรัพย์สินมีมูลค่าถึง

1,374,571,986 และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ของปี 2547 มีสถิติอุบัติเหตุจากรถทางบกความสูญเสีย เกิดกับบุคคล ตาย 654 คน บาดเจ็บ 36,642 คน ซึ่งเกิดจากรถจักรยานยนต์ถึง 66.49% โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย 53.77% สูงที่สุด (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2547)

จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ.2545 พบว่าอุบัติเหตุจากรถส่งผลกระทบต่อกลุ่มอายุอยู่ในวัยรุ่นและวัยแรงงานสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น กลุ่มอายุที่มีอัตราตายสูงสุดจากอุบัติเหตุจากรถคือกลุ่มอายุ 15-59 ปี ร้อยละ 84.7 (ศูนย์ศึกษาวิจัยและส่งเสริมการพัฒนา, 2548) นอกจากนี้รายงานข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีพ.ศ. 2546 พบว่าผู้บาดเจ็บเป็นชายร้อยละ 75 หญิงร้อยละ 25 และผู้เสียชีวิตเป็นชายร้อยละ 85 หญิงร้อยละ 15 (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2546)

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ เป็นทางเลือกหนึ่งซึ่งคนนิยมใช้ เนื่องจากมีความคล่องตัว ราคาไม่แพง ค่าบำรุงรักษาและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูก แต่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่าของรถยนต์ ด้วยระยะทางใช้งานที่เท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว กล่าวคือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวไม่ดีเท่ารถยนต์ นอกจากนั้นการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจะกระทบพื้นถนนหรือสิ่งกีดขวางโดยตรงและมีความรุนแรง ทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิตได้ เมื่อจำแนกตามประเภทยานพาหนะพบว่าผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.89 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี, 2549)

การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กำลังเป็นปัญหาสำคัญของประชากรในวัยรุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่มีอายุ 17-22 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่พบว่าประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ภัยอันตรายจากอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ การบาดเจ็บและทุพพลภาพตามมาและยังสูญเสียทรัพย์สินอีกมากมาย (สำนักสาธารณสุขจังหวัดลำปาง, 2546)

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เป็นสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงในจังหวัดสกลนคร ปัจจุบันมีนิสิตจำนวน 3,500 คน (สำนักวิทยบริการ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2552) นิสิตส่วนใหญ่ที่เข้ามาศึกษาจะพักอาศัยอยู่ในหอพักและมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการขับขี่เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และจากสถิติของการใช้สถานพยาบาลช่วงเปิดภาคการศึกษา 2550 เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2550 พบว่ามีนิสิตมารับ

บริการสุขภาพด้วยอาการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ จำนวน 129 ครั้ง คิดเป็น ร้อยละ 21.82 ของผู้ที่มารับบริการทั้งหมด เดือนสิงหาคม 2550 จำนวน 86 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.99 เดือนกันยายน 2550 จำนวน 86 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 17.00 เดือนตุลาคม 2550 จำนวน 46 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.39 เดือนพฤศจิกายน 2550 จำนวน 79 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.33 เดือนธันวาคม 2550 จำนวน 29 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.6 เดือนมกราคม 2551 จำนวน 87 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.85 เดือนกุมภาพันธ์ 2551 จำนวน 87 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.85 และในเดือน มีนาคม 2551 จำนวน 27 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19.70 (งานบริการและสวัสดิการนิสิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2550) จากการที่นิสิตใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะกันในวิทยาเขตฯ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางกันอย่างแพร่หลาย ทำให้เกิดอันตรายและประสบกับอุบัติเหตุอยู่อย่างสม่ำเสมอ ทั้งอุบัติเหตุที่ได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อย บางรายมีอาการขั้นรุนแรงคืออวัยวะบางส่วนแตกหัก เช่น แขน ขาหัก บางรายอาจรุนแรงถึงขั้นสมองได้รับการกระทบกระเทือน หรือบางรายก็มีการเสียชีวิตไป ซึ่งก็เป็นที่น่าเสียดายยิ่ง เพราะนิสิตเหล่านี้เป็นความหวังของครอบครัวและประเทศชาติ

จึงทำให้ผู้วิจัย มีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การขับซิ่งจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism model) ซึ่งเป็นรูปแบบที่วิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรมของมนุษย์ โดยพิจารณาทั้งปัจจัยด้านตัวบุคคล (ลักษณะทางจิตลักษณะ หรือ ลักษณะทางชีวสังคม และเศรษฐกิจส่วนบุคคล) และปัจจัยทางด้านสถานการณ์ (สถานการณ์แวดล้อมทางสังคมหรือสภาพแวดล้อมที่บุคคลได้ประสบอยู่) (Magnusson and Endler, 1977) เพื่อสามารถนำผลการวิจัยนี้มาเป็นแนวทางในการพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร และพัฒนาสุขภาพในด้าน การป้องกันอุบัติเหตุและภัยอันตราย ตลอดจนพัฒนาองค์ความรู้ที่จะลดการป่วย ตาย พิการจาก อุบัติเหตุต่างๆ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์หลัก

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

วัตถุประสงค์เฉพาะ

เพื่อทราบ

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
2. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะครอบครัว ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะที่พักอาศัย รถจักร ยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ ใบอนุญาตในการขับขี่ วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา และการอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
3. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ ทัศนคติ การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง ความเชื่ออำนาจในตน ในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน ครู- อาจารย์ และบุคลากรในสถานศึกษากับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

5. ตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ประโยชน์ที่ได้รับ

ในการทำวิจัยครั้งนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ที่สำคัญดังนี้

1. ผลการวิจัยครั้งนี้จะทำให้ทราบถึง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ซึ่งจะนำมาเป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย การแก้ปัญหา และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อีกทั้งยังเป็นแนวทางในการกำหนดแผนการสุศึกษา เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกต้องและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

2. ผลของการวิจัยจะสามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปรับปรุง และพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ให้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. ผลของการวิจัยจะใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ค้นคว้าเพิ่มเติมในการวิจัยเชิงทดลอง เพื่อหารูปแบบการให้โปรแกรมสุศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

กลุ่มประชากรที่ทำการศึกษา เป็นนิสิตของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่กำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2551

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent variables)

1. ปัจจัยทางด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ทักษะ ความเชื่ออำนาจในตนเอง การมุ่งอนาคต และการควบคุมตนเอง ในเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน สถานศึกษา

ตัวแปรตาม (Dependent variables)

ได้แก่ พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ประกอบไปด้วยพฤติกรรมย่อย 5 กลุ่ม ดังนี้ 1) การปฏิบัติตามกฎจราจร 2) การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ 3) การตรวจสอบสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ 4) การหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 5) การหลีกเลี่ยงสารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตัวแปรด้านชีวสังคม

หมายถึง ได้แก่ลักษณะบุคคลของประชากรในการศึกษา ประกอบด้วย เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับต่อเดือน รายได้ของครอบครัวต่อเดือน ลักษณะของครอบครัว ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ลักษณะที่พักอาศัย ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

นิยามศัพท์

การวิจัยในครั้งนี้กำหนดนิยามที่ศึกษาและคำที่เกี่ยวข้องดังนี้

ปัจจัยด้านจิตลักษณะ หมายถึง คุณลักษณะที่เป็นองค์ประกอบทางจิตใจ ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความสามารถในการจำ เข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับทางกฎหมาย สาเหตุปัจจัยเสี่ยง ผลกระทบวิธีการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึงคุณลักษณะทางจิตใจของบุคคลที่เกี่ยวกับทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีองค์ประกอบ 3 ประการ 1) เป็นความรู้และความเชื่อเกี่ยวกับประโยชน์ 2) ความรู้สึกพอใจหรือต้องการ 3) แนวโน้มของการมุ่งกระทำ

ความเชื่ออำนาจในตน หมายถึง การคาดหวังของบุคคลว่าสิ่งที่ตนได้รับนั้นเกิดจากการกระทำของตนไม่ว่าจะเป็นความสำเร็จหรือความล้มเหลวและยังควบคุมผลที่เกิดขึ้นให้เป็นไปตามต้องการทั้งยังสามารถทำนายผลที่จะเกิดขึ้นได้ในการวิจัยครั้งนี้เน้นการที่นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร รับรู้และเชื่อว่าการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้นั้นเกิดจากการกระทำของตนเองและยังสามารถที่จะป้องกันและทำนายผลได้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดจากการกระทำของตน

การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง หมายถึง คุณลักษณะของบุคคลที่คาดการณ์ไกล และรู้จักบังคับตนที่จะกระทำหรืองดกระทำในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม หมายถึง สิ่งที่นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้รับการช่วยเหลือเป็นบุคคลหรือกลุ่ม แล้วมีผลทำให้ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ หมายถึง การได้รับความรู้ คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์จาก วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ หรือสถานที่บริการของรัฐ เช่น สถานีตำรวจ กรมการขนส่งทางบก

การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว หมายถึง การที่บุคคลในครอบครัว เช่น บิดา มารดา พี่น้อง ให้ความเอาใจใส่ คำแนะนำช่วยเหลือ ในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน หมายถึง การได้รับความรู้ คำแนะนำ การให้กำลังใจจากเพื่อน ในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา หมายถึง การได้รับความรู้ คำแนะนำช่วยเหลือ จากสถาบันการศึกษา เช่น ครู อาจารย์ เจ้าหน้าที่ ในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การตรวจสภาพการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ การหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยง การหลีกเลี่ยงสารเสพติด

ปัจจัยด้านชีวสังคม หมายถึง ลักษณะของบุคคลของประชากรในการศึกษา ได้กำหนด คือ เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ของครอบครัว เฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะของครอบครัว ระยะทางในการเดินทาง ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะที่พ้ออาศัย รถจักรยานยนต์ที่ใช้ ใบอนุญาตขับขี่ วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา การอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย

ความรู้ หมายถึง ความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องของ กฎจราจร กฎหมายที่มีความจำเป็น สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงคุณประโยชน์และโทษของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในลักษณะต่างๆ

ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย หมายถึง ความคิดเห็น มีความพอใจ และมีความพร้อมที่จะกระทำพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย หมายถึง การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้ คือ การไม่ขับซ้อนเกิน 1 คน เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือทุกครั้งเมื่อต้องการเลี้ยว การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ขับจี่รถในขณะที่มีนเมา เป็นต้น

ความผันผวนทางอารมณ์ หมายถึง สภาวะทางอารมณ์ของบุคคลที่มีความเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่ไร้เหตุผลขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ความกึกคะนอง ความหุนหัน ใจร้อน ขอบแข็งขัน ทำท่าย สนุกสนาน

นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร หมายถึง นิสิตที่ศึกษาในระดับปริญญาตรีภาคปกติ ของจังหวัดสกลนคร ที่กำลังศึกษาอยู่ในภาคการเรียนที่ 2 ของปีการศึกษา 2552

การตรวจเอกสาร

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประมวลแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. บริบทของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น
3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 3.1 ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory)
 - 3.2 ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บริบทของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2539 เป็นวิทยาเขตแห่งที่ 4 ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่ได้รับพระราชทานนามจาก พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมตราสัญลักษณ์งานฉลองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2539 เพื่อเป็นการสนองนโยบายของรัฐบาลในการกระจายโอกาสทางการศึกษาไปสู่ภูมิภาคของประเทศ โดยเน้นให้เป็นวิทยาเขตสารสนเทศ ในส่วนของภูมิภาคอีสานตอนบน ซึ่งประกอบไปด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหาร กาฬสินธุ์ หนองคาย และอุดรธานีวิทยาเขตฯ มีพื้นที่ประมาณ 4,700 ไร่ และได้ดำเนินการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของวิทยาเขตฯ จนกระทั่งสามารถเปิดการเรียนการสอนได้อย่างเต็มรูปแบบในปีการศึกษา 2543 เป็นต้นมา เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2547 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจาก สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมารเสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยพระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าพัชรกิติยาภาและพระเจ้าหลานเธอพระองค์เจ้าสิริวิณณวรินารีรัตน ทรงประกอบพิธี เปิดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครอย่างเป็นทางการ และ

เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2550 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้รับพระมหากรุณาธิคุณ จากสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จทรงเปิดพิพิธภัณฑ์ห้องความรู้ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ซึ่งทางมหาวิทยาลัย ได้จัดสร้างขึ้น เพื่อเป็นแหล่งความรู้ที่มุ่งเน้นศาสตร์ทางการเกษตร และสาขาที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญกับมิติทางพุทธธรรม วัฒนธรรม และภูมิปัญญาพื้นบ้าน ดำเนินงานเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลความรู้ทางวิชาการระหว่างประเทศ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับข้อมูลทางวิชาการของประเทศไทย และเพื่อมุ่งสู่ปรัชญาของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คือ เป็นสถาบันที่มีปณิธานมุ่งมั่นในการส่งเสริมเสาะแสวงหา และพัฒนาความรู้ให้เกิดความเจริญงอกงามทางภูมิปัญญา ที่เพียบพร้อมด้วยวิชาการ จริยธรรม และคุณธรรม ตลอดจนเป็นผู้ชี้นำทิศทางการพัฒนาที่ดีของสังคม เพื่อความคงอยู่ ความเจริญ และความเป็นอารยะของชาติ และให้ความสำคัญในการเผยแพร่และบริการวิชาการสู่ประชาชน จึงได้จัดตั้ง “สถาบันวิจัยและพัฒนา วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร” ขึ้น เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2549 เพื่อเป็นหน่วยงานรองรับการบริหารงานวิจัย และงานบริการทางวิชาการ เพื่อให้สามารถประสานความร่วมมือพัฒนางานในเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และสนองความต้องการในการพัฒนาจังหวัดและภูมิภาคตามนโยบายของประเทศ อีกทั้งเสริมสร้างความเข้มแข็งทางด้านวิจัยของวิทยาเขตได้อย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องตามแผนพัฒนาวิทยาเขตที่ได้กำหนดไว้

ปัจจุบัน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้จัดแบ่งโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการออกเป็น 6 หน่วยงาน ได้แก่

1. คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมเกษตร

เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในด้านการเรียนการสอน การวิจัย การบริการวิชาการและทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม โดยจัดการศึกษาในรูปแบบโปรแกรมการศึกษา (Program Management) เพื่อผลิตบัณฑิตในสาขาทรัพยากรเกษตรชีวภาพ และสาขาเทคโนโลยีการอาหาร

2. คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์

เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในด้านการเรียนการสอน การวิจัย การบริการวิชาการและทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม โดยจัดการศึกษาในรูปแบบโปรแกรมการศึกษา (Program Management)

เพื่อผลิตบัณฑิตในสาขาวิศวกรรมเครื่องกลและการผลิต สาขาวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและคอมพิวเตอร์ และสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ

3. คณะศิลปศาสตร์และการจัดการ

เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในด้านการเรียนการสอน การวิจัย การบริการวิชาการและทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม โดยจัดการศึกษาในรูปแบบโปรแกรมการศึกษา (Program Management) เพื่อผลิตบัณฑิตในสาขาบัญชี สาขาการจัดการ สาขาการตลาด และสาขาการจัดการโรงแรมและท่องเที่ยว

4. สำนักงานวิทยาเขต

เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักด้านการบริหารและประสานงานทั่วไป ในด้านบุคลากร งบประมาณ การคลัง แผนงาน กิจกรรมนิสิต อาคาร สถานที่ ยานพาหนะและรักษาความปลอดภัย และเป็นหน่วยงานกลางในการสนับสนุนงานด้านวิชาการ งานวิจัย งานบริการวิชาการและงานทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม ให้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย

5. สำนักวิทยบริการ

เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักด้านการให้บริการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอน การวิจัย การบริการวิชาการ และทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม โดยแบ่งการบริการออกเป็นงานทะเบียนและประมวลผล งานห้องสมุด งานเทคโนโลยีสารสนเทศ งานบริการการศึกษา งานเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้งานด้านวิชาการ งานวิจัย งานบริการวิชาการ และงานทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย

6. สถาบันวิจัยและพัฒนา วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

เป็นหน่วยงานกลางที่รองรับการบริหารงานวิจัยและงานบริการวิชาการ เพื่อให้ประสานความร่วมมือในการพัฒนางานวิจัยและบริการวิชาการในเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

สนองความต้องการในการพัฒนาจังหวัดและภูมิภาคตามนโยบายของประเทศ เสริมสร้างความเข้มแข็งด้านงานวิจัยของวิทยาเขตฯ รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีและเผยแพร่ผลงานวิจัยของวิทยาเขตฯ

แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุนิรภัยยานยนต์ของวัยรุ่น

แนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่น

ความหมายของวัยรุ่น

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 ได้ให้ความหมายคำว่า วัยรุ่น หมายถึง วัยที่เข้าสู่หนุ่มสาว ผู้ที่อยู่ในวัยระหว่างเริ่มเป็นหนุ่มสาว และกำลังจะเริ่มเป็นผู้ใหญ่ มีอายุประมาณ 12 – 20 ปี วัยนี้ มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายมากต้องปรับปรุงตัวมาก โดยเฉพาะในแง่ของสังคมให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์และจิตใจของตนเอง โดยทั่วไปเด็กหญิงจะบรรลุนิติภาวะก่อนเด็กชาย ประมาณ 1 ปี ทั้งทางร่างกายและอารมณ์ Elizabeth (n.d.) อ้างใน สุขหา (2529) กล่าวว่า วัยรุ่น (Adolescence) เป็นวัยของการเจริญเติบโต หรือ เจริญเติบโตไปสู่ภาวะที่เด็กจะบรรลุนิติภาวะนี้ ไม่ใช่จะเจริญแต่ทางร่างกายด้านเดียวเท่านั้น ทางจิตใจก็ต้องเจริญเป็นเงาตามตัว ไปด้วย นั่นคือ จะต้องมีการพัฒนาทั้ง 4 ด้านไปพร้อมกัน ได้แก่ ร่างกาย อารมณ์ สติปัญญาและ สังคม

การแบ่งระยะของวัยรุ่น

วัยรุ่นเริ่มจากการเริ่มมีวุฒิภาวะทางเพศ จนกระทั่งสามารถเป็นอิสระจากการปกครองของผู้ใหญ่ แต่โดยสาเหตุที่มีความแตกต่างกันในด้านอายุของการมีวุฒิภาวะทางเพศ จึงเป็นการยากที่จะกำหนดอายุลงไปให้แน่นอนว่าวัยรุ่นเริ่มจากอายุเท่าใดแน่ นักจิตวิทยาจึงได้แบ่งวัยรุ่นออกเป็น 3 ระยะดังนี้

1. วัยเริ่มเข้าสู่วัยรุ่น (Puberty) เด็กหญิงจะมีอายุระหว่าง 11 -13 ปี และเด็กชายจะมีอายุระหว่าง 13 -15 ปี เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกายมาก

2. วัยรุ่นตอนต้น (Early Adolescence) เด็กหญิงจะมีอายุระหว่าง 13 -15 ปี และ เด็กชายจะมีอายุระหว่าง 15- 17 ปี การเจริญเติบโตดำเนินไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป และสิ้นสุดลง เมื่อถึงวุฒิภาวะ

3. วัยรุ่นตอนปลาย (Late Adolescence) เด็กหญิงจะมีอายุระหว่าง 16 - 20 ปี และเด็กชายจะมีอายุระหว่าง 18 - 21 ปี เป็นวัยที่มีพัฒนาการเริ่มเข้าสู่วุฒิภาวะอย่างสมบูรณ์แบบ ซึ่งมักมีการพัฒนาทางด้านจิตใจมากกว่าทางร่างกาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านเกี่ยวกับความนึกคิด

พัฒนาการของวัยรุ่น

1. พัฒนาการทางด้านร่างกาย เมื่อเข้าสู่วัยรุ่น จะมีความเจริญเติบโตทางด้านร่างกายรวดเร็วมาก ทั้งความสูง น้ำหนัก รูปร่าง หน้าตา และลักษณะเฉพาะทางเพศ โดยมีการเปลี่ยนแปลงของฮอร์โมนและอวัยวะสืบพันธุ์ภายในและภายนอก ฮอร์โมนจากต่อมใต้สมอง (Pituitary Gland) จะทำให้รังไข่ของเพศหญิงผลิตไข่สุกและอวัยวะเพศชายเริ่มผลิตเชื้ออสุจิ มีขนาดและสัดส่วนของร่างกายเปลี่ยนไป ต่อมหมวกไตหลังฮอร์โมนเอสโตรเจนและแอนโดรเจน ทั้งในวัยรุ่นชาย และหญิง ฮอร์โมนจากต่อมใต้สมองกระตุ้นให้ต่อมเพศผลิตเอสโตรเจนในเพศหญิง และผลิต แอนโดรเจนในเพศชาย จากการที่ฮอร์โมนต่างกัน ในเพศหญิงและเพศชาย ทำให้ลักษณะเฉพาะเพศ มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้จะมีผลต่อจิตใจและการปรับตัวในสังคมของวัยรุ่น

2. พัฒนาการทางด้านสังคม วัยรุ่นจะไม่ชอบรวมกลุ่มกับสมาชิกในครอบครัว เพราะต้องการอิสระเชื่อในความคิดของตนเอง รู้จักเลือกคบเพื่อน กลุ่มเพื่อนจะมีอิทธิพลต่อวัยรุ่น การพัฒนาทางสังคม จะเริ่มจากภายในครอบครัวก่อนแล้วจึง ไปถึงความสัมพันธ์ภายนอกครอบครัว การคบเพื่อนนั้นวัยรุ่นต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่ม และยอมกระทำตามในสิ่งที่กลุ่มคิดว่าดี

3. พัฒนาการทางด้านสติปัญญา เด็กจะมีพัฒนาการทางสติปัญญาขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งถึงวัยรุ่นจะมีความรู้ ความคิด สามารถใช้ภาษาและสัญลักษณ์ได้อย่างถูกต้องกว้างขวาง จนสามารถคิดและแก้ไขปัญหา ได้โดยอาศัยเหตุผลทางสติปัญญา วัยรุ่นรู้จักใช้ความคิดพิจารณาเหตุผลต่างๆ สามารถแสดงความคิดเห็นร่วมกับคนอื่น รู้จักพิจารณาตนเองสังเกตว่าคนอื่นเขามีความรู้สึกต่อเราอย่างไร ทั้งพยายามปรับปรุงบุคลิกภาพของตนเองให้เป็นไปในทางที่สังคมต้องการ

4. พัฒนาการทางอารมณ์ จากการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายอย่างรวดเร็ว นั้น เป็น องค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้อารมณ์ของวัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงง่าย สับสน อ่อนไหว มีความเข้มของ อารมณ์สูง ไม่มั่นคง มักเกิดอารมณ์กลัว วิตกกังวลและอารมณ์โกรธ ริษยาฯลฯ ซึ่งอารมณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นนั้น ขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพและการเรียนรู้ ซึ่งการควบคุมต่างๆ นั้นยังไม่มีประสิทธิภาพที่ดี เท่าเทียมกับผู้ใหญ่ และเนื่องจากวัยรุ่นที่มีอารมณ์รุนแรง เมื่อมีเหตุการณ์หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดมากระทบเป็นเหตุให้มีสภาพอารมณ์ต่างๆ เกิดขึ้น เด็กวัยรุ่นก็จะแสดงพฤติกรรมออกมามากกว่าปกติซึ่งแสดงพฤติกรรมที่ระบายอารมณ์ออกมาโดยตรง

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า วัยรุ่นเป็นวัยที่ต้องประสบความยุ่งยาก มีปัญหาต่างๆ มากมาย และมีความลำบากในการปรับตัว เพราะเป็นช่วงของวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อพฤติกรรมการแสดงออก และการปรับตัวของวัยรุ่น

ความผันผวนทางอารมณ์

ความหมายของความผันผวนทางอารมณ์

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 ได้ให้ความหมายของคำว่า ผันผวน หมายถึง กลับไปกลับมา บั่นป่วน และให้ความหมายของคำว่า อารมณ์ หมายถึง ความคิดความรู้สึกที่เปลี่ยนแปลงเรื่อย ๆ ดังนั้นความผันผวนทางอารมณ์ จึงหมายถึง ภาวะที่บุคคลมีความคิดความรู้สึกเปลี่ยนแปลงง่าย แปรปรวน และไม่คงที่

ลักษณะการเกิดอารมณ์

อารี (2540) กล่าวว่า มนุษย์ย่อมมีความรู้สึก นึกคิด มีจิตใจ การเกิดอารมณ์ก็เป็นผลจากลักษณะ 3 ประการนั้นคือในชีวิตคนเราจะมีสภาพทางจิตใจแตกต่างกันออกไปในแต่ละขณะของการดำเนินชีวิต ถ้าสภาวะทางจิตใจราบเรียบไปเรื่อยๆ เราก็ไม่เรียกว่าเกิด อารมณ์ เราจะเรียกว่าเกิดอารมณ์ก็ต่อเมื่อในขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาวะทางจิตใจจะเป็นผลให้การกระทำผิดไปจากเดิม และได้สรุปทฤษฎีอารมณ์ที่สำคัญมีดังนี้

1. ทฤษฎีอารมณ์ของชาร์ลส์ ดาร์วิน มีความเชื่อว่าการแสดงอารมณ์ของมนุษย์จะเป็นพฤติกรรมที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ

2. ทฤษฎีอารมณ์ของเจมส์-ลาง ทฤษฎีนี้เกิดขึ้นจากความคิดของ วิลเลียม เจมส์ และ คาร์ล ลาง ทฤษฎีนี้เน้นที่การเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย ซึ่งนำไปสู่การเกิดอารมณ์ เช่น เราจะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งก่อน แล้วจึงเกิดความกลัว ความโกรธขึ้นทีหลัง การเป็นเช่นนี้อาจขัดกับสามัญสำนึกในตัวเรา แต่ก็อาจมีขึ้นได้บ้างในบางโอกาส เช่น เรานั่งรถไปรถจะชนคนก็หักหลบจนตกถนนแล้วจึงเกิดความตื่นเต้น เป็นต้น

3. ทฤษฎีอารมณ์ของแคนนอน-บอร์ด ทฤษฎีนี้อธิบายว่า อารมณ์เป็นปฏิกิริยาขับพลังที่ร่างกายสร้างขึ้น เพื่อเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉิน

4. การศึกษาเรื่องอารมณ์ของมาสเซอร์แมน ศึกษาเรื่องของอารมณ์ตามวิธีการของแคนนอน-บอร์ด มาสเซอร์แมน ค้นพบว่า นอกจากไฮโปทาลามัส สมองส่วนอื่นก็เกี่ยวข้องกับอารมณ์ด้วยเหมือนกัน

ลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่น

อารมณ์ของวัยรุ่น มักเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงและความเจริญเติบโตทางร่างกายทั้งภายในและภายนอกกระทบกระเทือนแบบแผนอารมณ์ของวัยแรกรุ่นและวัยรุ่น ซึ่งมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย สับสน อ่อนไหว มีความเข้มของอารมณ์สูง ไม่มั่นคง ระดับความเข้มของอารมณ์แต่ละอย่างๆ นั้นขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพดั้งเดิม และตัวเร้าที่ทำให้เด็กเกิดอารมณ์ เด็กแต่ละคนเริ่มแสดงกระสวนบุคลิกอารมณ์ประจำตัวออกมาให้ผู้อื่นทราบได้อย่างเด่นชัด เช่น อารมณ์ร้อน อารมณ์ขี้วิตกกังวล อารมณ์อ่อนไหวง่าย เข้าอารมณ์ ขี้อิจฉา ฯลฯ มีความรู้สึกด้อยเด่นในแง่อะไร ฝ่ายตัวเด็กก็สามารถรู้และรับทราบได้และจะยิ่งทวีขึ้นในระยะปลายวัยรุ่น ซึ่งเรียกลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่นว่าเป็นแบบพายุบูแคม (storm and stress)

แบบแผนทางอารมณ์ (Emotional Pattern) ที่สำคัญในช่วงวัยรุ่น มีดังนี้

1. โกรธ (anger) ส่วนมากจะแสดงอารมณ์โกรธที่รุนแรง ลักษณะการตอบสนองอารมณ์โกรธที่พบบ่อยจะแสดงพฤติกรรมที่ก้าวร้าว
2. กลัว (Fear) ในช่วงวัยรุ่น สภาวะทางสังคมมีความสำคัญกับวัยรุ่นมากกว่าในวัยเด็ก ซึ่งจะเกิดความอายมากในการที่จะแสดงออกทุกอย่าง ยกเว้นกับเพื่อนสนิท วัยรุ่นจะขาดความเชื่อมั่นในตนเอง จึงมีความรู้สึกไม่สบายใจ กลัวคนอื่นวิพากษ์วิจารณ์ว่าตนเองไม่ดี และมักจะเคอะเขินเมื่อเขาต้องการแสดง ทำทางเหมือนผู้ใหญ่ เพราะเขาไม่รู้ว่าจะวางตัวอย่างไรในสังคม
3. กังวล (Worry) ในวัยรุ่นมักพบว่า ความกังวลที่พบได้บ่อยคือ กังวลในเรื่องของสรีระร่างกายของตนเพราะอยู่ในช่วงที่ร่างกายมีการเปลี่ยนแปลง
4. ริษยา (Jealousy) ในวัยรุ่นมักจะริษยากับกลุ่มเพื่อน สาเหตุของความริษยาและการแสดงออกในขณะที่เกิดอารมณ์ริษยาในรูปแบบใดนั้น มันจะทำให้บุคคลที่เกิดอารมณ์ขาดความสุข
5. อิจฉา (Envy) ในวัยรุ่นจะเป็นลักษณะของความปรารถนา โลก อยากรได้ ไม่เพียงแต่ต้องการสิ่งต่างๆ เหมือนกับที่เพื่อนของเขา แต่เขายังต้องการ โดดเด่นเหมือนกับเพื่อนๆ ของเขาด้วย
6. ความรัก (Affection) วัยรุ่นจะให้ความสนใจต่อบุคคลที่เขารัก และทำให้เขารู้สึก
7. รื่นเริง (Joy) ความสนุกสนานของวัยรุ่นจะมาจากการปรับตัวที่ดีของวัยรุ่นต่อสภาพสังคมของเขา จากความสามารถในการที่จะได้รับความสนุกสนานในสภาพการณ์ต่างๆ
8. อยากรู้อยากเห็น (Curiosity) วัยรุ่นที่มีความอยากรู้อยากเห็นในสิ่งใหม่ๆ ทุกอย่าง ซึ่งวัยนี้จะเรียนรู้ได้จากครอบครัว โรงเรียน เพื่อน สังคม

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว สามารถสรุปลักษณะสำคัญทางอารมณ์ของวัยรุ่นได้ดังนี้

1. มีความรุนแรง บางทีสาเหตุของอารมณ์จะเป็นสาเหตุเพียงเล็กน้อย อาจจะทำให้เด็กวัยรุ่นบางคนมีอารมณ์รุนแรงได้
2. เปลี่ยนแปลงง่าย ส่วนใหญ่จะไม่คงที่ ไม่สม่ำเสมอ อารมณ์บางอย่างเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และหายไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น อารมณ์โกรธ อารมณ์ดีใจ เป็นต้น
3. ขาดการควบคุมการแสดงออกทางอารมณ์ เมื่อวัยรุ่นมีอารมณ์จะแสดงออกมาอย่างเปิดเผย เช่น การถกเถียง การกระทบกระทั่งกัน เป็นต้น
4. มักมีอารมณ์ค้าง อารมณ์ชนิดนี้มักเกิดจากความผิดหวัง ถึงจะลดความรุนแรงลงแต่ก็ติดอยู่นาน ทำให้จิตใจเศร้าสร้อย ห่อเหี่ยว เกิดความเครียดได้

ลักษณะความผันผวนทางอารมณ์

ลักษณะอารมณ์ที่เกิดกับเด็กวัยรุ่นนั้นมีทุกประเภท อาทิ รัก ชอบ โกรธ เกลียด อิจฉา ริษยา ใ้อวด แข่งดี ถือดี เจ้าทิฐิ อ่อนไหว หลงใหล วุ่นวายใจ เห็นอกเห็นใจ สับสน หงุดหงิด ฯลฯ ไม่ว่าอารมณ์ประเภทใดก็มีความรุนแรง อ่อนไหวง่าย เปลี่ยนแปลงง่าย มีความผันผวนทางอารมณ์สูง ควบคุมอารมณ์ยังไม่สู้ดี ไม่ค่อยเข้าระดับพอดี บางครั้งพลุ่งพล่าน บางครั้งเก็บกด บางครั้งมั่นใจสูง บางคราวไม่แน่ใจ บางคราวเห็นแก่ตัว บางครั้งยอมอะไรต่างๆ และอาจคือร้อนเอาแต่ใจ เพราะอารมณ์ของวัยรุ่นเป็น ลักษณะที่เรียกว่าเป็นแบบพายุบูแคม (storm and stress) เป็นวัยวิกฤติการณ์ (Critical Period) และเด็กวัยรุ่นชอบเกาะกลุ่มกันมากกว่าวัยอื่นๆ และต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อนๆ (ศรีเรือน, 2545)

จากเอกสารที่ได้กล่าวมาแล้ว สรุปได้ว่า สภาวะอารมณ์ของวัยรุ่น มีความแปรปรวน และมีความผันผวนทางอารมณ์ ซึ่งการที่วัยรุ่นไม่สามารถควบคุมอารมณ์ที่ผันผวนของตนเองได้ หรือการที่วัยรุ่นต้องการเป็นที่ยอมรับของสมาชิกในกลุ่มเพื่อนๆ นั้น อาจทำให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยงที่นำมาซึ่งปัญหาต่างๆ มากมายได้ เช่น ปัญหาการติดยาเสพติด การทะเลาะวิวาท ยกพวกตีกัน หรือชอบทำร้ายโดยการขั้บรถแข่งกัน นำมาซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจร เสาวลักษณ์ (2540) ได้ศึกษาปัจจัย

ที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พบว่าพนักงานขับรถในกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุและไม่เกิดอุบัติเหตุในช่วงที่ศึกษาส่วนมากมีอารมณ์หงุดหงิด ร้อยละ 92.4 และ 82.9 ตามลำดับ และสภาพอารมณ์ร้อน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความผันผวนทางอารมณ์ มีผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคล และมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

จากเอกสารที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า ความผันผวนทางอารมณ์ เป็นตัวแปรทางจิตวิทยาที่สำคัญ ที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะนำตัวแปรนี้มาศึกษาเพื่อทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความหมายของพฤติกรรม

คำว่าพฤติกรรมมีผู้ให้ความหมายไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) อ้างใน Goldenson (1984) ให้คำจำกัดความว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ของการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในหรือภายนอก นอกจากนี้ยังรวมถึงกิจกรรมการกระทำที่มีจุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ หรือผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปโดยไม่รู้สึกรู้สึกรู้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

สุรพล (2545) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีหรืออาการอาจแตกต่างกันไป เมื่อบุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกาย

ปกติ ล้วนแล้วแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์ และ ความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือ ปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

กระบวนการเกิดพฤติกรรม

สุรพล (2545) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการ ดังนี้คือ

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้น ที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย
2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำ ตลอดจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ต่างๆ ด้วย การรับสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้ เป็นระบบการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมาก และเป็นกระบวนการ ภายในทางจิตใจ ที่ยังมีโอกาสศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นทางการที่ชัดเจนได้
3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้ และการคิดและเข้าใจ แล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้นั้นๆ แต่ยังมีได้แสดงออก ให้ผู้อื่นได้รับรู้ ยังคงเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใน (Covert Behavior) แต่เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดง การตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราจะเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมี ปฏิกริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดสิ่งเร้าหนึ่ง การแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริงเช่นนี้ จึงเรียกว่า Spatial Behavior โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นตอนนั้นไม่สามารถแยกออกจากกันหรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กัน อย่างมาก

องค์ประกอบของพฤติกรรม

Bloom (1975) กล่าวถึงพฤติกรรมว่ากิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่จะต้องสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ สามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วนดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล
2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้ หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบาย และต้องใช้ เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้
3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่กระบวนการ ที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอนองค์ประกอบของพฤติกรรมเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกันทั้งนี้ เนื่องมาจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของครอบครัว การศึกษาและการเรียนรู้ หรือสภาพสังคมต่างๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีผลต่อพฤติกรรมทั้งสิ้น

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นสรุป ได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาเพื่อตอบสนองสิ่งต่างๆ พฤติกรรมที่แสดงออกมาไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่พึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ได้ก็ตาม ซึ่งการกระทำนั้นมีผลมาจากพื้นฐานของความรู้ และทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้นๆ

ความหมายของพฤติกรรมกำรป้องกัน

แลงลี (ม.ป.ป.) อ้างใน อำไพ (2541) กล่าวว่า พฤติกรรมกำรป้องกัน คือกิจกรรมที่บุคคลกระทำด้วยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันกำรเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งกำรสืบค้นโรคนขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค

Harris and Guten (1979) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรมกำรป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่ทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

ระดับของกำรป้องกัน

Caplan (1964) cited in Bloom (1996) ได้แบ่งระดับของกำรป้องกัน ทางจิตวิทยา ออกเป็น 3 ระดับดังนี้คือ

1. กำรป้องกันเบื้องต้น (Primary Prevention) หมายถึง กำรป้องกันปัญหา ก่อนล่วงหน้า ที่จะเกิดปัญหาขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ป่วยรายใหม่ขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยง ภาวะเสี่ยง หรือสภาพการณ์ ซึ่งขั้นนี้เป็นการกำจัดต้นตอสาเหตุของของปัญหา
2. กำรป้องกันระดับที่สอง (Secondary Prevention) หมายถึง กำรป้องกันในขั้นนี้เน้นไม่ให้ปัญหาที่เกิดขึ้นมาแล้วลุกลามเป็นการลดอัตราการเกิดโรคของผู้ป่วยรายใหม่ ลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น
3. กำรป้องกันระดับที่สาม (Tertiary Prevention) หมายถึง กำรป้องกันนี้มุ่งเน้นไม่ให้เกิดความรุนแรงปัญหาในชุมชน มุ่งกำรบำบัดรักษา ไม่ให้ปัญหาลุกลาม และฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้คืนสภาพเดิม

พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควรที่จะเริ่มที่กำรป้องกันเบื้องต้นก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการป้องกันขั้นนี้จะเน้นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ แต่ถ้าเกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้นมาแล้วก็ควรที่จะป้องกันในระดับต่อไป ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) ได้แบ่งการป้องกันอุบัติเหตุออกเป็น 3 ระดับดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น ได้แก่

1.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ควรมีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา หรือเสพสารเสพติดก่อนการขับขี่ยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

1.2 ประชาชนทั่วไปเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความรู้สึกร่วมร่วมในสังคมที่จะต่อต้าน รังเกียจผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร

1.3 ผู้ประกอบการด้านการผลิตยานพาหนะ เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการผลิต “ผลิตภัณฑ์คุณภาพ” เน้นถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัย

2. การป้องกันอุบัติเหตุระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ หรืออันตรายต่อร่างกายและชีวิต หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้แก่

2.1 ผู้ขับขี่ มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการ และกฎหมายด้านการป้องกัน ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.2 ประชาชนทั่วไป มีพฤติกรรมร่วมมือที่จะต่อต้านผู้กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารปฏิบัติตามกำรป้องกันต่างๆ

2.3 เจ้าหน้าที่ที่มีการเข้มงวดกวดขันจับผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด ไม่ควรเลือกปฏิบัติ

3. การป้องกันอุบัติเหตุระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) เป็นพฤติกรรมการป้องกัน เพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิต หรือมีอาการไม่รุนแรงมากขึ้นจนถึงเสียชีวิตหรือพิการ โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่

3.1 การให้ความรู้แก่ประชาชนและอาสาสมัครสาธารณสุข ในด้านการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การนำส่งที่ปลอดภัย และการช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บขั้นต้น

3.2 การจัดทำและซ่อมแผนปฏิบัติการ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและสาธารณภัยประจำหน่วยงาน ท้องที่ และจังหวัดต่างๆ

3.3 การจัดตั้งระบบการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

3.4 การกำหนดนโยบาย และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศในด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) ได้สรุปพฤติกรรมกำชับจี้รถอย่างปลอดภัย โดยปฏิบัติตามกฎจราจร ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การให้สัญญาณ

1.1 การขับรถที่ดีต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือ หรือทั้งสองอย่างเมื่อต้องการจะเลี้ยวไปในทิศทางใด หรือให้สัญญาณไฟขณะชะลอรถหรือหยุดรถ ถ้าขณะขับรถสัญญาณมือไม่สะดวก ควรให้สัญญาณไฟ

1.2 ควรให้สัญญาณล่วงหน้าก่อนจะเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.3 ห้ามกลับรถในขณะที่มีรถอื่นสวนมาหรือตามมาในระยะ 150 เมตร

1.4 ในเวลากลางวันที่แดดจ้าสัญญาณไฟอาจสังเกตเห็นได้ยาก ควรใช้สัญญาณมือประกอบด้วย

2. การใช้ไฟหรือสัญญาณ

2.1 ให้ใช้ไฟส่องสว่างเมื่อมองเห็น คน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางไม่ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

2.2 ห้ามใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรในทางเดินรถ

3. การใช้สัญญาณมือ

ผู้ขับขี่จะต้องใช้สัญญาณมือ หรือแขน หรือสัญญาณเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซงหรือขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็ว จอครดหรือหยุดรถ การให้สัญญาณมือให้ปฏิบัติดังนี้

3.1 เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

3.2 เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่ แขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนขวาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

3.3 เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

3.4 เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่

3.5 เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

4. การแข่ง

ก่อนจะแข่งต้องดูว่าจำเป็นหรือเปล่า ถ้าจำเป็นก็ต้องพินแนแล้วหรือและเมื่อมีรถที่จับ
โดยคนไร้สติ แข่งเข้ามาในทางให้หลบเพื่อความปลอดภัย

4.1 ควรแข่งรถทางขวาเท่านั้น

4.2 การแข่งซ้าย ควรกระทำเมื่อจำเป็นหรือเมื่อรถด้านหน้ากำลังจะเลี้ยวขวา

4.3 อย่าแข่งรถทางขวา ในขณะที่รถข้างหน้าได้ให้หรือกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา

4.4 การแข่งซ้ายจะกระทำได้ในถนนที่มีมากกว่า 2 เลนขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน

4.5 อย่างเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจนกว่าจะแน่ใจว่าช่องทางนั้นปลอดภัย

4.6 ให้สัญญาณเมื่อท่านต้องการจะเปลี่ยนเลน

4.7 การแข่งนั้นต้องแน่ใจว่ามีระยะพอและไม่ก่อให้เกิดอันตรายกับรถที่สวนมา

4.8 บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแข่งเท่านั้น

4.9 ขับรถซ้ายจะต้องจับชิดซ้ายหรือจับอยู่ในช่องซ้ายสุด

4.10 เมื่อมีรถตามหลังบีบแตร หรือใช้สัญญาณไฟขอทางจับชิดซ้ายให้รถหลังแข่ง
เมื่อเห็นว่าปลอดภัย

4.11 อย่าเร่งความเร็วในขณะที่มีคันหนึ่งกำลังแข่งรถของท่านอยู่

5. การเลี้ยวรถและการกลับรถ

5.1 รถเลี้ยวซ้ายให้ขับชิดทางด้านซ้าย

5.2 รถเลี้ยวขวาให้ขับชิดทางด้านขวาก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

5.3 ในกรณีทางร่วม ทางแยก ถ้ามีรถเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

5.4 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะ ไม่น้อยกว่า 150 เมตร

5.5 ห้ามกลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้

6. การขับรถตามกัน ไม่ควรขับรถตามกันอย่างกระชั้นชิด ควรทิ้งระยะรถให้ห่างกันอย่างน้อย 6 เมตร

7. การหยุดรถและจอดรถ ห้ามจอดรถในสถานที่ต่อไปนี้

7.1 ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก

7.2 ในระยะ 3 เมตร จากทางข้ามม้าลาย

7.3 ในระยะ 3 เมตร จากท่อน้ำดับเพลิง

7.4 ในระยะ 10 เมตร จากที่ตั้งสัญญาณจราจร

7.5 ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน

7.6 ในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงป้ายรถประจำทาง และเลยไปอีก 3 เมตร

7.7 ในระยะทาง 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์

7.8 ถ้าจอดรถทางลาดชัน ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

7.9 ในเวลากลางคืน ขับรถที่จอดรถในทางต้องเปิดไฟ หรือให้แสงสว่างที่มองเห็นได้ในระยะ 150 เมตร

7.10 ในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่านห้ามหยุดรถ

8. การจอดรถบนเขาหรือทางลาด

เมื่อจอดรถ ให้หันล้อเข้ากับขอบทาง สำหรับในที่ๆ ไม่มีขอบถนน ให้หมุนล้อรถไปทางด้านริมถนน กรณีจอดรถบนถนนทางเข้าออกบ้านที่เป็นทางลาดให้ล้อรถไปทางด้านที่จะบังคับรถไม่ให้ ออกไปสู่ถนน

9. ควบคุมความเร็ว

เมื่อขับขี่ยานพาหนะในลักษณะ ทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม ที่การจราจรคับคั่ง ถนนลื่น มีน้ำขัง ควบคุมความเร็วของรถ

10. สิ่งที่ใช้รถใช้ถนนควรทราบ

10.1 อย่าขับรถในขณะที่รถมีการบรรทุกสิ่งของหรือผู้โดยสาร ที่ทำให้ไม่อาจเห็นทางด้านหน้าได้ หรือที่ไม่สามารถควบคุมรถได้

10.2 อย่าบรรทุกคน หรือสิ่งของ ขึ้นออกทางด้านซ้ายหรือด้านขวา เกินกว่าตัวรถ

10.3 อย่าลากจูงผู้ที่กำลังขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อนชนิดต่าง ๆ

6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยก หรือทางที่ออก จากซอย ซึ่งร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดตรงทางแยก
7. ควบคุมกระจกส่องหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
8. ควบคุมความเร็วในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกลงจัด
9. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนนหรือวิ่งตัดหน้า
10. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์
11. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลมและเสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
12. อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ยังขับรถจักรยานยนต์
13. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่อยู่เสมอ
14. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ยังขี่รถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่ช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศีรษะ หมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บของสมองได้ถึง 3 เท่า
15. ควรสวมแว่นตา เพื่อป้องกันฝุ่นหรือแมลงเข้าตาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะทำให้มองเห็นทางไม่ชัด เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
16. หลีกเลี้ยงเสื้อผ้าที่รุ่มร่าม เมื่อขับขี่หรือนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ควรสวมเสื้อผ้า หรือ แต่งตัวให้รัดกุม เพราะช่วยป้องกันเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่ให้ผิวหนังถลอกหรือเป็นแผลได้ ชนิดของ สีเสื้อที่เด่นชัด จะช่วยให้คนขับรถข้างเคียงเห็นได้ชัดขึ้นจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าการป้องกันระดับปฐมภูมิ เป็นสิ่งที่จำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในทางปฏิบัติ การป้องกันในระดับนี้ จะเน้นถึงความสำคัญของพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถ้าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะ ที่ถูกต้องและปลอดภัย ก็ย่อมจะไม่ก่อให้เกิดปัญหา ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยเน้นการป้องกันปัญหา

เบื้องต้น โดยศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในเรื่องของการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการไม่ดื่มสุราหรือสิ่งมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยหลักใหญ่แล้วมี 2 ประการ คือ (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2536)

1. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ซึ่งเป็นการกระทำของมนุษย์ที่มีได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น แต่เป็นการกระทำโดยความเคยชิน หรือตามนิสัย หรือความประมาท เช่น การสตาร์ทเครื่องยนต์โดยไม่บอกกล่าวผู้เกี่ยวข้อง ความเกียจคร้าน หรือ ละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ เป็นต้น ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากทัศนคติที่ไม่ถูกต้องในเรื่องความปลอดภัย ขาดความรู้ ความชำนาญ สภาพร่างกายไม่เหมาะสม

2. สภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ซึ่งหมายถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ ทั้งที่เป็นวัตถุ และเหตุการณ์ หรือ ภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยสามารถจำแนกประเภทที่ไม่ปลอดภัย ได้ดังนี้

2.1 สภาพที่ยากต่อการแก้ไขได้โดยตรง เช่น ลักษณะของร่างกายของแต่ละคน จำนวนรถที่มีมากในเมืองหลวง ความชื้น ฝนตก ฟ้าผ่า เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้คนเราจะไปปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่ก็สามารถหาวิธีหลีกเลี่ยงหรือป้องกันทางอ้อมได้

2.2 สภาพที่สามารถแก้ไขได้สะดวก เช่น การหาฝามาครอบปิดหมูंप็องเครื่องจักรไว้ การตรวจเช็คสภาพยางรถยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ เป็นต้น

Dr. William Haddon, Jr. ได้คิดค้นกลยุทธ์สำหรับใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุ 10 ประการ (สำนักคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2537) ดังนี้

- | | |
|----------|--|
| ข้อที่ 1 | ป้องกันไม่ให้เกิดสิ่งก่ออันตราย |
| ข้อที่ 2 | ลดอันตรายซึ่งอาจจะเกิดขึ้นให้น้อยลงไป |
| ข้อที่ 3 | ป้องกันความไม่เหมาะสมของสิ่งก่ออันตราย |

ข้อที่ 4	ปรับปรุงสิ่งก่ออันตราย
ข้อที่ 5	ให้มีสิ่งขวางกั้นระหว่างสิ่งก่ออันตรายกับคน
ข้อที่ 6	ปรับปรุงผิวและโครงสร้างของสิ่งก่ออันตราย
ข้อที่ 7	เพิ่มความต้านทานต่อสิ่งก่ออันตราย
ข้อที่ 8	การช่วยฉุกเฉิน
ข้อที่ 9	การรักษาทันที
ข้อที่ 10	การฟื้นฟูสภาพ

การป้องกันอุบัติเหตุ เป็นการผสมผสานทั้งด้านวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และ ศิลปกรรมศาสตร์ (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2536) มีหลักสำคัญ คือ การควบคุม ซึ่งหมายรวมถึง การรู้จักใช้อุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ช่วยชีวิต วิธีการช่วยชีวิต เช่น การนวดหัวใจ การช่วยการหายใจ เป็นต้น ดังนั้นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงหมายถึงการควบคุมมิให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และมีให้เกิดสภาพที่ไม่ปลอดภัยรวมถึงการควบคุมสภาพแวดล้อมต่างๆ ด้วย ทั้งนี้โดยอาศัยพื้นฐานทางด้านความรู้ ทักษะและความสามารถของบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory)

แนวคิดการสนับสนุนทางสังคมจะสัมพันธ์กับเครือข่ายทางสังคม ซึ่งนักวิชาการสังคมศาสตร์ได้ให้ความสนใจและทำการศึกษาวเคราะห์อย่างจริงจัง ตั้งแต่ Fritz Heider นักมานุษยวิทยา เผยแพร่บทความเรื่อง “Attitudes and Cognitive Organization” เมื่อปี ค.ศ. 1946 อธิบายว่าปกติมนุษย์จะมีความสัมพันธ์ต่อกัน ทำให้มนุษย์โยงโยงเข้าด้วยกันเป็นเครือข่ายสังคม ต่อมาก็มีทั้งนักจิตวิทยา นักสังคมวิทยา นักมานุษยวิทยา และนักสังคมสงเคราะห์ หันมาศึกษาอย่างจริงจังเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของบุคคลที่โยงโยงกันเป็นเครือข่าย (บุญเยี่ยม, 2528)

บุญเยี่ยม (2528) ได้สรุปความหมายของการสนับสนุนทางสังคม หมายถึง สิ่งที “ผู้รับแรงสนับสนุน” ได้รับการช่วยเหลือด้านข้อมูลข่าวสารวัสดุสิ่งของ การสนับสนุนด้านจิตใจจาก “ผู้ให้การสนับสนุน” ซึ่งอาจจะเป็นบุคคลหรือกลุ่มคน และยังมีผลทำให้ผู้รับได้ปฏิบัติในทิศทางผู้รับต้องการ

Caplan (1976) อธิบายว่า การสนับสนุนทางสังคม หมายถึง วัตถุประสงค์ที่ผู้ให้อาจจะเป็นบุคคลหรือกลุ่มคนมอบให้กับผู้รับโดยตรง วัตถุประสงค์นี้อาจจะเป็นวัตถุประสงค์หรือไม่ใช่วัตถุประสงค์นี้เพื่อสนองความต้องการของผู้รับ ซึ่งให้ผู้รับเกิดความสุขกายและใจ

Cobb (1976) ให้ความหมายของการสนับสนุนทางสังคมว่า เป็นข่าวสารหรือข้อมูลที่ทำให้คนเราเชื่อว่ามีคนรักและสนใจ มีคนยกย่องและมองเห็นคุณค่า รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสังคม และมีความผูกพันซึ่งกันและกัน

Kahn (1979) ได้ให้ความหมายของการสนับสนุนทางสังคมว่า เป็นปฏิสัมพันธ์อย่างมีจุดมุ่งหมายระหว่างบุคคล ซึ่งจะทำให้เกิดความผูกพันในแง่ดี จากคนหนึ่งไปยังอีกคนหนึ่ง การยืนยันรับรอง หรือเห็นพ้องกับพฤติกรรมของผู้อื่น การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทางด้านเงินทอง หรือสิ่งของ

Pander (1987) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึง การที่บุคคลรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของ การได้รับการยอมรับ ได้รับการรัก รู้สึกมีคุณค่าในตนเอง เป็นที่ต้องการของบุคคลอื่นๆ โดยได้จากกลุ่มคนในระดับสังคมนั้นเองเป็นผู้ให้การสนับสนุนด้านจิตอาารมณ์ วัตถุประสงค์ข่าวสาร คำแนะนำ อันจะทำให้บุคคลนั้นสามารถดำรงอยู่ในสังคมได้อย่างเหมาะสม

Pilisuk (1982) ให้ความหมายของการสนับสนุนทางสังคม หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างคนไม่เฉพาะแต่ความช่วยเหลือทางด้านวัตถุและความมั่นคงทางอารมณ์เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการแสดงออกในด้านการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางสังคม เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของหรือเป็นส่วนหนึ่งของสังคมด้วย

หลักการของการสนับสนุนทางสังคม

หลักของการให้แรงสนับสนุนทางสังคม ประกอบด้วย (Pilisuk, 1982)

1. จะต้องมี การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ให้และผู้รับการสนับสนุน
2. ลักษณะการติดต่อสัมพันธ์ นั้นจะต้องประกอบด้วย

2.1 ข้อมูลข่าวสารที่มีลักษณะทำให้ผู้รับ เชื่อว่ามีคนเอาใจใส่มีความรัก ความหวังดี ในตนอย่างจริงจัง

2.2 ข้อมูลข่าวสารนั้น เป็นข่าวสารที่มีลักษณะทำให้ผู้รับรู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าและเป็นที่ยอมรับในสังคม

2.3 ข้อมูลข่าวสารที่มีลักษณะทำให้ผู้รับเชื่อว่า เขาเป็นส่วนหนึ่งของสังคมและมีประโยชน์แก่สังคม

3. ปัจจัยนำมาของการสนับสนุนทางสังคมอาจอยู่ในรูปของข้อมูลข่าวสาร วัสดุสิ่งของ หรือทางด้านจิตใจ

4. จะต้องช่วยให้ผู้รับได้รับบรรลุถึงจุดมุ่งหมายที่ต้องการ

แหล่งของแรงสนับสนุนทางสังคม

โดยทั่วไปแรงสนับสนุนทางสังคมจัดแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ กลุ่มปฐมภูมิและกลุ่มทุติยภูมิ กลุ่มปฐมภูมิเป็นกลุ่มที่มีความสนิทสนมและมีสัมพันธ์ภาพระหว่างสมาชิกเป็นการส่วนตัวสูง ซึ่งกลุ่มนี้ได้แก่ ครอบครัว ญาติพี่น้อง และเพื่อนบ้าน ส่วนกลุ่มทุติยภูมิเป็นกลุ่มสังคมที่มีความสัมพันธ์กันตามแผนและกฎเกณฑ์ที่วางไว้ ซึ่งมีอิทธิพลเป็นตัวกำหนดบรรทัดฐานของบุคคลในสังคม กลุ่มนี้ได้แก่ เพื่อนร่วมงาน กลุ่มวิชาชีพ และกลุ่มสังคมอื่นๆ ซึ่งในระบบแรงสนับสนุนทางสังคมถือว่ามีเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

จะเห็นได้ว่าแหล่งของแรงสนับสนุนทางสังคมนั้น มีทั้งแหล่งปฐมภูมิและทุติยภูมิซึ่งแรงสนับสนุนทางสังคมจากแหล่งปฐมภูมิ อันได้แก่ ครอบครัว หรือเพื่อนบ้าน นับว่ามีความสำคัญต่อการเจ็บป่วย และพฤติกรรมอนามัยของบุคคลเป็นอย่างยิ่ง ส่วนแรงสนับสนุนทางสังคมจากแหล่งทุติยภูมิ ถือว่าเป็นผู้ให้บริการทางสุขภาพ อันได้แก่ บุคลากรด้านสาธารณสุขหรือกลุ่มอื่นๆ เช่น พระ ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข มีความสำคัญในการสนับสนุนข้อมูลข่าวสารความรู้เกี่ยวกับสุขภาพอนามัย

นอกจากนี้ Israel (1985) ได้แบ่งรูปแบบของพฤติกรรมในการให้แรงสนับสนุนทางสังคมออกเป็น 4 รูปแบบ คือ

1. การสนับสนุนทางอารมณ์ (Emotion Support) เช่น การให้ความพอใจ การยอมรับนับถือ ความห่วงใย การกระตือรือร้น
2. การสนับสนุนโดยการให้การประเมิน (Appraisal Support) เช่น การให้ข้อมูลย้อนกลับ การเห็นพ้อง การให้คำรับรอง หรือการยอมรับในสิ่งที่คนอื่นได้แสดงออกมา
3. การให้ข้อมูลข่าวสาร (Information Support) เช่น การให้คำแนะนำ การตักเตือน การให้คำปรึกษา และการให้ข่าวสาร
4. การให้การสนับสนุนทางด้านเครื่องมือ (Instrumental Support) เช่น แรงงาน เงิน เวลา เป็นต้น

ระดับของแรงสนับสนุนทางสังคม มี 3 ระดับ คือ

1. Macro level คือ การวัดโยพิจารณาถึงกิจกรรมร่วม และการมีส่วนร่วมในสังคม โดยวัดจากลักษณะต่างๆ เช่น ความสัมพันธ์กับสถาบันในสังคม การเข้าร่วมกับบุคคลต่างๆ ด้วยความสมัครใจ การดำเนินชีวิตแบบไม่เป็นทางการในชุมชน
2. Mezzo level คือ การวัดในระดับที่เฉพาะเจาะจงลงไปถึงกลุ่มบุคคลที่มีการติดต่ออยู่เสมอ
3. Micro level คือ การวัดที่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดที่สุด เพราะเชื่อว่าสิ่งสำคัญของการสนับสนุนทางสังคม มาจากการให้การสนับสนุนทางอารมณ์อย่างลึกซึ้ง ซึ่งผู้ให้การสนับสนุนจะมีเพียงบางคนเท่านั้นที่ทำได้ เช่น สามี ภรรยา หรือคนที่รัก

ความสำคัญของแรงสนับสนุนทางสังคม

Barrera and Ainley (1997) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคม จะให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลในด้านการเงิน วัสดุอื่น ๆ ที่อยู่อาศัย และการให้ปัจจัยที่จำเป็นในการดำรงชีวิต ได้แก่

- ให้ความช่วยเหลือด้านการประกอบอาชีพ ให้การประคับประคองและสนับสนุนด้านจิตใจ ทำให้เกิดความใกล้ชิดสนิทสนม มีความอบอุ่น รู้สึกมีคนอื่นห่วงใยและเอาใจใส่
- ให้คำแนะนำข้อมูล และข่าวสารต่างๆ ที่เป็นประโยชน์
- ให้ข้อมูลย้อนกลับในสิ่งที่ได้กระทำ เพื่อให้บุคคลได้ปรับปรุงแก้ไข หรือได้รับกำลังใจในสิ่งที่ได้ทำแล้ว และเสริมสร้างโอกาสให้บุคคลมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่น

ประเภทของแรงสนับสนุนทางสังคม

House (n.d.) cited in Isreal and Barbarn (1985) ได้แบ่งประเภทของพฤติกรรมในการให้การสนับสนุนทางสังคม เป็น 4 ประเภท คือ

1. การให้การสนับสนุนทางอารมณ์ (Emotional Support) หมายถึง การให้ความพอใจ การยอมรับนับถือ ความห่วงใย การยกย่อง เอาใจใส่ การตั้งใจฟัง รู้สึกเห็นอกเห็นใจ และการกระตุ้นเตือน
2. การให้การสนับสนุนในการให้การประเมิน (Appraisal Support) หมายถึง การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) การเห็นพ้องในการรับรอง (Affirmation) ทำให้เกิดความมั่นใจ
3. การสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Support) หมายถึง การให้คำแนะนำ (suggestion) ตักเตือนให้คำปรึกษา (Advice) และการให้ข่าวสาร
4. การให้การสนับสนุนด้านเครื่องมือ (Instrument Support) หมายถึง การช่วยเหลือโดยตรงต่อความจำเป็นของคน เช่น แรงงาน เงิน เวลา เป็นต้น

ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม

ดวงเดือน (2531) เป็นผู้นำทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม ซึ่งเป็นทฤษฎีที่แสดงถึงสาเหตุของพฤติกรรมของคนดีและคนเก่ง โดยผลการสรุปในเรื่องของจิตลักษณะของเยาวชน และประชาชนไทยอายุระหว่าง 6-60 ปีจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลการวิจัยในระดับประเทศไทย ในช่วง 20 ปี และได้มีการนำเสนอผลงานในช่วงปี 2523 โดยทฤษฎีนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ 1) ส่วนที่เป็นดอกและผลของใบ 2) ส่วนที่เป็นลำต้น 3) ส่วนที่เป็นราก

ส่วนที่หนึ่ง คือ ส่วนที่เป็นดอกและผล หมายถึงพฤติกรรมทำดี ทำชั่วและการทำงานอย่างขยันขันแข็งเพื่อส่วนรวม ส่วนนี้เป็นพฤติกรรมประเภทต่างๆ ที่รวมเข้าเป็นพฤติกรรมของพลเมืองดี พฤติกรรมนี้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศและพฤติกรรมการทำงานอาชีพอย่างขยันขันแข็ง ผลที่ออกมาเป็นพฤติกรรมต่างๆ ที่น่าปรารถนามีสาเหตุมาจากจิตลักษณะ 2 กลุ่ม คือส่วนที่เป็นลำต้น (ส่วนที่ 2) และส่วนที่เป็นราก (ส่วนที่ 3)

ส่วนที่สอง คือส่วนของลำต้น ซึ่งมีสาเหตุทางจิตใจ (กลุ่มที่ 1) ประกอบด้วย

1. ทักษะคิด หมายถึง จิตลักษณะของบุคคลเป็นความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ โดยมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ รวมทั้งความพร้อมที่จะแสดงพฤติกรรมเฉพาะอย่างต่อบุคคล สิ่งของและสภาพการณ์ที่เกี่ยวข้อง ทักษะคิดประกอบด้วย 3 องค์ประกอบคือ

1.1 ความรู้ เป็นองค์ประกอบในความหมายของการรับรู้เกี่ยวกับ วัตถุ สิ่งของ หรือ เหตุการณ์รวมทั้งความเชื่อของบุคคลต่อสิ่งเหล่านั้นว่าดีหรือเลว มีประโยชน์หรือโทษมากน้อยเพียงใด ถ้าบุคคลมีความรู้เชิงประมาณค่าสิ่งต่าง ๆ ไม่ตรงกับความเป็นจริงหรือเป็นความรู้ที่ไม่ถูกต้องจะทำให้เกิดอคติ หรือมีทัศนคติต่อสิ่งนั้น ๆ ไม่ตรงกับความเป็นจริง เป็นผลให้เกิดผลเสียต่อบุคคลหรือส่วนรวมได้ ดังนั้นการเปลี่ยนทัศนคติที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การปรับความรู้เชิงประมาณค่า โดยการให้ความรู้ที่ตรงกับความเป็นจริงแก่บุคคล

1.2 ความรู้สึกพอใจ เป็นองค์ประกอบในความหมายของความรู้สึกของบุคคล ในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจต่อสิ่งนั้น การที่บุคคลรู้ว่าสิ่งใดดีมีประโยชน์ บุคคลจะเกิดความรู้สึกชอบสิ่งนั้น และตรงกันข้าม ถ้ารู้ว่าสิ่งใดมีโทษบุคคลจะไม่ชอบ หรือ

เกลียดสิ่งนั้น ความรู้สึกพอใจของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด ส่วนใหญ่แล้วจะเกิดโดยอัตโนมัติ และสอดคล้องกับความรู้เชิงประมาณค่าเกี่ยวกับสิ่งนั้นๆ ด้วย

1.3 การมุ่งกระทำ เป็นองค์ประกอบที่หมายถึงความโน้มเอียง หรือความพร้อม ที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความรู้สึกของตนเมื่อบุคคลชอบพอรักใคร่ในสิ่งใด ย่อมมีแนวโน้มที่มีพฤติกรรมตอบสนองในทางบวกกับสิ่งนั้น ตรงกันข้ามหากบุคคลไม่ชอบเกลียดชังสิ่งใด ย่อมมีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมหลีกเลี่ยง หรือตอบสนองในทางลบกับสิ่งนั้นเช่นกัน

2. ความเชื่อมั่นอำนาจในตน หมายถึง การคาดหวังของบุคคลว่าสิ่งต่างๆ ที่ตนได้รับนั้น จะเกิดจากการกระทำของตน หรือการที่บุคคลได้รับรู้ผลต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับตนไม่ว่าจะเป็นความสำเร็จ หรือล้มเหลว ผลดีหรือผลเสียส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำของตนเองและตนยังสามารถควบคุมผลที่เกิดขึ้นให้เป็นไปตามที่ต้องการได้ สามารถที่จะทำนายผลที่เกิดขึ้นได้ด้วย นอกจากนี้ยังมีความเชื่อพื้นฐานอีกว่า ทำดีต้องได้ดี ทำชั่วจะได้ชั่วตอบแทน

3. มุ่งอนาคตและควบคุมตน การมุ่งอนาคต หมายถึงคุณลักษณะทางจิตใจประการหนึ่ง ที่แสดงถึงความสามารถในการคาดการณ์ เล็งเห็นผลดี และผลเสียที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งใกล้และไกลอันจะเกิดขึ้นกับตนเองและสังคม และเล็งเห็นถึงความสำคัญของสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่วนการควบคุมตน หมายถึง ความสามารถของบุคคลที่จะกระทำหรืองดเว้นการกระทำบางอย่าง ที่ต้องใช้ความอดทน หรือเสียสละและสามารถกระทำพฤติกรรมนั้นได้อย่างมีปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสม เป็นเวลานานพอที่จะนำไปสู่ผลที่ต้องการได้ในอนาคต

ส่วนที่สาม คือส่วนที่เป็นราก ซึ่งเป็นจิตลักษณะที่กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย

สติปัญญา หมายถึง ความเฉลียวฉลาดสามารถเข้าใจคิดในระดับนามธรรมได้

โดยสรุป ทฤษฎีต้นไม้อัจฉริยะธรรมสำหรับคนไทยจะแสดงถึงความสัมพันธ์ในเชิงสาเหตุและผลระหว่างจิตลักษณะ 8 ประการกับพฤติกรรมประเภทต่างๆ ของคน และทฤษฎีดังกล่าวได้ชี้ว่าคนไทยมีพฤติกรรมของคนดีและคนเก่งนั้นมีลักษณะทางจิตใจที่สำคัญ 8 ประการคือ

1. การเป็นคนที่เห็นแก่ส่วนรวมมากกว่าเห็นแก่ตัวหรือพวกพ้อง (เหตุผลเชิงจริยธรรมสูง)
2. การเป็นคนที่สามารถคาดการณ์ไกลและรู้จักตนเองให้ข้อดีหรือได้ (มุ่งอนาคตควบคุมตนเอง)
3. เป็นผู้ที่เชื่อว่าทำดีได้ดี (ความเชื่อในอำนาจตน)
4. มีความวิริยะ อุตสาหะ ฝ่าฝืนอุปสรรคจนเกิดความสำเร็จตามเป้าหมาย (แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์)
5. มีความพอใจและเห็นความสำคัญของความดีงาม เห็นโทษของความชั่วร้ายต่างๆ (ทัศนคติ คุณธรรม ค่านิยม ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนั้นและสถานการณ์ที่จะกระทำนั้น) นอกจากนี้ยังมีลักษณะพื้นฐานทางจิตอีก 3 ประการคือ
6. ความเฉลียวฉลาด สามารถเข้าใจและคิดในระดับนามธรรม
7. รู้จักเอาใจเขามาใส่ใจเรา
8. มีสุขภาพจิตดี มีความวิตกกังวลน้อย หรือในปริมาณที่เหมาะสมกับเหตุการณ์

ทัศนคติ เป็นจิตลักษณะประเภทหนึ่ง โดยมีอารมณ์เป็นองค์ประกอบรวมทั้งความพร้อมเฉพาะอย่าง (Shaver, 1977) ทางจิตวิทยาสังคม ทัศนคติมีองค์ประกอบ 3 ประการ คือ 1) องค์ประกอบทางความรู้เชิงการประมาณค่า 2) องค์ประกอบทางความรู้สึก 3) องค์ประกอบทางความมุ่งกระทำ (ดวงเดือน, 2532) สอดคล้องกับงานวิจัยของ Harris and Guten (1979) พบว่าสาเหตุการกระทำพฤติกรรมสุขภาพของปัจเจกชน เช่น การรับการตรวจสุขภาพฟัน การรับภูมิคุ้มกันโรค การควบคุมอาหาร การออกกำลังกาย การพักผ่อน เพราะเขาเชื่อว่าการกระทำข้างต้น จะช่วยให้เขามีสุขภาพดีและอุดม (2534) พบว่าในผู้ปฏิบัติงานเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีทัศนคติดีต่อพฤติกรรม เป็นตัวทำนายที่สำคัญที่สุดของพฤติกรรมการกินอาหารอย่างเหมาะสม การหลีกเลี่ยงสารเสพติดให้โทษ และการรักษานามัยส่วนบุคคล ส่วนการทดลองในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ที่มีการใช้เหตุผลเชิงจริยธรรม ทำให้ทัศนคติความพอใจต่อเรื่องที่ชักจูง และมุ่งกระทำตามการชักจูงในเรื่องนั้น

สูงกว่าผู้ที่ไม่ได้อ่านสารดังกล่าว และผู้ที่อ่านข่าวสาร ชั้นที่สูงกว่าก็จะมีทัศนคติที่ดีกว่า (ทิววัฒน์, 2530) จากการทบทวนเอกสารงานวิจัยจะเห็นว่าการศึกษาที่บุคคลมีทัศนคติต่อพฤติกรรมใด จะรู้ว่าการกระทำใดดีหรือเลว มีประโยชน์หรือโทษ

ความเชื่ออำนาจในตน เป็นขอบเขตความเชื่อของบุคคลว่าแสดงพฤติกรรมของตน จะเป็นผลมาจากอิทธิพลของเหตุการณ์ ในสภาพแวดล้อมรอบๆ ตัว ความเชื่ออำนาจในตน (Internal Locus of Control) เป็นจิตลักษณะที่สำคัญตัวหนึ่ง ในการกำหนดพฤติกรรมที่น่าปรารถนาของบุคคล เกิดจากการรับรู้ต่อผลตอบแทนการกระทำ ว่าเป็นผลมาจากตนเอง ไม่ใช่เป็นผลมาจากผู้อื่น ส่วนความเชื่ออำนาจนอกตน (External Locus of Control) เป็นความคาดหวังทั่วไปของบุคคลว่า สิ่งที่ได้รับนั้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับกระทำของตน แต่ขึ้นอยู่กับสาเหตุต่างๆ จากภายนอก (Rotter, 1966)

การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง เป็นการที่บุคคลสามารถคาดการณ์ไกลและรู้จักบังคับตนให้อดได้ รอได้ รู้จักคิดถึงอนาคต มองเห็นผลดี ผลเสียที่เกิดขึ้นในอนาคตทั้งใกล้และไกลที่จะเกิดกับตนและสังคมในอนาคต การควบคุมตนเอง คือ ความสามารถของบุคคลที่จะกระทำหรืองดเว้นการกระทำบางอย่างที่ต้องการใช้ความอดทน หรือเสียสละ และสามารถกระทำพฤติกรรมนั้นได้อย่างดีปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสม เป็นเวลานานพอที่จะไม่พึ่งพาการควบคุมจากภายนอก ดวงเดือน (2527) บุคคลที่มีลักษณะมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง จะตระหนักถึงอันตรายบางอย่าง และหาทางป้องกันหรือแก้ไขไม่ให้เกิดขึ้น ธีรวัฒน์ (2525) จะเป็นคนที่จัดระเบียบตน (Self-regulation) ซึ่งเป็นความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมของตนทำให้มีความเป็นตัวของตัวเองไม่ขึ้นกับลักษณะสถานการณ์แวดล้อม และทำตนอย่างสม่ำเสมอไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์ใดก็ตาม

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเทือง (2535) ศึกษาเรื่อง ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตตำบลหนองขาม อำเภออาจสามารถ จังหวัดร้อยเอ็ด พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี และ 35-39 ปี เป็นเพศชาย มีความรู้ ทัศนคติ มีความรู้ทัศนคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้รับทราบเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่ จากวิทยุโทรทัศน์

สุรัชย์ (2537) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 14-24 ปี จังหวัดตราด พบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับความรู้เกี่ยวกับการจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดจุกะบอบสูบของเครื่องยนต์ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มสุราหรือของมีเมามาก่อนอื่นก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

เอี่ยมพร (2538) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า ความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนการปฏิบัติอยู่ในเกณฑ์ดี ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติ แต่ทัศนคติมีความสัมพันธ์ทางลบกับความรู้และการปฏิบัติ การเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่าไม่แตกต่างกัน และนักเรียนทั้งสองกลุ่มมีความรู้และทัศนคติไม่แตกต่างกัน

มณีนรัตน์ (2538) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ต่างๆ กัน เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่า มีองค์ประกอบหลายประการที่เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้น และโดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับที่ประมาท ขับขี่ด้วยความลึกลับ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับเร็วกว่ากฎหมายกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่งขันทันกับเพื่อน หรือมีการทำทายเป็นเพื่อน

ประภา (2539) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า ร้อยละ 97.70 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การพูดคุยกับรถคันอื่นขณะขับขี่ มีการขับขี่โดยมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน สวมเสื้อสีดำหรือเสื้อสีเข้มขณะขับขี่ในเวลากลางคืน ส่วนปัจจัยที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ การประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของคนใกล้ชิด

ในครอบครัว จำนวนครั้งการถูกจับกุมหรือรับใบสั่ง ความถี่ของการดื่มสุราขณะขับรถ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์ขับขี่ การประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่รุนแรงของผู้ขับขี่และบุคลิกภาพ

กฤตยา (2540) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 381 คน ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่อด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับสูง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิวัฒน์ (2540) การศึกษาเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและภาคใต้ที่ศีรษะในวชิรพยาบาล ผลการวิจัยพบว่าสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่สมอง และทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ได้แก่ การไม่ให้สัญญาณไฟหรือให้สัญญาณไฟเป็นบางครั้งเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุ 3.72 เท่า การให้ผู้โดยสารมากกว่า 1 คน มีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บ 2.5 เท่า การไม่ตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำมีโอกาสเสี่ยง 1.71 เท่า

เกียรติก้อง ไกร (2541) ศึกษาการศึกษาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชจาง จังหวัดนครศรีธรรมราชกลุ่มตัวอย่างจำนวน 250 ราย ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุไม่เกิน 20 ปี ร้อยละ 35.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บเป็น 3.10 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ธิดารัตน์ (2541) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษา ตอนปลาย อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาส

เสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บัจอร (2541) ได้ทำการศึกษาถึงประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษา ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษา โดยนำทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อการป้องกันโรค และการให้แรงสนับสนุนทางสังคม ร่วมกับวิธีการทางสุขศึกษา มาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมซึ่งประกอบด้วย การบรรยาย การสาธิต การฝึกปฏิบัติ การได้รับแรงสนับสนุนจากครูประจำชั้นและตำรวจ ผลการวิจัย ปรากฏว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เวียงพยอม (2542) ศึกษาการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อ ส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้กลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ของการมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุมาลัย (2543) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สร้อยฤทธิ์ (2544) ศึกษาความรู้ ความเข้าใจ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 317 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิทยา และคณะ (2544) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

Winn (1985) ได้ศึกษาวิธีวิเคราะห์สุขภาพสายตาการมองเห็นในสภาพการณ์จำลอง ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดและผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ ในการศึกษาครั้งนี้ได้กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นกลุ่มทดลองจากอาสาสมัครที่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถฯ แล้ว โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ กลุ่มผู้ขับขี่ผ่านการฝึกหัดและกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบได้แก่ กลุ่มผู้ที่ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การทดลองทดสอบสายตาการมองเห็น รวมไปถึงทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์บนคันบังคับที่มีสถานการณ์จำลองและมีการบันทึกด้วยกล้องคิสสโคป ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ แต่กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดมีสายตาในการมองเห็นและทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

Lease and Allen (1986) ได้ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมือง ที่เป็นศูนย์กลางภาคใต้ของรัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า ประสบการณ์ หรือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจร และพบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิการเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์จะประสบอุบัติเหตุ และฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง

Brooks (1987) ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยความสำคัญและปัญหาของงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงต้องการมุ่งศึกษาถึงความรู้ ความเข้าใจ และนโยบายทางสังคมที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งขอบข่าย ทฤษฎีของงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่

ที่ไม่ถูกต้องซึ่งถือว่าเป็นนโยบายการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ อันได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับเกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี่ และการรับรู้ทางสังคม ซึ่งมีงานวิจัย 3 ชิ้น โดยงานวิจัยครั้งที่ 1 เป็นการสำรวจถึงสาเหตุการขับขี่ที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมถึงศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยทำการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน จำนวน 209 คน และสำรวจทางนิตยสาร ส่วนงานวิจัยครั้งที่ 2 ศึกษาอิทธิพลของประสบการณ์การขับขี่และระดับทักษะเกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์รวมถึงการรับรู้เกี่ยวกับสังคม โดยสัมภาษณ์ความคิดเห็นและความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนด้วยแบบทดสอบ จำนวน 219 คน และงานวิจัยครั้งที่ 3 ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขาดความรู้ด้านทักษะและเทคนิคการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายทางสังคมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ใช้การสำรวจทางไปรษณีย์จากผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 570 คน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวน 132 คน ซึ่งผลการวิจัยทั้งสามครั้งนี้สนับสนุนข้อบ่งชี้ทางทฤษฎีและการนำไปปรับใช้ในการทำวิจัยครั้งต่อไปกล่าวคือควรมีงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น

Potvin *et al.* (1988) ได้ทำการศึกษาโปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่ในกลุ่มเด็กวัยรุ่นในรัฐ Quebec สหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 1983 โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้จากบทเรียนในชั้นเรียน 30 ชั่วโมง และการฝึกการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัย 8 ถึง 10 ชั่วโมง ทำการทดลอง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มทดลองเป็นกลุ่มที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายอายุ 18-25 ปี กลุ่มเปรียบเทียบเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 16-17 ปี หลังการทดลองเป็นเวลา 1 ปี พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มเปรียบเทียบสูงกว่ากลุ่มทดลอง และพบว่าผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 และเพศหญิงที่มีอายุ มากกว่า 18 ปี มีอัตราการได้รับอุบัติเหตุลดลง

Johnston (1990) ศึกษาการบาดเจ็บทางศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใส่หมวกนิรภัยและไม่ใส่หมวกนิรภัย โดยงานวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นความสำคัญที่ว่าปริมาณการขับขี่รถจักรยานยนต์มีมากขึ้นการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและอันตรายที่เกิดขึ้นได้ โดยประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์จากโรงพยาบาล จำนวน 155 คน เปรียบเทียบกันสองกลุ่ม เพื่อเปรียบเทียบการบาดเจ็บและความทรمانจากการบาดเจ็บทางศีรษะของกลุ่มที่ขับขี่จักรยานยนต์ที่ใส่หมวกนิรภัยกับกลุ่มที่ไม่ใส่หมวกนิรภัย ซึ่งผลการวิจัยไม่พบค่านัยสำคัญทางสถิติแต่จากงานวิจัยนี้ได้เสนอแนะว่า ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับประสิทธิภาพของ

หมวกนิรภัย และความทู่พพลภาพในระยะยาว และโครงการความปลอดภัยในการขับจี้รถจักรยานยนต์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงข้อบ่งชี้ในการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ต่อไป

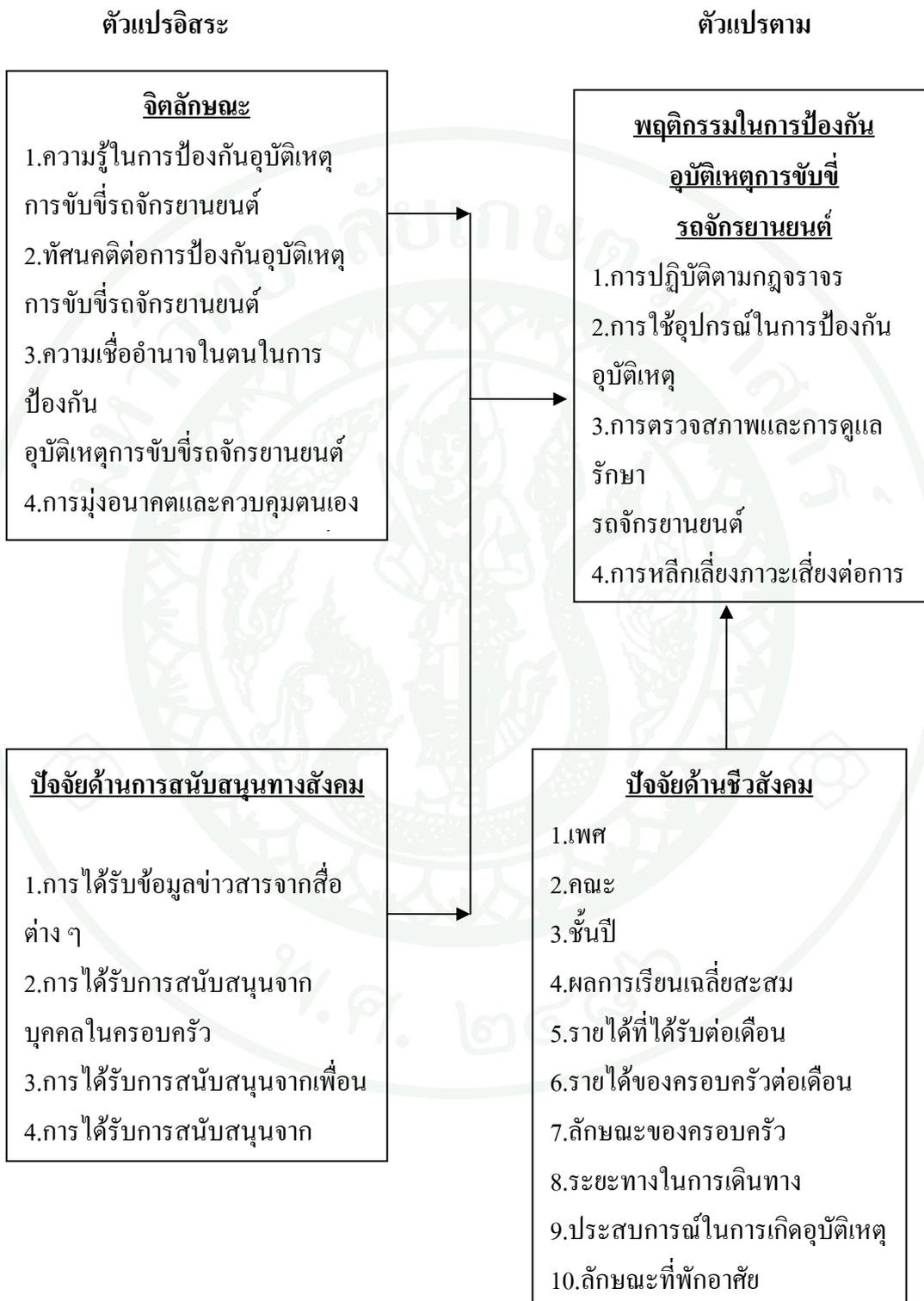
Kelly *et al.* (1991) อ้างใน สุมาลัย (2543) ได้ศึกษาถึงผลการใช้หมวกนิรภัยในการลดอัตราตาย อัตราป่วย และค่าความสูญเสียในการดูแลรักษา ซึ่งเป็นผลจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จากแผนกฉุกเฉินของศูนย์การแพทย์ทั้งหมด 8 แห่งในรัฐอิลลินอยส์ ระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนตุลาคม 1988 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 14.6 และไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 85.4 และพบว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่า รวมถึงมีบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากกว่า และการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บ และพบว่าร้อยละ 23 ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเพิ่มมากขึ้นด้วย

ในส่วนของการวิจัยครั้งนี้ จะศึกษาปัจจัยทางจิตลักษณะของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เฉพาะในเรื่องทัศนคติ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง รวม 3 ด้าน ซึ่งจะเป็นตัวทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

จากการศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับจี้รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism Model) ซึ่งเน้นความสำคัญของการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสถานการณ์ ปฏิสัมพันธ์นี้เกิดขึ้นมีความเชื่อมโยงและต่อกันซึ่งไม่สามารถแยกออกจากกันได้ต่อพฤติกรรมมนุษย์ มีข้อดกลงเบื้องต้นว่าการปฏิสัมพันธ์ระหว่างลักษณะจิตของบุคคลกับสถานการณ์ที่เขาประสบอยู่เป็นแหล่งริเริ่ม และกำหนดพฤติกรรมของบุคคล หลักสำคัญของรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมคือ มีการกำหนดตัวแปรที่เป็นสาเหตุของพฤติกรรมไว้ 3 ประเภท ได้แก่ (1) ลักษณะทางจิตของผู้กระทำ (2) ลักษณะของสถานการณ์ที่มีความหมายก่อให้เกิดการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้น และ (3) สาเหตุร่วมระหว่างลักษณะทางจิตกับลักษณะของสถานการณ์ ซึ่งอาจวัดและศึกษาได้ในรูปของการรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับ

ลักษณะบางประการ โดยมีการตีความหมายหรือการมองเห็นความสำคัญของสถานการณ์นั้นๆ ของบุคคลผู้กระทำ กล่าวโดยสรุปว่าการวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรมรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม มุ่งศึกษาสาเหตุของพฤติกรรมทั้งภายใน (ลักษณะทางจิตใจ) และภายนอกตัวบุคคล (สถานการณ์ หรือสภาพแวดล้อมทางสังคม) นับเป็นรูปแบบการวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรมที่เหมาะสมกับ ปัญหาการวิจัยในแนวพฤติกรรมศาสตร์ในรูปแบบนี้ ซึ่งเป็นความพยายามที่จะแสวงหาความรู้และ ข้อสรุปเกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์อย่างครอบคลุม โดยอาศัยแนวคิดจากหลายสาขาวิชาร่วมกัน ทั้งสาขาที่เน้นการศึกษาลักษณะภายในจิตใจของบุคคล และสาขาที่เน้นความสำคัญของ สภาพแวดล้อมภายนอกตัวบุคคลว่าจะเป็นเหตุการณ์หรือกลุ่มบุคคล (Magnusson and Endler, 1997) นำมากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาและประมวลเอกสารการวิจัยที่เกี่ยวข้องผู้วิจัย ได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยดังนี้

1. ปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับต่อเดือน รายได้ของครอบครัวต่อเดือน ลักษณะของครอบครัว ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรยานยนต์ ลักษณะของที่พักอาศัย วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
2. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
3. ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับแรงสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
4. กลุ่มตัวแปรจากปัจจัยด้านชีวสังคม ปัจจัยด้านจิตลักษณะและปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้ดีกว่าการทำนายจากตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเพียงตัวแปรเดียว

อุปกรณ์และวิธีการ

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีระเบียบวิธีวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive Research) เป็นประเภทการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Study)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำนวน 3,306 คน (สำนักวิทยบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2552)

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างคือ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่จบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นเป็นยาพาหนะมาเรียน จำนวน 424 คน ซึ่งนำกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยกำหนดสัดส่วนจำแนกตามคณะและจำแนกตามชั้นปีที่ 1-4 ออกเป็นสัดส่วน 1:3:3 แล้วนำกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาสุ่มอย่างเป็นระบบ (Systemic Sampling) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคณะและชั้นปี

คณะ	ชั้นปีของนิสิต				ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
	ชั้นปี(1)	ชั้นปี(2)	ชั้นปี(3)	ชั้นปี(4)		
ทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมเกษตร	156	122	96	111	485	64
คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์	417	488	279	324	1,508	180
ศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ	329	315	311	358	1,313	180
รวม	902	925	686	793	3,306	424

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวม ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาจากทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลให้ครอบคลุม เนื้อหาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทางชีวสังคม

ข้อมูลทางชีวสังคม เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะของครอบครัว ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะที่พำนักอาศัย รถจักรยานยนต์ที่ใช้เป็นประจำ ใบอนุญาตในการขับขี่ วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา การอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านจิตลักษณะ แบ่งเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะแบบสอบถาม เป็นแบบเลือกตอบ 3 ตัวเลือก คือใช่ ไม่ใช่ ไม่ทราบ

เกณฑ์การให้คะแนน

- 1 หมายถึง ตอบถูก
- 0 หมายถึง ตอบผิด
- 0 หมายถึง ตอบไม่ทราบ

พิจารณาจากค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ค่าพิสัยของคะแนนโดยกำหนดระดับความรู้โดยใช้เกณฑ์ของซูกรี (2541) ในการกำหนดระดับ ดังนี้

- มีความรู้ระดับสูงได้คะแนนมากกว่า $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด
- มีความรู้ระดับปานกลางได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} \pm 1/2S.D.$
- มีความรู้ต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

ส่วนที่ 2 ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตรประเมินค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า แต่ละข้อมีมาตรวัด 4 หน่วย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

- 4 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 3 หมายถึง เห็นด้วย
- 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

- 1 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 2 หมายถึง เห็นด้วย
- 3 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 4 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เกณฑ์การพิจารณาระดับเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้

มีเจตคติระดับสูงได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด

มีเจตคติระดับปานกลางได้คะแนนระหว่าง $\bar{X} \pm 1/2S.D.$

มีเจตคติระดับต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มี ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบประเมินค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า แต่ละข้อมีมาตรวัด 4 หน่วย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

- 4 หมายถึง จริงที่สุด
- 3 หมายถึง จริง
- 2 หมายถึง ไม่จริง
- 1 หมายถึง ไม่จริงเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

- 1 หมายถึง จริงที่สุด
- 2 หมายถึง จริง
- 3 หมายถึง ไม่จริง
- 4 หมายถึง ไม่จริงเลย

เกณฑ์การพิจารณาระดับความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันจากการจับขังรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้

มีระดับความเชื่ออำนาจในตนสูงได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด

มีระดับความเชื่ออำนาจในตนปานกลางได้คะแนนระหว่าง $\bar{X} \pm 1/2S.D.$

มีระดับความเชื่ออำนาจในตนต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

ส่วนที่ 4 ลักษณะการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับขังรถจักรยานยนต์ มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประเมินค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า และแต่ละข้อมีมาตรวัด 4 หน่วย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

- 4 หมายถึง จริงที่สุด
- 3 หมายถึง จริง
- 2 หมายถึง ไม่จริง
- 1 หมายถึง ไม่จริงเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

- 1 หมายถึง จริงที่สุด
- 2 หมายถึง จริง
- 3 หมายถึง ไม่จริง
- 4 หมายถึง ไม่จริงเลย

เกณฑ์การพิจารณาลักษณะการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้

มีระดับการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองสูงได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด

มีระดับการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองปานกลางได้คะแนนระหว่าง $\bar{X} \pm 1/2S.D.$

มีระดับการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

ตอนที่ 3 ข้อมูลการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประเมินค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า แต่ละข้อมีมาตรวัด 4 หน่วย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

- 4 หมายถึง ได้รับมากที่สุด
- 3 หมายถึง ได้รับมาก
- 2 หมายถึง ได้รับน้อย
- 1 หมายถึง ไม่ได้รับเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

- 1 หมายถึง จริงที่สุด
- 2 หมายถึง จริง
- 3 หมายถึง ไม่จริง
- 1 หมายถึง ไม่จริงเลย

เกณฑ์การพิจารณาการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม แบ่งเป็น 4 ระดับดังนี้

มีระดับการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมสูงได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด

มีระดับการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมสูงปานกลางได้คะแนนระหว่าง $\bar{X} \pm 1/2S.D.$

มีระดับการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

ตอนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตรประเมินค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่าแต่ละข้อมีมาตรวัด 4 หน่วย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

- 4 หมายถึง ปฏิบัติมากที่สุด
- 3 หมายถึง ปฏิบัติมาก
- 2 หมายถึง ปฏิบัติน้อย
- 1 หมายถึง ปฏิบัติน้อยที่สุด

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

- 1 หมายถึง ปฏิบัติมากที่สุด
- 2 หมายถึง ปฏิบัติมาก
- 3 หมายถึง ปฏิบัติน้อย
- 4 หมายถึง ปฏิบัติน้อยที่สุด

เกณฑ์การพิจารณาพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 3 ระดับดังนี้

มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุสูงได้คะแนนอยู่ระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$ ถึงคะแนนสูงสุด

มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุปานกลางได้คะแนนระหว่าง $\bar{X} + 1/2S.D.$

มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำได้คะแนนอยู่ระหว่างคะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $\bar{X} - 1/2S.D.$

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ศึกษาจากเอกสาร ตำราทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัย
2. ศึกษาเอกสาร ตำรา วารสาร แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการศึกษา ปรึกษาทางจิตลักษณะตามทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม
3. นำข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับจากการศึกษา โดยมีข้อคำถามทั้งปลายปิดและปลายเปิด และมีเนื้อหาสาระครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยสร้างตามกรอบในการทำแบบสอบถามที่กำหนดไว้
4. นำเครื่องมือที่สร้างไว้แล้ว เสนอต่อกรรมการที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบเนื้อหาความถูกต้องนำมาปรับปรุงแก้ไข
5. นำร่างแบบวัดไปตรวจสอบคุณภาพ

การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม

1. ตรวจสอบความตรง (Validity)

ความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยนำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงไปให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน (ภาคผนวก ก.) ตรวจสอบความถูกต้องในส่วนของโครงสร้างเนื้อหาของแบบสอบถาม และภาษาที่ใช้ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข

2. การตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร จำนวน 30 คน แล้วนำข้อมูลจากการทดลองมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น ดังนี้

2.1 ในส่วนแบบวัดความรู้นำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นโดยวิธีของ Kuder Richardson (KR20) ได้ค่าความเชื่อมั่น = .79

2.2 ในส่วนแบบวัดถามเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง แรงสนับสนุนทางสังคม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ได้นำมาวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach (α ที่ระดับนัยสำคัญ .05) ได้ค่าความเชื่อมั่นดังนี้

2.2.1 แบบวัดถามทัศนคติ	ค่าความเชื่อมั่น = .81
2.2.2 แบบวัดถามความเชื่ออำนาจในตน	ค่าความเชื่อมั่น = .77
2.2.3 แบบวัดถามการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง	ค่าความเชื่อมั่น = .79
2.2.4 แบบวัดถามการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม	ค่าความเชื่อมั่น = .82
2.2.5 แบบวัดถามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ค่าความเชื่อมั่น = .82

3. การหาค่าอำนาจจำแนก แบบวัดความรู้วิเคราะห์ค่าอำนาจจำแนก โดยการหาค่าสหสัมพันธ์ Point biserial correlation แบบวัดทัศนคติ แบบวัดความเชื่ออำนาจในตน แบบวัดการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง แบบวัดการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม แบบวัดพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยการทดสอบค่า t (Separated t-test) โดยกำหนดค่านัยสำคัญที่ระดับ .05 เป็นรายชื่อ ข้อที่มีนัยสำคัญทางสถิติถือว่าจำแนกได้

4. การหาค่าความยากง่าย ในแบบวัดความรู้ เป็นรายชื่อวิเคราะห์จากสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้ที่ตอบข้อสอบในแต่ละข้อถูก ต่อจำนวนผู้เข้าสอบทั้งหมด เกณฑ์ความยากของข้อสอบ กำหนดไว้อยู่ระหว่าง .20 ถึง .80

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

1. ผู้วิจัยขอหนังสือจากภาควิชาพลศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถึงผู้อำนวยการสำนักงานวิทยาเขต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เพื่อขออนุญาตและขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ติดต่อประสานงานขอความร่วมมือจากผู้อำนวยการสำนักงานวิทยาเขตมหา วิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เพื่ออธิบายถึงวัตถุประสงค์ในการดำเนินการวิจัย และเนื้อหาที่ใช้สอบถาม

3. การเก็บตัวอย่างเก็บตามภาคตัดขวางช่วงเวลา ตั้งแต่เวลา 08.30-16.30 น. ในวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2552 ใช้เวลาในการเก็บข้อมูล

3 สัปดาห์

4. ในการเก็บกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยมีผู้ช่วยวิจัยในการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างร่วมด้วย จำนวน 1 คน ทั้งนี้โดยได้ทำการฝึกอบรมผู้ช่วยวิจัย พร้อมทั้งแนะนำรายละเอียดข้อมูลรายชื่อของแบบสอบถาม และวิธีดำเนินการเก็บข้อมูลโดยละเอียด

5. การเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยได้ทำการเดินสำรวจและเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง โดยการเลือกเก็บข้อมูลเฉพาะกลุ่มตัวอย่างซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการขับขี่เท่านั้น และดำเนินการเก็บข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างตามอาคารเรียนรวมและอาคารเรียนของนิสิตแต่ละคณะ

6. เมื่อนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ตอบแบบสอบถามเสร็จแล้วผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยในการเก็บข้อมูลช่วยกันเก็บแบบสอบถามคืนและมีการตรวจ สอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ความถูกต้อง และครบถ้วนของคำตอบ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้นำแบบสอบถามทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์ ผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้ค่าสถิติดังนี้

1. ข้อมูลด้านชีวสังคม ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ปัจจัยด้านแรงสนับสนุนทางสังคม นำมาวิเคราะห์หาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเพื่ออธิบายลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง
2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชีวสังคมกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square)
3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตลักษณะกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
4. วิเคราะห์ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

5. วิเคราะห์ค่าตัวแปรทำนายพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้สถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ด้วยวิธี Stepwise Method



ผลการวิจัยและวิจารณ์

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และศึกษาตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่จักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ คือ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่าไคสแควร์ (χ^2 -test) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยจิตลักษณะ ปัจจัยสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) นอกจากนี้ยังมีสถิติขั้นรองในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และการวิเคราะห์ตัวแปรทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยใช้สถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression analysis)

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอโดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ลักษณะปัจจัยทางชีวสังคม ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ตอนที่ 2 ลักษณะของตัวแปรที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ตอนที่ 1 ลักษณะปัจจัยทางชีวสังคมของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะทางชีวสังคม

(n= 424)

ลักษณะทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	227	53.5
หญิง	197	46.5
2. คณะ		
คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์	184	43.4
คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ	177	41.7
คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมเกษตร	63	14.9
3. ชั้นปี		
1	107	25.3
2	101	23.8
3	106	25.0
4	110	25.9
4. เกรดเฉลี่ยสะสม		
1.00-1.50	5	1.2
1.51-2.00	48	11.3
2.01-2.50	120	28.3
2.51-3.00	212	50.0
3.01-3.50	30	7.1
3.50 ขึ้นไป	9	2.1

ตารางที่ 2 (ต่อ)

(n= 424)		
ลักษณะทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5. รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 500	3	0.7
500-999 บาท	5	1.2
1,000-1,499 บาท	5	1.2
1,500-1,999 บาท	12	2.8
2,000-2,499 บาท	37	8.7
สูงกว่า 2,499 บาท	362	85.4
6. รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน		
1,000-2,999 บาท	8	1.9
3,000-4,999 บาท	13	3.5
5,000-6,999 บาท	15	3.8
7,000-8,999 บาท	76	17.9
9,000 บาทและมากกว่า	309	72.9
7. ลักษณะครอบครัว		
อยู่ด้วยกัน	335	79
แยกกันอยู่	74	17.5
หม้าย	12	2.8
อื่น ๆ	3	0.7
8. ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา		
ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร	83	19.5
1.0-4.9 กม.	295	69.6
5.0-8.9 กม.	11	2.6
9.0 กม. ขึ้นไป	35	8.3
9. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์		
เคย	185	43.6
ไม่เคย	239	56.4

ตารางที่ 2 (ต่อ)

(n= 424)		
ลักษณะทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10. ลักษณะที่พักอาศัย		
บ้านส่วนตัว	17	4.0
บ้านญาติ	6	1.4
หอพัก	399	94.1
อื่น ๆ	2	0.5
11. รถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่เป็นประจำเป็นของใคร		
ของตนเอง	64	15.1
ของบิดา-มารดา	239	56.4
ของเพื่อน	115	27.1
อื่น ๆ	6	1.4
12. มีใบขับขี่อนุญาตรถยนต์		
ไม่มี	128	30.2
มี ได้มาโดยทำเรื่องขอใบอนุญาต	269	63.4
มี ได้มาโดยวิธีอื่น ๆ	2	0.5
มี แต่ใบอนุญาตหมดอายุ	25	5.9
13. วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา		
รถโดยสารประจำทาง	20	4.7
รถยนต์ส่วนตัว	103	24.3
รถจักรยานยนต์	257	60.6
อื่น ๆ	44	10.4
14. การเข้าอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยใน มก.จกส.		
เคย	28	6.6
ไม่เคย	396	93.4

จากตารางที่ 2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย ร้อยละ 53.5 เป็นนิสิตคณะวิทยาศาสตร์ และวิศวกรรมศาสตร์ ร้อยละ 43.4 เป็นนิสิตชั้นปีที่ 4 ร้อยละ 25.9 มีเกรดเฉลี่ยสะสม อยู่ระหว่าง 2.51-3.00 ร้อยละ 50 มีรายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน ได้รับสูงกว่า 2,499 บาท ร้อยละ 85.4

มีรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน มากกว่า 9,000 บาท ร้อยละ 72.9 พ่อแม่อาศัยอยู่ด้วยกัน ร้อยละ 79.0 การเดินทางมาสถานศึกษา มีระยะทางอยู่ระหว่าง 1.0-4.9 กิโลเมตร ร้อยละ 69.6 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 56.4 อาศัยอยู่ในหอพัก ร้อยละ 94.1 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ เป็นรถของบิดา-มารดา ร้อยละ 56.4 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 63.4 เดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 60.6 และการเข้ารับการอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย ไม่เคยเข้ารับการอบรม ร้อยละ 93.4

ตอนที่ 2 ลักษณะของตัวแปรที่ทำการศึกษา

ตัวแปรที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

1. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ

ประกอบด้วยตัวแปรย่อย 4 ด้าน ได้แก่

- 1.1 ด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.2 ด้านทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.3 ด้านความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.4 ด้านการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับความรู้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มีความรู้ระดับมาก	125	29.5
มีความรู้ระดับปานกลาง	212	50.0
มีความรู้ระดับต่ำ	87	20.5

จากตารางที่ 3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 50.0 รองลงมามีความรู้ในระดับสูง ร้อยละ 29.5

1.2 จิตลักษณะด้านทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับทัศนคติ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุระดับดี	85	20.0
มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุระดับปานกลาง	193	45.5
มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุระดับไม่ดี	146	34.5

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.5 รองลงมามีทัศนคติในระดับไม่ดี ร้อยละ 34.5

1.3 จิตลักษณะด้านความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของระดับความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับความเชื่ออำนาจในตน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความเชื่ออำนาจในตนระดับมาก	107	25.2
ความเชื่ออำนาจในตนปานกลาง	200	47.2
ความเชื่ออำนาจในตนระดับน้อย	117	27.6

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่ออำนาจในตน อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.2 รองลงมา มีความเชื่ออำนาจในตนระดับน้อย ร้อยละ 27.6

1.4 จิตลักษณะด้านการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองระดับมาก	135	31.8
การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองระดับปานกลาง	142	33.5
การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองระดับน้อย	147	34.7

จากตารางที่ 6 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในระดับน้อย ร้อยละ 34.7 รองลงมา มีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 33.5

2. ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมระดับมาก	99	23.3
ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมระดับปานกลาง	192	45.3
ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมระดับน้อย	133	31.4

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.3 รองลงมา ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 31.4

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุระดับดี	83	19.6
พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุระดับปานกลาง	218	51.4
พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุระดับควรปรับปรุง	123	29.0

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.4 รองลงมามีพฤติกรรมอยู่ในระดับควรปรับปรุง ร้อยละ 29.0

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ขอนำเสนอรายละเอียดของผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานข้อที่ 1

ได้กำหนดสมมติฐานไว้ว่า ปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะของเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ การเข้าอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยใน มก.ฉกส. มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร การวิเคราะห์ในส่วนนี้ใช้ไคสแควร์ (χ^2 -test) ผลการวิเคราะห์ดังปรากฏในตารางที่ 9-15

ตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

เพศ	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	ชาย	60 (14.2)	108 (25.5)			
หญิง	23 (5.4)	110 (25.9)	64 (15.1)	197 (46.5)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 9 พบว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

คณะ	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	วว.	53 (12.5)	82 (19.3)			
ศว.	17 (4.0)	111 (26.2)	49 (11.6)	177 (41.7)		
ทอ.	13 (3.1)	25 (5.9)	25 (5.9)	63 (14.9)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 10 พบว่า คณะ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างชั้นปีกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ชั้นปีที่	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	ปี 1	42 (9.9)	45 (10.6)			
ปี 2	16 (3.8)	62 (14.6)	23 (5.4)	101 (23.8)		

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ชั้นปีที่	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ			รวม	χ^2	p-value
	(จำนวนร้อยละ)					
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
ปี 3	14 (3.3)	43 (10.1)	49 (11.6)	106 (25.0)		
ปี 4	11 (2.3)	68 (16.0)	31 (7.3)	110 (25.9)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 11 พบว่าชั้นปี มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างผลการเรียนเฉลี่ยสะสมกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ			รวม	χ^2	p-value
	(จำนวนร้อยละ)					
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
1.00-1.50	1 (0.2)	3 (0.7)	1 (0.2)	5 (1.2)	20.106*	.028
1.51-2.00	18 (4.3)	18 (4.2)	12 (2.8)	48 (11.3)		
2.01-2.50	27 (6.4)	60 (14.1)	33 (11.5)	120 (28.3)		
2.51-3.00	27 (6.4)	118 (27.8)	67 (15.8)	212 (50)		

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ผลการเรียน เฉลี่ยสะสม	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	3.01-3.50	8 (1.9)	16 (3.8)			
3.50 ขึ้นไป	2 (0.4)	3 (0.7)	4 (0.9)	9 (2.1)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 12 พบว่า ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ที่ได้รับต่อเดือนกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

รายได้ที่ได้รับ เฉลี่ยต่อเดือน	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	ต่ำกว่า 500	5 (1.2)	2 (0.5)			
1,000-1,499 บาท	1 (0.2)	4 (0.9)	0 (0)	5 (1.2)		
1,500-1,999 บาท	6 (1.4)	4 (0.9)	2 (0.5)	12 (2.8)		
2,000-2,499 บาท	13 (3.1)	20 (4.7)	4 (1.0)	37 (8.7)		

ตารางที่ 13 (ต่อ)

รายได้ที่ได้รับ เฉลี่ยต่อเดือน	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	สูงกว่า 2,499 บาท	58 (13.7)	188 (44.3)			

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 13 พบว่ารายได้ที่ได้รับต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือนกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

รายได้ครอบครัวเฉลี่ย ต่อเดือน	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	1,000-2,999 บาท	2 (0.5)	6 (1.4)			
3,000-4,999 บาท	8 (1.9)	4 (0.9)	1 (0.2)	13 (3.1)		
5,000-6,999 บาท	7 (1.7)	6 (1.4)	2 (0.5)	15 (3.5)		
7,000-8,999 บาท	14 (3.3)	44 (10.4)	18 (4.2)	76 (17.9)		
มากกว่าหรือเท่ากับ 9,000 บาท	52 (12.3)	158 (37.3)	102 (24)	312 (73.6)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 14 พบว่ารายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะครอบครัวของนิสิตกับระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ลักษณะครอบครัว	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม n=424	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
อยู่ด้วยกัน	72 (16.9)	167 (39.4)	96 (22.6)	335 (79.0)	7.503	0.277
แยกกันอยู่	8 (1.9)	42 (9.9)	24 (5.7)	74 (17.4)		
หม้าย	3 (0.8)	6 (1.4)	3 (0.8)	12 (2.8)		
อื่น ๆ		3 (0.8)		3 (0.8)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 15 พบว่าลักษณะครอบครัว ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษากับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร	24 (5.7)	42 (9.9)	17 (4.0)	83 (19.6)	47.429**	.001
1.0-4.9 กม.	37 (8.7)	159 (37.4)	99 (23.3)	295 (69.9)		
5.0-8.9 กม.	2 (0.5)	6 (1.4)	3 (0.7)	11 (2.6)		
9.0 กม. ขึ้นไป	20 (4.7)	11 (2.6)	4 (0.9)	35 (8.2)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 16 พบว่าระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
เคย	44 (10.4)	96 (22.6)	45 (10.6)	185 (43.6)	7.422	.115
ไม่เคย	39 (9.2)	122 (28.8)	78 (18.4)	239 (56.4)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 17 พบว่า ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่พักอาศัยกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ลักษณะที่พักอาศัย	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
บ้านส่วนตัว	8 (1.9)	7 (1.7)	2 (0.5)	17 (4.0)	16.393*	.012
บ้านญาติ		5 (1.2)	1 (0.2)	6 (1.4)		
หอพัก	75 (17.7)	206 (48.6)	118 (27.8)	399 (94.1)		

ตารางที่ 18 (ต่อ)

ลักษณะที่พักอาศัย	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	อื่น ๆ					

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 18 พบว่า ที่อาศัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะเจ้าของรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ลักษณะเจ้าของรถ	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	ของตัวเอง	24 (5.7)	30 (7.1)			
ของบิดา	27 (6.4)	134 (31.6)	78 (18.4)	239 (56.4)		
ของเพื่อน	27 (6.4)	53 (12.5)	35 (8.3)	115 (27.1)		
อื่น ๆ	5 (1.2)	1 (0.2)		6 (1.4)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 19 พบว่า ลักษณะเจ้าของรถ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 20 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
	ไม่มี	31 (7.3)	56 (13.2)			
มี ได้มาโดยทำเรื่องขอใบอนุญาต	49 (11.6)	147 (34.7)	73 (17.2)	269 (63.4)		
มี ได้มาโดยวิธีอื่น ๆ	0 (0)	1 (0.2)	1 (0.2)	2 (0.5)		
มี แต่ใบอนุญาตหมดอายุ	3 (0.7)	14 (3.3)	8 (1.9)	25 (5.9)		

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 20 พบว่าการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 21 ความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการเดินทางมาสถานศึกษากับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

วิธีการเดินทางมา สถานศึกษา	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
รถโดยสาร	7	6	6	20	21.023**	.002
	(1.7)	(1.4)	(1.4)	(4.7)		
ประจำทาง	14	51	51	103		
	(3.3)	(12.0)	(12.0)	(24.3)		
รถจักรยานยนต์	45	141	141	257		
	(10.6)	(33.3)	(33.3)	(60.6)		
อื่น ๆ	17	20	20	44		
	(4.0)	(4.7)	(4.7)	(10.4)		

** p \leq .01

จากตารางที่ 21 พบว่าวิธีการเดินทางมาสถานศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 22 ความสัมพันธ์ระหว่างการเข้าอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยใน มก.จกส. กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

การเข้าอบรมโครงการ ขับขี่ปลอดภัย	ระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ			
เคย	12 (2.8)	9 (2.1)	7 (1.6)	28 (6.7)	11.529*	.021
ไม่เคย	71 (16.8)	209 (49.3)	116 (27.3)	396 (93.3)		

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 22 พบว่า การอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ได้ว่า ปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ ผลการเรียนรู้เฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือน ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา และการเข้าอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ส่วนปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และ การมีใบอนุญาตขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานข้อที่ 2

กำหนดสมมติฐานไว้ว่า ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ทักษะ ความเชื่อในอำนาจตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ตารางที่ 23 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยจิตลักษณะกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ปัจจัยทางจิตลักษณะ	พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ					r	p-value
	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)						
	1	2	3	4	5		
ความรู้	.006	.019	.112*	.146**	.066.	.546**	.000
ทัศนคติ	.473**	.298**	.227**	.219**	.478**		
ความเชื่อในอำนาจตน	.403**	.357**	.251**	.196**	.442**		
การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง	.144**	.158**	.222**	.243**	.176**		

** $p \leq .01$

หมายเหตุ 1 = พฤติกรรมในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจร

2 = พฤติกรรมในเรื่องการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ

3 = พฤติกรรมในเรื่องการตรวจสภาพและการดูแลรักษาจักรยานยนต์

4 = พฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

5 = พฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงสารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 23 พบว่า ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่า $r = .546$ ดังนั้นเป็นการยอมรับสมมติฐาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานข้อที่ 3

กำหนดสมมติฐานไว้ว่า ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน และการได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ตารางที่ 24 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

(n=424)

ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	p-value
	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	
การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ	.234**	.000
การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว	.279**	.000
การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน	.456**	.000
การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา	.497**	.000

** $p \leq .01$

จากตารางที่ 24 พบว่า ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม การได้รับการได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังนั้นเป็นการยอมรับสมมติฐาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานข้อที่ 4

กำหนดสมมติฐานไว้ว่า ปัจจัยด้านจิตลักษณะ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ โดยใช้วิธี stepwise

ตารางที่ 25 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเป็นขั้นตอน (stepwise) ในการทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ตัวแปร	R	R ² (ร้อยละ)	R ² Change	F
แรงสนับสนุนทางสังคม	.551	30.4	-	184.179**
ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	.634	40.2	9.8	141.5**
ความเชื่อในอำนาจตน	.656	43.0	2.8	105.5**

** $p \leq .01$

จากตารางที่ 25 เป็นการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณเพื่อหาตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่า ตัวแปรที่มีอำนาจการทำนายสูงสุดในการทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม คือ ตัวแปรแรงสนับสนุนทางสังคม สามารถทำนายได้ร้อยละ 30.4 เมื่อใช้ตัวแปรทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ร่วมทำนายความแปรปรวนของพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะสามารถทำนายได้ร้อยละ 40.2 คือมีอำนาจในการทำนายเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 และเมื่อใช้ตัวแปรความเชื่ออำนาจในตน ร่วมทำนายความแปรปรวนของพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะสามารถทำนายได้ร้อยละ 43.0 คือมีอำนาจในการทำนายเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8

สรุปได้ว่าตัวแปร 3 ตัวแปร ได้แก่ แรงสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่ออำนาจใจตน สามารถร่วมกันทำนายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับจี้รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้ร้อยละ 43.0

ตารางที่ 26 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรทำนายในรูปคะแนนดิบ (b) และในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ถดถอย (SE_b) ค่าการทดสอบความมีนัยสำคัญการถดถอย (t) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) ค่าสัมประสิทธิ์การทำนาย (R^2) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานการทำนาย (SE_{est}) และค่าคงที่ของสมการทำนาย (a) ในการทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ตัวแปร	b	SE_b	β	t
แรงสนับสนุนทางสังคม	.277	.032	.361	8.62**
ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	.286	.054	.247	5.338**
ความเชื่อในอำนาจตน	.245	.054	.208	4.521**
R = .656	$R^2 = .43$			
$SE_{est} = .218$	a = .382			

* $p \leq .05$ ** $p \leq .01$

จากตารางที่ 26 พบว่าตัวแปรทำนาย 3 ตัว ได้แก่ แรงสนับสนุนจากสังคม ทักษะคิดและความเชื่ออำนาจใจตน สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ได้ร้อยละ 43.0 โดยมีสมการที่คำนวณโดยใช้สมการทำนายในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐาน ได้ ดังนี้

สมการทำนายในรูปคะแนนดิบ

$$\text{พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ} = 0.382 + .277(\text{แรงสนับสนุนจากสังคม}) + .286 \\ (\text{ทัศนคติ}) + .245(\text{ความเชื่อในอำนาจตน})$$

สมการทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\text{พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ} = .361(\text{แรงสนับสนุนจากสังคม}) + .247(\text{ทัศนคติ}) \\ + .208(\text{ความเชื่อในอำนาจตน})$$

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 4 ได้ว่า แรงสนับสนุนจากสังคม ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่อในอำนาจตน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้มีร้อยละ 43.0

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานทั้งหมด มีรายละเอียด ดังนี้

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ได้ว่า ปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ ผลการเรียนรู้เฉลี่ยสะสม และการเข้าอบรม โครงการขับขี่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ รายได้ที่ได้รับต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือน และระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และการมีใบอนุญาตขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 ได้ว่า ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ทักษะคิด ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ในพฤติกรรมทุกเรื่อง และความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในเรื่องพฤติกรรมในเรื่องการตรวจสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3 ได้ว่าปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน และการได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวก กับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 4 ได้ว่า ตัวแปรแรงสนับสนุนจากสังคม ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่ออำนาจในตน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ข้อวิจารณ์

จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ได้ข้อค้นพบและสามารถนำมาเป็นข้อวิจารณ์ เชื่อมโยงไปยังงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถวิจารณ์ได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะของครอบครัว ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะของ

ที่פקอาศัย วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการศึกษาพบว่า

ปัจจัยชีวสังคม ในเรื่องเพศ จากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นนิสิตทั้งเพศชายร้อยละ 53.5 และเพศหญิงร้อยละ 46.5 มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับปานกลางเท่ากัน และพบว่าเพศมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของ ประภา (2539) พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการอบรมเลี้ยงดูของสังคมไทยจะอบรมเลี้ยงดูให้เพศชายมีความเข้มแข็ง ส่วนเพศหญิงจะอบรมเลี้ยงดูให้มีความสุขเรียบร้อย นอกจากนั้นเพศชายมีความสนใจและชอบกระทำในสิ่งที่ทำท่าย โลดโผน ชอบเสี่ยงอันตราย จึงทำให้พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยระหว่างนักศึกษาชายและนักศึกษาหญิงแตกต่างกัน เช่นเดียวกับ มณีรัตน์ (2538) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ต่างๆ กัน เมื่อวิเคราะห์แล้วมีองค์ประกอบหลายประการที่เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้น

สรุปได้ว่า ปัจจัยทางชีวสังคมเรื่อง เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนิสิตมีความสนใจในเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่แตกต่างกันซึ่งอยู่กับพฤติกรรมปฏิบัติตนของคนนั้น

คณะ จากการศึกษาพบว่า เป็นนิสิต คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ ร้อยละ 43.4 คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ ร้อยละ 41.7 คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรม การเกษตร ร้อยละ 14.9 พบว่านิสิตมีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับที่ต่างกัน กล่าวคือ คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ มีระดับการป้องกันอุบัติเหตุ ที่ระดับสูง คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ มีระดับการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรม การเกษตร มีระดับการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับควรปรับปรุง และพบว่าคณะมีความสัมพันธ์ทางสถิติที่ระดับ .01

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนิสิตแต่ละคณะ หรือแต่ละคนอาจมีกิจกรรมที่แตกต่างกันออกไป ตามความถนัดและความสนใจของตนเอง จึงอาจทำให้มีความเข้าใจและมีความตระหนักในเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เท่ากัน ดังนั้นทางคณะจึงควรเพิ่ม การมาตรการในการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัย และเพิ่มการประชาสัมพันธ์ หรือการให้คำแนะนำกับนิสิตอย่างสม่ำเสมอ

ชั้นปี จากการศึกษพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ ร้อยละ 25.9 เป็นนิสิตชั้นปีที่ 4 มีพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างชั้นปีกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า มีความสัมพันธ์ ทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับ สุรชัย (2537) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 14-24 ปี จังหวัดตราด พบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือระดับการศึกษา

ทั้งนี้อาจเนื่องจาก นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีที่สูงขึ้นอาจมีความรู้และประสบการณ์มากขึ้น แต่ขาดการปฏิบัติตนที่ถูกต้องในเรื่องดังกล่าว ดังนั้นจึงควรมีการแนะนำหรือมีการอบรมให้นิสิต เกิดความตระหนักในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มากขึ้น

ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 50.0 มีผลการเรียนเฉลี่ยสะสม 2.51- 3.00 มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับควรปรับปรุง และพบว่าผลการเรียนเฉลี่ยสะสม มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนิสิตที่มีผลการเรียนเฉลี่ยสะสมสูง อาจขาดความตระหนักในเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม หรือบางคนรู้ ว่าควรขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัยแต่ไม่ได้ให้ความสำคัญที่จะปฏิบัติตนอย่างจริงจัง

รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 85.4 ได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน สูงกว่า 2,499 บาท มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ใน ระดับปานกลาง และพบว่ารายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนิสิตที่ได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูง อาจมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน จึงทำให้มีกิจกรรมหลากหลายกว่านิสิตที่ได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำ จึงทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์น้อยกว่า

รายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 72.9 มีรายได้เฉลี่ยครอบครัวต่อเดือน 9,000 บาทและมากกว่า มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับสูง และพบว่ารายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ลักษณะของครอบครัว พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 79.0 ลักษณะครอบครัวบิดามารดาอยู่ด้วยกัน มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับสูง และพบว่าลักษณะของครอบครัว ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 69.6 มีระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา 1.0-4.9 กิโลเมตร มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับควรปรับปรุง และพบว่าระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 56.4 ไม่มีเคยประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับปานกลาง และพบว่า ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ลักษณะของที่พักอาศัย พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 41.1 ลักษณะของที่พักอาศัยเป็นหอพัก มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับปานกลาง และพบว่า ลักษณะของที่พักอาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา พบว่านิสิตส่วนใหญ่ร้อยละ 60.6 มีวิธีการเดินทางมาสถานศึกษาโดยใช้รถจักรยานยนต์ มีระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับปานกลาง และพบว่าวิธีการเดินทางมาสถานศึกษามีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

สรุปได้ว่า ปัจจัยทางชีวสังคม ที่ประกอบด้วย เพศ คณะ ชั้นปี ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา ลักษณะของที่พักอาศัย วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

และลักษณะของครอบครัว ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ดังนั้นการเสริมสร้างพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางชีวสังคม เฉพาะบางตัวเท่านั้น

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยทางด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการศึกษาพบว่า

ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อยู่ในระดับปานกลาง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมในเรื่องการตรวจสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ชัดแย้งกับ เอี่ยมพร (2538) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนการปฏิบัติอยู่ในเกณฑ์ดี ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางลบกับการปฏิบัติ

ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่านิสิตยังมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุยังไม่ดีเท่าที่ควรหรือนิสิตอาจจะมีความรู้ แต่ขาดการปฏิบัติที่ถูกต้องและเหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวเองอยู่เสมอ

ทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อยู่ในระดับปานกลาง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งขัดแย้งกับเอี่ยมพร (2538) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง แต่ทัศนคติมีความสัมพันธ์ทางลบกับความรู้และการปฏิบัติ

ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่านิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุไม่ค่อยดีนัก จึงควรปลูกฝังและเพิ่มการพัฒนาทางด้านทัศนคติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่นิสิต เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดี และรู้สึกพอใจในตนเองมีได้ปฏิบัติในสิ่งที่ถูกต้องเหมาะสมและเกิดประโยชน์แก่ตนเอง

ความเชื่ออำนาจตนในการป้องกันเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ในด้านพฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงสารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมในเรื่องการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แสดงว่านิสิตมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่มีความเชื่ออำนาจในตนสูง จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดี แต่ถ้านิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีความเชื่ออำนาจในตนต่ำ จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำด้วย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากว่านิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีการคาดหวังว่าสิ่ง

ที่ตนจะได้รับนั้น ย่อมเกิดจากการกระทำของตน จึงทำให้มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดี สอดคล้องกับการศึกษาของ เวียงพยอม (2542) พบว่าพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ของการมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความปลอดภัย ดีขึ้นหลังทำ การทดลองกับกลุ่มตัวอย่าง สุมาลัย (2543) พบว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ มีความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร โอกาสเสี่ยง การรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรค ในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีวก่อนทำ การทดลอง

การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 สอดคล้องกับ ธิรารัตน์ (2541) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจ ในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายมัธยมศึกษา ตอนปลาย อำเภอรินชาราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังใน ความสามารถของตน ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์และมี พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ดีวก่อนการทดลองและดีวกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมี นัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ ต่างๆ การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับแรงสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับ สนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการศึกษา พบว่า

การสนับสนุนทางสังคม ประกอบด้วย การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับแรงสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับสนับสนุนจากสถานศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory) ที่ว่าแรงสนับสนุนทางสังคมมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อพฤติกรรมอนามัยของตนเอง ทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว เพื่อน ครู อาจารย์ ตลอดจนบุคลากรในสถานศึกษา ที่สนับสนุนให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจสนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร ความรู้ สอดคล้องกับ บังอร (2541) พบว่าพฤติกรรมของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษา มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดี เมื่อได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมจากรูปประจำชั้น Brooks(1987) พบว่าพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ต้องมุ่งให้ผู้ขับขี่มีความรู้ ความเข้าใจ และนโยบายทางสังคม อันได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี่ และการรับรู้ทางสังคม ตลอดจนการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น และการศึกษาของ บุษบา(2545) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี ผลการศึกษาพบว่า การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลภายในครอบครัว การได้รับแรงสนับสนุนจากเพื่อนและการได้รับแรงสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01

ดังนั้นนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จึงควรที่จะได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน และอาจารย์ ในเรื่อง การสนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร ความรู้ต่าง ๆ การให้คำชมเชย การให้กำลังใจเมื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้นิสิตมีความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดียิ่งขึ้น

สมมติฐานที่ 4 กลุ่มตัวแปรจากปัจจัยด้านชีวสังคม ปัจจัยด้านจิตลักษณะ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้ดีกว่าการทำนายจากตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเพียงตัวแปรเดียว จากการศึกษา พบว่า

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เป็นผลมาจากอิทธิพลร่วมของตัวแปรทั้ง 3 ดังกล่าว และสรุปได้ว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้แก่ปัจจัยภายใน ความเชื่อมั่นอำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ปัจจัยภายนอก ในด้านการสนับสนุนทางสังคม ทั้งนี้เนื่องมาจากว่าในการเกิดพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ย่อมเกิดจากมีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กับสถานการณ์มีความเชื่อมโยงและต่อเนื่องซึ่งกันและกันร่วมกันส่งผลอย่างแยกกันไม่ได้ โดยลักษณะของบุคคลนั้นก็คือจิตลักษณะหรือปัจจัยภายใน ได้แก่ ความเชื่ออำนาจในตน และการมุ่งอนาคตและควบคุมตน ลักษณะสถานการณ์ คือ การได้รับสนับสนุนทางสังคม ที่มีอิทธิพลต่อการเกิดพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและปลอดภัย

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เป็นการศึกษาวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต ได้แก่ ปัจจัยทางชีวสังคม ปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม และการศึกษาตัวแปรร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต ซึ่งการพิจารณาผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว จะทำให้ได้ข้อสรุปของการศึกษาวิจัยอันจะนำไปกำหนดนโยบายแนวทางปฏิบัติและแบบแผนการดำเนินงานสุขศึกษา เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

การศึกษาครั้งนี้ ได้ดำเนินการในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาจำนวน 424 คน เครื่องมือวิจัยเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และได้ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน (รายชื่อในภาคผนวก ก) โดยทดสอบความเที่ยงของแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วยแบบสอบถามปัจจัยทางชีวสังคม แบบสอบถามทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ ทักษะคิด ความเชื่ออำนาจในตน และการมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และแบบสอบถามปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา การตรวจสอบความเชื่อมั่นในส่วนแบบวัดความรู้ นำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีของ Kuder Richardson (KR20) ได้ค่าความเชื่อมั่น = .79 ในส่วนของทักษะคิดความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำมาวิเคราะห์ตามวิธีของ Cronbach (α ที่ระดับนัยสำคัญ .05) ได้ค่าความเชื่อมั่นดังนี้ ทักษะคิดได้ค่าความเชื่อมั่น = .81 ความเชื่ออำนาจในตนได้ค่าความเชื่อมั่น = .77 การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองได้ค่าความเชื่อมั่น = .79 การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมได้ค่าความเชื่อมั่น = .82 และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ค่าความเชื่อมั่น = .82 โดยเริ่มต้นดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม 2552 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2553

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ได้ข้อสรุปการวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ซึ่งสรุปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

การสรุปผลตามวัตถุประสงค์หลักของการวิจัย

วัตถุประสงค์หลักของการวิจัยครั้งนี้คือ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้เป็นไปตามทฤษฎีต้นไม้อัจฉริยะธรรมและทฤษฎีสันับสนุนทางสังคม ที่ได้นำมาวิเคราะห์ และทำให้ทราบว่า ปัจจัยทางชีวสังคม ปัจจัยทางจิตลักษณะ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคมมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

สรุปผลตามวัตถุประสงค์เฉพาะของการวิจัย

วัตถุประสงค์เฉพาะของการวิจัย ได้กำหนดไว้ดังนี้คือ

1. ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

จากการศึกษาในภาพรวมพบว่านิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 51.4 รองลงมาร้อยละ 29.0 มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ และร้อยละ 19.6 มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับสูง

ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้แก่ ปัจจัยทางชีวสังคม ปัจจัยทางจิตลักษณะ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม

จากวัตถุประสงค์ดังกล่าว ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษาปัจจัย 3 กลุ่ม ตามแนวคิดทฤษฎีต้นไม้จริยธรรมและทฤษฎีสนับสนุนทางสังคม คือ ศึกษาวิจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ความเชื่ออำนาจในตน และการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา

จากการศึกษาวิจัยสรุปผลได้ดังนี้

1.1 ปัจจัยทางชีวสังคม

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จำนวน 424 คน พบว่าร้อยละ 50.0 มีผลการเรียนเฉลี่ยสะสมอยู่ระหว่าง 2.51-3.00 รองลงมาร้อยละ 28.3 มีผลการเรียนสะสมอยู่ระหว่าง 2.01-2.50 ร้อยละ 85.4 มีรายได้ที่ได้รับต่อเดือนอยู่ระหว่าง 2,499 บาท รองลงมาร้อยละ 8.7 มีรายได้ที่ได้รับต่อเดือนอยู่ระหว่าง 2,000 – 2,499 บาท ร้อยละ 72.9 มีรายได้ครอบครัวต่อเดือน 9,000 บาทขึ้นไป รองลงมาร้อยละ 17.9 มีรายได้ครอบครัวต่อเดือนระหว่าง 7,000 – 8,999 บาท ร้อยละ 79 มีลักษณะครอบครัวแบบพ่อแม่อาศัยอยู่ด้วยกัน รองลงมาร้อยละ 17.5 มีลักษณะครอบครัวแบบพ่อแม่แยกกันอยู่ ร้อยละ 69.6 ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา 1.0 – 4.9 กิโลเมตรขึ้นไป รองลงมาร้อยละ 19.5 มีระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษาค่ากว่า 1 กิโลเมตร ร้อยละ 56.4 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และร้อยละ 43.6 เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.1 มีลักษณะที่พักอาศัยเป็นหอพัก รองลงมา ร้อยละ 4 ลักษณะที่พักอาศัยเป็นบ้านส่วนตัว ร้อยละ 56.4 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่เป็นรถจักรยานยนต์ของบิดา-มารดา รองลงมาร้อยละ 27.1 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่เป็นรถจักรยานยนต์ของเพื่อน ร้อยละ 63.4 เป็นผู้มิไบบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมาร้อยละ -30.2 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 60.6 เดินทางมาสถานศึกษาด้วยรถจักรยานยนต์ รองลงมาร้อยละ 24.3 เดินทางมาสถานศึกษาโดยรถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 93.4 ไม่เคยเข้ารับการอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัย

ร้อยละ 6.6 เคยเข้ารับการอบรมโครงการขับเคลื่อนวิจัยปilotคอกัย ในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีตัวแปรสนับสนุนสมมติฐานที่ 1 ได้แก่ ปัจจัยทางชีวสังคม ในเรื่องของการเรียนเฉลี่ยสะสม และการเข้าอบรมโครงการขับเคลื่อนวิจัยปilotคอกัย รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน และระยะทางการเดินทางมาสถานศึกษา ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

1.2 ปัจจัยทางจิตลักษณะ ประกอบด้วย ความรู้ ทักษะ ความเชื่ออำนาจในตน และการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าร้อยละ 50.0 มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 29.5 มีความรู้ในระดับสูง และร้อยละ 20.5 มีความรู้ในระดับต่ำ

ทักษะในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าร้อยละ 45.5 มีทักษะในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 34.5 มีทักษะในระดับต่ำ และร้อยละ 20.0 มีทักษะในระดับสูง

ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าร้อยละ 47.2 มีความเชื่ออำนาจในตนในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 27.6 มีความเชื่ออำนาจในตนในระดับต่ำ และร้อยละ 25.2 มีความเชื่ออำนาจในตนในระดับสูง

การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าร้อยละ 34.7 มีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในระดับต่ำ รองลงมาร้อยละ 33.5 มีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในระดับปานกลาง และร้อยละ 31.8 มีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในระดับสูง

ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยทางจิตลักษณะกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่า ทักษะคิด ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคต และควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการหลีกเลี่ยงสารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และความเชื่อมั่นอำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการตรวจสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

1.3 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ประกอบด้วย การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับการสนับสนุนจากสถานศึกษา พบว่าได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมร้อยละ 45.3 ในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 31.4 ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในระดับต่ำ และร้อยละ 23.3 ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในระดับสูง

ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่า สนับสนุนสมมติฐานที่ 3 คือ ปัจจัยด้านการได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน และการได้รับสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2. ศึกษาตัวแปรที่ร่วมทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีตัวแปรที่สามารถ ร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ .01จำนวน 3 ตัว ได้แก่ แรงสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่ออำนาจในตน โดยตัวแปรที่ทำนายได้ดีที่สุดคือ แรงสนับสนุนทางสังคม

ปัจจัยร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของ นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

จากการศึกษาปัจจัยร่วมกันทำนายพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าตัวแปรทาง จิตลักษณะมีตัวแปรที่มีอำนาจการทำนาย จำนวน 3 ตัวแปร ตัวแปรที่มีอำนาจการทำนายสูงสุด คือ แรงสนับสนุนทางสังคม มีอำนาจการทำนายร้อยละ 30.4 ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถร่วมทำนายเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 ตัวแปรปัจจัยด้านความเชื่ออำนาจในตนสามารถร่วมกัน ทำนายเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 ซึ่งแสดงว่าปัจจัยสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะส่งผลต่อ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จึงนับว่าการเสริมสร้างในเรื่องของความเชื่ออำนาจ ในตน ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ แรงสนับสนุนทางสังคมที่ดีจะส่งผลทำให้เกิดพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และเหมาะสมของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

ข้อพิจารณาดังกล่าวสนับสนุนสมมติฐานที่ 4 คือ ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่อในอำนาจตน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขต เฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้ดีกว่าการทำนายจากตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเพียงตัวเดียว

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า ระดับความรู้ ทักษะและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่า นิสิตส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มากนัก อาจเนื่องมาจากการเรียนการสอนในระดับอุดมศึกษาไม่ได้มุ่งเน้นในเรื่องการนำไปใช้ หรือไม่มีการจัดกิจกรรมเพื่อเสริมให้นิสิตได้ฝึกปฏิบัติจนเกิดเป็นทักษะ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ บุคลากร และอาจารย์ จึงควรเพิ่มการให้คำแนะนำและจัดให้มีการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อย่างต่อเนื่อง เพื่อจะได้เกิดการรับรู้ในทางที่ถูกต้องและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

2. จากผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ทักษะ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและความควบคุมตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ในพฤติกรรมทุกอย่าง และความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในเรื่องการตรวจสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ และมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในเรื่องการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงควรกำหนดนโยบายที่มีกลวิธี ในการเพิ่มการให้คำแนะนำที่ถูกต้องและเหมาะสมตลอดจนมีการอบรมในเรื่องความเชื่ออำนาจในตนแก่นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เพื่อพัฒนาปัจจัยด้านจิตลักษณะดังกล่าว และเกิดความรู้และสร้างความเข้าใจว่าการเกิดอุบัติเหตุและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำของตนเอง และจำเป็นต้องมีการควบคุมตนเองที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยการจัดอบรมปัจจัยทางจิตลักษณะ และกิจกรรมใหม่ ๆ ในการร่วมกันรณรงค์การขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

3. ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง และมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่านิสิตมีความคิดและมีความคาดหวังว่าสิ่งที่ตนจะได้รับหรือสิ่งที่จะเกิดขึ้นกับตนนั้น ย่อมเกิดมาจากการพฤติกรรมการกระทำของตนเอง และยังสามารถควบคุมผลที่เกิดได้ด้วยตนเอง จากผลของการกระทำก็เป็นสิ่งที่ทำให้นิสิตได้รับรู้ว่าผลดีและผลเสียส่วนใหญ่ย่อมมีผลกระทบต่อตนเองทุกครั้ง

ดังนั้นจึงควรปลูกฝังนิสิตและพัฒนาจิตตมหาวิทาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ในเรื่องความเชื่ออำนาจในตน เพื่อให้นิสิตได้เกิดความเข้าใจว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้งนั้น เกิดมาจากการกระทำของตนเอง และนิสิตจำเป็นต้องทำการควบคุมตนเองในเรื่องการขับขีรถอย่างปลอดภัยเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะถ้าหากนิสิตมีความเข้าใจและมีความเชื่อว่า ถ้าเรามีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัดและสม่ำเสมอส่งผลดีต่อตัวเอง ทั้งยังไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อตัวเองได้อีกด้วย

4. จากผลการศึกษาคั้งนี้พบว่า ปัจจัยสนับสนุนทางสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน และการได้รับสนับสนุนจากสถานศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ดังนั้น จึงควรกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมบุคคลในครอบครัว เพื่อน และสถานศึกษาได้มีส่วนสนับสนุนและช่วยกัน แก้ไขในเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อีกทางหนึ่งด้วย

5. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร และสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ได้มี 3 ตัวแปร ได้แก่ แรงสนับสนุนทางสังคม ทิศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และความเชื่ออำนาจในตน ดังนั้นจึงควรนำมากำหนดนโยบายในการป้องกันอุบัติเหตุจากการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยเน้นการพัฒนาปัจจัยด้านแรงสนับสนุนทางสังคม การเผยแพร่ข่าวสารการประชาสัมพันธ์

การได้รับสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว จากเพื่อนและจากสถานศึกษา ให้มากขึ้นและมีความต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ใช้มาตรการทางการศึกษาหรือสุศึกษา โดยการให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ตลอดจนให้การปลูกฝังเจตคติและการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุ
2. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์เนื้อหาสาระของกฎหมายจราจร ข้อกำหนดและระเบียบต่างๆ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มากขึ้น
3. ควรมุ่งเน้นการจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์และมุ่งค่านิยมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างถูกต้อง

ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติการ

1. จัดระบบการเผยแพร่และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการใช้สื่อประกอบต่าง ๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้อง
2. สร้างแรงจูงใจตลอดจนให้การสนับสนุน และการให้ความร่วมมือกับกลุ่มผู้นำนิสิต กลุ่มองค์กรต่าง ๆ ในเรื่องการจัดกิจกรรมและการฝึกอบรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาในเรื่อง ทักษะคิด ความเชื่ออำนาจในตน และการเพิ่มแรงสนับสนุนทางสังคม ให้มากขึ้น
3. จัดให้มีโครงการและกิจกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยร่วมกับกรมการขนส่งอย่างต่อเนื่อง และควรเพิ่มเงื่อนไขในการเข้าร่วมโครงการ เพื่อเป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการเข้าร่วมโครงการในแต่ละครั้ง จึงควรกำหนดให้เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่มีชั่วโมงกิจกรรมให้แก่ นิสิต ผู้เข้าร่วมโครงการ

4. จัดกิจกรรมนิสิตกับครอบครัวให้มีส่วนร่วมในการร่วมจัดโครงการณรงค์ขับขี่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

5. บุคลากรในสถานศึกษามีการส่งเสริมและเพิ่มการสนับสนุนในกิจกรรมรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย พร้อมทั้งให้คำแนะนำที่ถูกต้อง ตลอดจนการให้คำชมเชยและการให้กำลังใจ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

2. ศึกษาการดื่มสุรากับการเกิดอุบัติเหตุของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- กฤติยา พันธุ์วิไล. 2540. ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เกียรติก้องไกร บุญนำ. 2541. ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจกับการบาดเจ็บในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ดวงเดือน พันธุนาวิน. 2527. จิตวิทยาการปลูกฝังวินัยแห่งตน. วารสารแนะแนว. (18): 58-71.
- _____. 2531. ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรมสำหรับคนไทย. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, กรุงเทพฯ.
- _____. 2532. การวัดและการวิจัยทัศนคติที่เหมาะสมตามหลักวิชาการ. ศึกษาศาสตร์ปริทัศน์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (3): 62-81.
- ธีรวัฒน์ นิลเนตร. 2525. อนาคตศาสตร์การศึกษา. ครุปริทัศน์. (7): 35-36.
- ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี. 2541. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบจังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นงคราญ ยุทธแสน. 2540. จิตลักษณะกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นิรมัย สุนทรภาพรงค์. 2539. การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียนจังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

บั้งอร ประภาสะตุตร์. 2541. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชี่รตจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยอาชีวศึกษา ชั้นปีที่ 1 กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล

ประเทือง ราษฎร์ศิริ. 2535. ความรู้ ทักษะคติ และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ในเขตตำบลหนองขาม อำเภอบางสามารถ จังหวัดร้อยเอ็ด. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

ประภา นัครา. 2539. พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

ราชบัณฑิตยสถาน. 2530. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525. พิมพ์ครั้งที่ 3 สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์, กรุงเทพฯ.

มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์. 2538. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชี่รตจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

มูลนิธิสาธารณสุข. 2548. เส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ. สำนักพิมพ์, กรุงเทพฯ.

วิวัฒน์ วนาโรจน์. 2540. การใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและภาคใต้ที่ศีรษะในวชิระพยาบาลช่วง 3 ปีก่อนและหลัง พบ.หมวกนิรภัยมีผลบังคับใช้. วชิระเวชสาร (4): 7-18.

วิทยา จารุพูนผล. 2544. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. รายงานการวิจัยโรงพยาบาลบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี.

- วิภาดา จตุพลกุล. 2538. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนโดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัคร โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดเพชรบูรณ์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ. 2535. ประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ. 2542. การใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์ศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศรีเรื่อน แก้วกั้งवाल. 2545. จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย. พิมพ์ครั้งที่ 8. แก้ไขเพิ่มเติม โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ศูนย์ศึกษานอกระบบและการพัฒนา. 2548. ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย. ศักดิ์โสภณการพิมพ์, กรุงเทพฯ.
- สร้อยฎ์ ดาราวงษ์. 2544. ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุมาลัย รจนัย. 2543. ผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุรชัย เขียมกุล. 2536. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

สุรพล พยอมรัมย์. 2545. **ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน**. สหภาพพัฒนาการพิมพ์, กาญจนบุรี.

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์. 2540. **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขตการเดินร่นที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล.

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2536. **สถิติอุบัติเหตุ 4 ประเภทในประเทศไทย พ.ศ.2535**. สำนักงานเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, กรุงเทพฯ.

_____. 2536. (กปอ). **รายงานสถิติอุบัติเหตุ 4 ประเภทในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2547. **ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ.สถิติจราจรทางบก**. (อัดสำเนา)

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. 2546. **รายงานข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์**. (อัดสำเนา)

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี. 2546. **แผนงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดชลบุรี**. (อัดสำเนา)

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำปาง. **รายงานการเฝ้าระวังบาดเจ็บ**. มกราคม – กุมภาพันธ์ 2546 (อัดสำเนา)

สำนักงานรัฐมนตรี. 2537. **คู่มือการขับรถ**. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. บริษัทประชาชน จำกัด, กรุงเทพฯ.

_____. 2546. **สถิติจราจรทางบก**. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์ข้อมูลสนเทศ, กรุงเทพฯ.

สำนักวิทยบริการ. 2551. **จำนวนนิสิตใหม่และนิสิตทั้งหมดของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร**. ฝ่ายทะเบียนและประมวลผล มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตสกลนคร, สกลนคร. (อัดสำเนา)

ฝ่ายกิจการนิสิต. 2551. **สรุปยอดผู้มารับบริการสุขภาพประจำปี**. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร. งานบริการและสวัสดิการนิสิต. (อัคราณา)

อนันต์ ตันมุขกุล. 2538. อุบัติภัยรถจักรยานยนต์. **วารสารอุบัติเหตุ** 9-33 .

อารี ตันท์เจริญรัตน์. อารมณ์และสุขภาพจิต. **วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร**
1, 3 มกราคม – เมษายน 2540: 36 –39.

อุบล เลี้ยววาริน. 2534. **ความสำคัญของการศึกษาที่มีผลต่ออัตลักษณ์และพฤติกรรมสุขภาพของ
ผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาเอก, มหาวิทยาลัยศรีนครินทร
วิโรฒ ประสานมิตร.

เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ. 2538. **การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้น
มัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Accessed 24 December 2002. Available from [http:// thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp](http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp),
24 December 2002.

Barrera, M. and S.E. Aniley. 1983. The structure of social support: a conceptual and Empirical
analysis. **J. Community Psychol** 24: 133-143.

Bloom, M. 1996. **Primary Prevention Practices :Issues in Child s and Families Lives**.
Sage Publications International Education and Professional Publisher, California.

Bloom, B.S. 1975. Taxonomy of Education Objective, Handbook I: Cognitive Domain.
David Mc Kay Company Inc., New York.

Brooks, P. **Motorcycle accident : The analysis and prevention of driver error**.

Accessed 24 December 2002. Available Source: <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>,
10 June 2009

Brown, K.M.C. n.d. **Health Locus of Control**. Available Source: <http://hsc.usf.edu/~kmbrow/Locus of Control Overview.htm>, 8 January 2009.

Caplan, R.D. 1976. **Adhering to Medicine Regimens : Pilot Experiment in Patient Education and Social Support**. An Arbor: University of Michigan, U.S.A.

Cobb, S. 1976. Social Support as a moderator for life stress. **Psychomatic of Social Psychology** 100: 181-187.

Filetti, L.B. **Characteristics of individuals with high and low driving anger** [Online].

Harris, D.M. and S. Guten. 1979. Health protective behavior: An exploratory study. *J. Of Health and Soc. Psychol.* 20: 17-29.

Israel, and A. Barbara. 1985. Social network and social support : Implication for nation Helper and community level intervention . **Health Education Quartey**. 12 (Spring): 65-80.

Jacob, G.D. and P. Hutchinson. 1973. **A Study of Accident Rates in Developing Countries**. **Department of the Environment**. TRRL Rep. 2R, Crownthorne.

Kahn, R.L. 1979. **Aging Social Support Aging from Birth to Death :Interdisciplinary Perspective**. Westview Press, Bodlder Cola.

Kraus, J.F., O.L. McArthur, and A. William. 1994. The Effect of the 1992 California motorcyclehelmet use law on motorcycle crash fatalities and injuries. **JAMA**. 19: 1506-1511.

Lease, R. and J.R. Allen. 1986. **An evaluation of motorcycle safety evaluation in three Southern Pennsylvania counties**. Doctoral dissertation, University of Pennsylvania, Philadelthia.

Magnusson, D. and N.S. Endler. 1977. **Personality at the crossroads : Current issues in Interactionism psychology.** LEA Publishers, New Jersey.

Pender, N.J. 1981. Social support and health, In N.J.Pender,A.R. Pender, (eds). **Health Promotion in nursing practice , Appleton & Lange, United States of America:** 313-424.

Pilisak, M . 1982. **Delivery of social support.** The social inoculation. **American Journal Orthopsychiatry.** 52 (1): 20.

Potvin, L., F. Champagne and C. Laberge-Nadeau. 1988. Mandatory driver training and Road safety: The quebec experience. **American J. of Public Health** 78: 1206-12

Scheenbaker, R.E., A. Edmonds-Kitch and A. Taste. 1989. Motorcycle accident and Their outcome. **American J. of Phys. Med. And Rehabilitation** 68: 252-253.





รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

1. นพ. ชรัตน์ วัสุธาดา นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร
2. ผ.ศ. สุมาลี สมพงษ์ ภาควิชาครุศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
3. พ.ท. หญิงสุชีรา พิทักษ์โกศล นายทหารประจำจังหวัดทหารบกสกลนคร
หัวหน้าศูนย์ประกันสุขภาพ
โรงพยาบาลค่ายกษัตริย์สวรรค์
4. อาจารย์อานวย ต้นพานิช คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดสกลนคร
5. อาจารย์พัศกร องอาจ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดสกลนคร



ภาคผนวก ข
แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร

คำชี้แจง

1.แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ซึ่งผลการวิจัยในครั้งนี้สามารถนำมาเป็นแบบแผนการดำเนินงานสุศึกษา เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ต่อไป

2. แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทางชีวสังคม จำนวน 13 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางจิตลักษณะประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบวัดความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบวัดทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 18 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบวัดความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบวัดลักษณะมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ

ตอนที่ 3 แบบวัดการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม จำนวน 17 ข้อ

ตอนที่ 4 แบบวัดพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จำนวน 27 ข้อ

ขอขอบพระคุณทุกท่านในความอนุเคราะห์ให้ข้อมูลตามความเป็นจริง

นางจุลจิรา มีพรหม

ผู้ทำการวิจัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทางชีวสังคม

คำชี้แจง ขอให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ที่ท่านเห็นว่าตรงกับข้อมูลส่วนตัวของท่านมากที่สุดและเติมข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงในตัวท่านมากที่สุดลงในช่องว่าง

1. เพศ 1. ชาย 2. หญิง

2. คณะ 1. คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์
 2. คณะศิลปศาสตร์และการจัดการ
 3. คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมเกษตร

3. ชั้นปีที่ 1 2
 3 4

3. ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม
 1.00 -1.50 1.51 -2.00
 2.01 -2.50 2.51 -3.00
 3.01 -3.50 3.50 ขึ้นไป

4. รายได้ที่ได้รับเฉลี่ยต่อเดือน
 ต่ำกว่า 500 บาท 500 - 999 บาท
 1,000 - 1,499 บาท 1,500 -1,999 บาท
 2,000 – 2,499 บาท สูงกว่า 2,499 บาท

5. รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน
 1,000 - 2,999 บาท 3,000 - 4,999 บาท
 5,000 - 6,999 บาท 7,000 - 8,999 บาท
 9,000 บาทและมากกว่า

6. ลักษณะครอบครัวของนิสิตบิดา-มารดา
 อยู่ด้วยกัน แยกกันอยู่
 หม้าย อื่น ๆ โปรดระบุ.....

7. ระยะทางในการเดินทางมาสถานศึกษา

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 1.0 - 4.9 กิโลเมตร |
| <input type="checkbox"/> 5.0 - 8.9 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 9.0 กิโลเมตรขึ้นไป |

8. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> เคย | <input type="checkbox"/> ไม่เคย |
|------------------------------|---------------------------------|

9. ลักษณะที่พักอาศัย

- | | |
|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> บ้านส่วนตัว | <input type="checkbox"/> บ้านญาติ |
| <input type="checkbox"/> หอพัก | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ..... |

10. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ขับขี่เป็นประจำเป็นของใคร

- | | |
|------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> ของตนเอง | <input type="checkbox"/> ของบิดา - มารดา |
| <input type="checkbox"/> ของเพื่อน | <input type="checkbox"/> ของคนอื่น โปรดระบุ..... |

11. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ไม่มี | <input type="checkbox"/> มี ได้มาโดยการสอบรับใบอนุญาต |
| <input type="checkbox"/> มี ได้มาโดยวิธีอื่นๆ | <input type="checkbox"/> มี แต่ใบอนุญาตหมดอายุ |

12. วิธีการเดินทางมาสถานศึกษา

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารประจำทาง | <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ..... |

13. ท่านเคยอบรมโครงการขับขี่ปลอดภัยในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครหรือไม่

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> เคย | <input type="checkbox"/> ไม่เคย |
|------------------------------|---------------------------------|

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางจิตลักษณะ

ส่วนที่ 1 แบบวัดความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- คำชี้แจง** 1. ขอให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ท่านเห็นว่าถูกต้องที่สุดเพียงคำตอบเดียว
- ใช่ หมายความว่า ท่านเห็นว่าข้อความในข้อนั้นถูกต้อง
 ไม่ใช่ หมายความว่า ท่านเห็นว่าข้อความในข้อนั้นผิด
 ไม่ทราบ หมายความว่า ท่านไม่ทราบหรือไม่รู้จริง, ว่าข้อนั้นถูกหรือผิด
2. คำถามมี 15 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

ข้อความ	คำตอบ		
	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถได้ สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถได้			
2. ผู้ที่มีใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ใหม่ได้ทันที			
3. ผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี			
4. การขับขี่ขณะเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนเท่านั้น			
5. ผู้ที่ไม่ลดความเร็วเมื่อมีสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพันปรากฏ ข้างหน้า มีอัตรา โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท			
6. หมวกนิรภัยที่ได้รับเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมกับหมวกที่ไม่ได้รับเครื่องหมายสามารถลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้เท่ากัน			
7. กฎหมายไม่ได้กำหนดให้ผู้นั่งซ้อนท้ายว่านั่งท่าใด แล้วแต่ความสะดวกของผู้นั่ง			
8. กฎหมายกำหนดว่าต้องสวมหมวกนิรภัยในทางวิบากและคืบขันเท่านั้น			

ข้อความ	คำตอบ		
	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
9. การขับรถแข่งคันอื่น ขณะกำลังลงสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง สามารถทำได้ถ้าใช้ความระมัดระวังและไม่ผิดกฎหมาย			
10. ถ้าใส่หมวกนิรภัยพอดีกับศีรษะแล้ว ไม่จำเป็นต้องคาดสายรัดคาง			
11. กฎหมายหมวกนิรภัยบังคับใช้เฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น ไม่ได้บังคับใช้ในผู้โดยสาร			
12. หมวกนิรภัยที่มีสีสดใส นอกจากจะลดความรุนแรงของการบาดเจ็บทางสมองแล้วยังสามารถช่วยให้รถคันอื่นสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย			
13. หมวกนิรภัยใช้ต่อไปได้จนกว่าจะชำรุด โดยไม่ต้องจำกัดอายุการใช้งาน			
14. หมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามกฎหมาย ต้องมีมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง			
15. การสวมเสื้อฟ้าสีขาวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะผู้ขับขี่รถคันอื่นจะเห็นได้ชัด			

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางจิตลักษณะ

ส่วนที่ 2 ทักษะต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- คำชี้แจง** 1. ในแต่ละข้อคำถามจะมีคำตอบที่ตรงกับความรู้สึกหรือความคิดเห็นของท่าน 4 ระดับ คือ ความคิดเห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ไปจนถึงไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ขอให้ท่านเลือกตอบเพียงคำตอบเดียวที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ท่านต้องการ
2. คำถามมี 18 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

ข้อความ	คำตอบ			
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
1. การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหน้าที่ของท่าน				
2. การปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นเรื่องยากที่ท่านจะปฏิบัติได้				
3. การปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่น่าชื่นชม				
4. ท่านคิดว่าการขับขี่จักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงสามารถระบายอารมณ์โกรธได้				
5. ถึงจะมีความระมัดระวังอย่างไรก็เกิดอุบัติเหตุได้ ถ้าโชคไม่ดี				
6. ท่านรู้สึกว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้อึดอัดและมองเส้นทางไม่ชัดเจน				
7. ท่านจะนำรถไปตรวจสภาพการทำงานในขณะที่เครื่องยนต์มีปัญหาเท่านั้น				

ข้อความ	คำตอบ			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
8. ถ้าหากพื้นถนนเรียบรถไม่มาก น่าจะเร่งความเร็วของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น				
9. คนขับขี่ที่มีผู้ซ้อน 3 คนเป็นผู้มีความสามารถพิเศษ น่ายกย่อง				
10. การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ยานยนต์ เป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรฝ่ายเดียว				
11. ถ้ามีโอกาสแข่งรถกันหน้าควรรีบทำทันที เพราะจะได้ถึงจุดหมายได้เร็ว				
12. การเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับโชคชะตาเป็นตัวกำหนด				
13. อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ ถ้าท่านมีความระมัดระวังใน การขับขี่ยานยนต์				
14. ถึงแม้จะไม่มีตำรวจจราจรอยู่บริเวณนั้น ท่านก็พร้อมที่จะ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด				
15. ท่านคิดว่าการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกครั้งจะทำให้ท่านปลอดภัยจากอุบัติเหตุ				
16. ท่านคิดว่าการใช้กฎหมายบังคับให้คนร่วมมือกันป้องกันอุบัติเหตุ ไม่สามารถนำมาใช้ได้กับคนทุกคน				
17. ท่านปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกครั้งด้วยความเต็มใจ				
18. ท่านขับรถจักรยานยนต์ด้วยความมีน้ำใจและแสดงมิตรไมตรีต่อคนขับรถทุกคน				

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางจิตลักษณะ

ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- คำชี้แจง** 1. ในแต่ละข้อคำถามมีคำตอบที่ตรงกับความรู้สึกหรือความคิดเห็นของท่าน 4 ระดับ คือ ความคิดเห็นที่เห็นว่าจริงที่สุด จริง ไม่จริง ไปถึงไม่จริงเลย ขอให้ท่านเลือกคำตอบที่ตรงกับความต้องการของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวในแต่ละข้อคำถาม โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง ตามที่ท่านต้องการ
2. คำถามมี 15 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

ข้อความ	คำตอบ			
	จริงที่สุด	จริง	ไม่จริง	ไม่จริงที่สุด
1. การนำรถจักรยานยนต์ไปตรวจสภาพอย่างสม่ำเสมอ ทำให้้อตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุลดลง				
2. ขณะที่ไม่มีสัญญาณไฟ เมื่อท่านมีโอกาสแซงรถคันหน้าได้ ควรรีบทำทันที				
3. ขณะที่มีการตรวจท่านจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร				
4. ท่านจะเปลี่ยนหมวกนิรภัยทุก 5 ปี ถึงแม้ว่าหมวกจะยังไม่ชำรุด				
5. ท่านจะสวมหมวกนิรภัย เฉพาะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลเท่านั้น				
6. ท่านจะขับรถตามที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าถนนว่างไม่มีรถวิ่งสวน				
7. หมวกนิรภัยที่ได้รับ หรือไม่ได้รับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ก็ช่วยป้องกันการบาดเจ็บทางศีรษะและสมองได้เท่ากัน				
8. ท่านตรวจเช็คสภาพรถด้วยตนเองอย่างสม่ำเสมอ ไม่จำเป็นต้องนำไปให้ร้านซ่อมรถตรวจอีกครึ่ง				

ข้อความ	คำตอบ			
	จริง ที่สุด	จริง	ไม่ จริง	ไม่ จริง ที่สุด
9. ท่านหลีกเลี่ยงหรือหยุดพักการเดินทางขณะมีฝนตกหนัก				
10. ท่านสามารถควบคุมตนเอง งดการดื่มสุราและของมีนเมา ก่อนจะขับขีรถจักรยานยนต์				
11. บริเวณสี่แยกถ้าไม่มีรถในช่องทางอื่น การฝ่าไฟแดงย่อม ไม่เกิดอันตรายและทำให้ถึงจุดหมายปลายทางเร็วขึ้น				
12. ท่านสามารถสังเกตการทำงานของเครื่องยนต์ รถจักรยานยนต์ได้ เมื่อมีสิ่งผิดปกติ				
13. การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ต่ำปริมาณมากๆไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ				
14. การลดความเร็ว หรือจอดรถหยุดพัก ขณะมีฝนตกหนัก เป็นสิ่งไม่จำเป็นเพราะจะทำให้เสียเวลา				
15. ท่านเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำของ ท่านเอง				

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางจิตลักษณะ

ส่วนที่ 4 แบบวัดลักษณะมุ่งอนาคตและความคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- คำชี้แจง**
1. ในแต่ละข้อคำถามจะมีคำตอบที่ตรงกับความรู้สึกและความคิดเห็นของท่าน 4 ระดับ คือ ความรู้สึกคิดเห็นที่เป็นจริงที่สุด จริง ไม่จริง ไปจนถึงไม่จริงเลย ขอให้ท่านเลือกคำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง
 2. คำถามมี 15 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

คำถาม	คำตอบ			
	จริงที่สุด	จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
1. การปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นสิ่งที่ทำได้จนเป็นนิสัยเพราะช่วยในการลดอุบัติเหตุ				
2. สิ่งตอบแทนในการปฏิบัติตามกฎจราจรที่สำคัญที่สุดคือ การไม่ถูกตำรวจจับ				
3. การเลือกซื้อหมวกนิรภัย เลือกลงจากความสวยและถูกใจ				
4. การสวมหมวกนิรภัย เพื่อไม่ให้ถูกตำรวจจับและปรับ				
5. การรัดสายรัดคางทุกครั้งขณะที่สวมหมวกนิรภัย จะช่วยให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น				
6. การเลือกซื้อเฉพาะหมวกที่ได้รับมาตรฐานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เท่านั้นถึงจะได้รับปลอดภัยจากการกระทบกระเทือนทางสมอง				
7. การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ใบหน้า ศีรษะและสมองได้				
8. การตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมอเป็นสิ่งที่ได้ทำทุกครั้ง เพราะช่วยลดอุบัติเหตุ				

คำถาม	คำตอบ			
	จริง ที่สุด	จริง	ไม่ จริง	ไม่ จริง เลย
9. การสังเกตการณ์ทำงานของเครื่องยนต์ เมื่อมีสิ่งผิดปกติ จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่จึงต้องฝึกเป็นนิสัย				
10. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ฝนตกหนักจะลดความเร็วของรถลงเพื่อช่วยให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น				
11. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเส้นทางที่ขรุขระจะลดความเร็วของรถลงเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องยนต์ชำรุด				
12. การหยุดขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตกหนัก เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ				
13. การไม่ดื่มสุราและของมึนเมา ก่อนขับรถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ				
14. การหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา เพื่อจะไม่ให้ถูกตำรวจจับและถูกปรับ				
15. การตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ตามเวลา ในขณะที่เครื่องยนต์ทำงานได้ตามปกติ เป็นการสิ้นเปลืองไม่จำเป็นต้องทำ				

ตอนที่ 3 แรงสนับสนุนทางสังคม

- คำชี้แจง** 1. ในแต่ละข้อคำถามจะมีคำตอบที่ตรงกับความรู้สึกหรือความคิดเห็นของท่าน 4 ระดับ คือ ความคิดเห็นที่ได้รับมากที่สุด ได้รับมาก ได้รับน้อย ไปจนถึงไม่ได้รับเลย ขอให้ท่านเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวในแต่ละข้อคำถาม โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง
2. คำถามมี 17 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

ข้อความ	คำตอบ			
	ได้รับมากที่สุด	ได้รับมาก	ได้รับน้อย	ไม่ได้รับเลย
1. ท่านได้รับเอกสาร,แผ่นพับฯลฯ แนะนำการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากหน่วยงานของรัฐ				
2. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้และคำแนะนำในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์จากสื่อวิทยุ				
3. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้ และคำแนะนำในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์จากสื่อโทรทัศน์				
4. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้ และคำแนะนำในการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากคอมพิวเตอร์ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต				
5. ท่านได้รับคำแนะนำในการปฏิบัติตามกฎจราจรจากสมาชิกในครอบครัว				

ข้อความ	คำตอบ			
	ได้รับมากที่สุด	ได้รับมาก	ได้รับน้อย	ไม่ได้รับเลย
6. สมาชิกในครอบครัวช่วยตรวจเช็คสภาพการทำงานของรถจักรยานยนต์ของท่าน				
7. ท่านได้รับคำแนะนำในการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากสมาชิกในครอบครัว				
8. สมาชิกในครอบครัวเป็นผู้จัดซื้อหมวกนิรภัยที่ได้รับเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์				
9. ท่านได้รับคำแนะนำในการปฏิบัติตามกฎจราจรจากเพื่อน				
10. ขณะที่ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรจะได้รับคำชมเชยจากเพื่อน				
11. ท่านถูกล้อเลียนจากเพื่อนเมื่อยอมให้รถจักรยานยนต์คันอื่นแซง				
12. ท่านได้รับคำแนะนำในการใช้หมวกนิรภัยจากเพื่อน				
13. ท่านได้รับคำแนะนำในเรื่องการสังเกตการทำงานที่ผิดปกติของเครื่องยนต์จากเพื่อน				
14. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์จากอาจารย์, เจ้าหน้าที่				

ข้อความ	คำตอบ			
	ได้รับมากที่สุด	ได้รับมาก	ได้รับน้อย	ไม่ได้รับเลย
15. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสาร,ความรู้ในเรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์จากอาจารย์, เจ้าหน้าที่				
16. ท่านได้รับคำแนะนำในการใช้หมวกนิรภัยจากอาจารย์, เจ้าหน้าที่				
17. ท่านได้รับคำชมเชยจาก อาจารย์ เจ้าหน้าที่ เมื่อปฏิบัติตามกฎจราจร				

ตอนที่ 4 พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง 1. ในแต่ละข้อคำถามจะมีคำตอบเดียวที่ตรงกับความรู้สึกและความคิดเห็นของท่าน 4 ระดับ คือ ความรู้สึกหรือความคิดเห็นที่ปฏิบัติมากที่สุด ปฏิบัติมาก ปฏิบัติน้อย ไปจนถึงไม่ได้ปฏิบัติเลย ขอให้ท่านเลือกตอบเพียงคำตอบเดียวในแต่ละข้อคำถาม โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง

2. คำถามมี 28 ข้อ ขอให้ตอบทุกข้อ

ข้อความ	คำตอบ			
	ปฏิบัติมากที่สุด	ปฏิบัติมาก	ปฏิบัติ น้อย	ไม่ได้ปฏิบัติเลย
พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร				
1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายทุกครั้ง				
2. ขณะจะเปลี่ยนช่องทางการเดินทาง ท่านจะให้สัญญาณไฟก่อนระยะทาง ไม่น้อยกว่า 30 เมตรทุกครั้ง				
3. ท่านจะเร่งความเร็วของรถเมื่อสัญญาณไฟตรงทางแยกเป็นสีเหลือง				

ข้อความ	คำตอบ			
	ปฏิบัติมากที่สุด	ปฏิบัติมาก	ปฏิบัติน้อย	ไม่ได้ปฏิบัติเลย
4. ท่านจับจีวรจักรยานยนต์ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายทุกครั้ง				
5. ท่านชอบจับรถจักรยานยนต์ย้อนศรอยู่เสมอ				
พฤติกรรมด้านการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ				
6. ท่านสวมหมวกนิรภัยโดยไม่รัดสายรัดคาง				
7. ท่านซื้อหมวกนิรภัยใบใหม่ทันทีที่มีการชำรุด แตกหัก เสียหาย และสายรัดคางขาด				
8. ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่จับจีวรจักรยานยนต์ที่มีระยะทางไกลๆ				
9. ท่านจะสวมใส่หมวกนิรภัยที่ได้รับเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเท่านั้นในขณะที่จับจีวรจักรยานยนต์				
10. ในขณะที่ท่านเป็นผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกและรัดสายรัดคางทุกครั้ง				
11. เมื่อสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านมีเครื่อง ยนต์หรืออุปกรณ์ชำรุดเช่น ไฟหน้า, ไฟเลี้ยว, เบรก, ท่านจะรีบนำไปซ่อม หรือเปลี่ยนทันที				

ข้อความ	คำตอบ			
	ปฏิบัติมากที่สุด	ปฏิบัติมาก	ปฏิบัติ น้อย	ไม่ได้ปฏิบัติเลย
<p>พฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพและการดูแลรักษารถจักรยานยนต์</p> <p>12. ก่อนจะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ท่านจะตรวจสอบการทำงานของเครื่องยนต์ และอุปกรณ์</p>				
13. ท่านดูแลรักษาความสะอาดรถจักรยานยนต์หลังเลิกใช้งานทุกวัน				
14. ท่านจะนำรถไปตรวจเช็คสภาพกับร้านขณะที่รถจักรยานยนต์มีปัญหาเท่านั้น				
15. ท่านจะนำรถจักรยานยนต์ไปตรวจสภาพกับร้านที่ได้มาตรฐานและมีช่างผู้ชำนาญงานเท่านั้น				
16. ท่านจะทำการสำรวจตรวจตราสภาพรถจักรยานยนต์ทุกครั้งก่อนนำมาขับขี่				
<p>พฤติกรรมด้านการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>17. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนท่านจะสวมเสื้อฝ้ายสีอ่อนข้างสว่างทุกครั้ง</p>				
18. ท่านจะรีบเร่งความเร็วรถจักรยานยนต์ในขณะที่ฝนตกหนัก เพื่อจะได้ถึงจุดหมายเร็วขึ้น				
19. ท่านจะหาที่พักผ่อนทุกครั้งและทำการพักผ่อนก่อนเมื่อรู้สึกตัวว่าง่วงนอน				

ข้อความ	คำตอบ			
	ปฏิบัติมากที่สุด	ปฏิบัติมาก	ปฏิบัติน้อย	ไม่ได้ปฏิบัติเลย
20. ท่านจะทำการขับขี่รถจักรยานยนต์และบังคับ รถจักรยานยนต์ด้วยการใช้มือทั้งสองข้างเสมอ				
21. ท่านชะลอความเร็วลงเมื่อขับรถจักรยานยนต์ถึงทางโค้ง				
22. ท่านลดความเร็วลงเมื่อมีสัตว์อยู่บนถนนข้างหน้า				
พฤติกรรมด้านการหลีกเลี่ยงสารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
23. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่รู้ว่าเมาสุรา				
24. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากดื่มของมึนเมาทุกชนิด				
25. ท่านจะไม่ดื่มสุราจนขาดสติเมื่อรู้ว่าตัวเองต้องขับขี่รถจักรยานยนต์				
26. ขณะที่ท่านดื่มสุราจนเมาแล้วท่านมักจะขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกับเพื่อน				
27. ท่านจะไม่ขับขี่รถด้วยความเร็วที่เกินกำหนดของทางราชการในขณะที่เมาสุรา(16 กม/ชม.)				
28. ท่านมักจะเมาสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์จนประสบอุบัติเหตุ				

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ	นางจุลจิรา มีพรหม
เกิดวันที่	5 มีนาคม 2510
สถานที่เกิด	จังหวัดสกลนคร
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (สุขศึกษา) วิทยาลัยครูสกลนคร
ตำแหน่งหน้าที่การงานในปัจจุบัน	นักสุขศึกษา
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร