

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ความเจริญทางเทคโนโลยีในยุคปัจจุบัน ความสะดวกของถนนหนทาง ความรวดเร็วของพาหนะทำให้อุบัติการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น สร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน องค์การอนามัยโลกได้จัดปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้อยู่ในระดับของโรคระบาด ได้พบว่าในปี พ.ศ. 2533 (ค.ศ. 1990) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้มีผู้คนได้รับบาดเจ็บเป็นอันดับ 9 และมีการคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนมากขึ้นจนกลายเป็นอันดับ 3 ในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กล่าวถึงความสูญเสียที่ล้วนเป็นค่าใช้จ่ายของประเทศ และเทียบเป็นมูลค่าระหว่างร้อยละ 1 ถึง 3 ของผลิตภัณฑ์รวมของประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งในด้านชีวิต และทรัพย์สินทั้งของรัฐและประชาชนอย่างประเมินค่ามิได้ อันมีผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาประเทศที่เป็นอยู่ในขณะนี้ (กองสุขศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข, 2547) รวมทั้งสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวม

อุบัติเหตุจากการจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยในปี 2550 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 101,725 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ถึง 13,000 ราย บาดเจ็บกว่า 79,029 ซึ่งเกิดจากการขับรถย้อนศร คัดสุราแล้วขับขี่ การขับเร็ว การขับรถโดยประมาท ขานพาหนะขาดการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2550) เมื่อพิจารณาถึงมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ประเมินได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียถึง 232,855 ล้านบาทต่อปี (กรมทางหลวง, 2550) ซึ่งถ้ายังไม่มีมาตรการแก้ไขปัญหาคาดว่าคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงถึง 3 คนต่อชั่วโมง โดยร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมดเกิดจากรถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่ จากสถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ. ศ. 2545 - 2549 พบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้า

กระชั้นชิด และซับซ้อนในที่สุดขั้น โดยมีจำนวนมากกว่าหนึ่งในสามของสาเหตุอุบัติเหตุทั้งหมด สอดคล้องกับผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาที่พบว่า อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็วจะส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมีสัดส่วนประมาณ 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุทั้งหมด

อุบัติเหตุจากรถส่วนหนึ่งมักจะเกิดขึ้นบริเวณทางตรง และอีกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณทางแยกรูปแบบของอุบัติเหตุจากรถที่พบบ่อย ได้แก่ การชนท้ายคู่กรณี รถคู่กรณีที่เลี้ยวกลับรถตัดหน้ารถจักรยานยนต์ เป็นต้น ความเร็วของรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยก่อนชนและขณะชนของอุบัติเหตุที่ไม่เสียชีวิต ประมาณ 38 และ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วโดยเฉลี่ยก่อนชนในอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 53 และ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ อาทิ เช่น ป้ายโฆษณา ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เสา สะพาน ต้นไม้หรือพุ่มไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรซึ่งไม่มีสัญญาณ หรือเครื่องหมายสะท้อนแสงเพื่อเตือนผู้ขับขี่ รถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทาง ในเวลากลางคืน การติดตั้งแผ่นคอนกรีตกีดขวางเส้นทาง พื้นผิวจราจรที่เป็นหลุม บ่อ ตลอดจนเครื่องหมาย และสัญญาณไฟจราจรที่บกพร่อง สำหรับปัจจัยด้านพาหนะส่วนใหญ่เกิดจากขาดการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้ารถ ไฟท้าย เบรคหน้า-หลัง และกระจกมองหลัง ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายที่มักจะดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรด้วยความเร็วสูง และไม่สวมหมวกนิรภัย การให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเรื่องสำคัญที่ควรเผยแพร่ โดยเฉพาะเกี่ยวกับประโยชน์ในการป้องกันการบาดเจ็บ เช่น จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์ และรณรงค์เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากการดื่มสิ่งมีเมา ความสำคัญของไฟหน้ารถ และไฟท้าย ตลอดจนข้อมูลสำคัญอื่นๆ จะช่วยให้การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างปลอดภัย และการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจึงเป็นมาตรการที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาคู่กรณีตั้งแต่การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการป้องกันขั้นปฐมภูมิ (Primary Prevention) การป้องกันนี้จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทั้งประชาชน ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการรถยนต์พาหนะ การประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ การเข้มงวดกวดขันตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร ตลอดจนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางการจราจร เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ (สถานการณ์และกลวิธีการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดขอนแก่น, 2540)

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มวัยรุ่น พบว่าในแต่ละปีจะมีเด็กวัยรุ่น 15 – 19 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,500 – 2,000 ราย ประชากรกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 8.9 ของประชากรทั้งหมด แต่คิดเป็นร้อยละ 13 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2543) และจากการศึกษาผู้พิการจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ ๑๐๐ กรณี ซึ่งเป็นผู้พิการระดับต่าง ๆ อายุตั้งแต่ 12 -70 ปี โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 35 ปี พบว่ากลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนชาย ได้รับอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ

63 วัยรุ่นชายมาแล้วจับร้อยละ 54 ถูกคนเมาชนร้อยละ 24 และโดยสารในรถที่คนเมาจับร้อยละ 22 ฉะนั้นวัยรุ่นและเยาวชนชายจึงเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงมาก ซึ่งอาจจะเป็นด้วยเหตุที่วัยรุ่นนั้นเป็นวัยที่มีความคิดคะนอง ขาดความขังคืด การตัดสินใจเฉพาะหน้าสูบบุคคลในวัยผู้ใหญ่ไม่ได้ และที่สำคัญคือความประมาทจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2538)

กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนที่เป็นกลุ่มต่างๆที่มีอยู่ภายในหมู่บ้าน เช่นกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มสตรี กลุ่มเกษตรกร กลุ่มเยาวชน ที่เกิดจากการรวมตัวขึ้นมาเพื่อรักษาผลประโยชน์ร่วมกันและมีข้อตกลงร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแก้ปัญหาของสมาชิกและของหมู่บ้าน (สุชาติ ทวีสิทธิ์, 2536) เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรซึ่งถือว่าเป็นปัญหาที่สร้างความเสียหายทั้งแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมเข้ามาเชื่อมโยงเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้ได้ผลตามมาตรการการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังยุทธศาสตร์ 6 E ซึ่งเป็นนโยบายระดับประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (E.M.S) ด้านการประเมินผล (Evaluation) และด้านความร่วมมือของภาคีเครือข่าย (Empowerment)

การสร้างแผนที่จุดเสี่ยงในชุมชน(เดือนใจ พุกตะ, 2548) เป็นวิธีการหนึ่งในการกระตุ้นให้ชุมชนเกิดจิตสำนึกและทราบปัญหาความปลอดภัยจราจรในท้องถิ่น ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้และเหมาะสมกับสถานการณ์ในประเทศไทยในปัจจุบัน การสร้างแผนที่จุดเสี่ยงนอกจากจะเป็นการเปิดโอกาสให้คนในชุมชนได้มีการสืบค้น วางแผน และสร้างมาตรการความปลอดภัยสำหรับประเด็นปัญหาด้านการจราจรแล้ว ยังเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนหรือสมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชน อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหอย่างถูกวิธีและเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนอีกด้วย (คู่มือการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง, 2549) ดังนั้น ในการใช้แนวคิดกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงที่เป็นอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ ย่อมนำมาซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพที่พึงประสงค์ ปัจจุบันมีการนำแนวคิดกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย จังหวัดขอนแก่น พบว่าภายหลังเสร็จสิ้นโครงการนักเรียนมีอัตราการเดินถนนที่ถูกต้องเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (ศิริกุล กุลเลียบ, 2545)

จังหวัดยโสธรมีการณรงค์เพื่อลดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทุกปี แต่ยังคงพบว่าผู้ขับขี่จำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย

และมีรายงานผู้ได้รับการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ปี 2549 – มิถุนายน 2551 จำนวน 6,066, 7,105 และ 5,278 ราย ในจำนวนนี้มีรายงานผู้เสียชีวิต 85, 65, และ 73 รายและเป็นกลุ่มวัยรุ่นถึง ร้อยละ 33.02 โดยในอำเภอคำเขื่อนแก้วมีรายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 362 คน และมีกลุ่มอายุผู้ประสบเหตุ 15 – 24 ปี เป็นนักเรียนนักศึกษา จำนวน 138 คน โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์คือการ ดื่มสุรา ถึง 148 คน และการไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 111 คน ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตก่อนถึง สถานบริการสาธารณสุข จำนวน 4 คน (รายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดยโสธร, 2551) โดยจังหวัดยโสธรได้มีนโยบายในด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร รวมถึงการดำเนินการจัดทำแผนเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรใน 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ ด้าน การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยพิจารณาในประเด็นการให้ความรู้และการสร้างจิตสำนึกเพื่อการ ป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน และการสร้าง การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร ส่วนในด้านการบังคับใช้ กฎหมาย และการประชาสัมพันธ์จะพิจารณาในประเด็นการออกใบอนุญาตขับขี่รถ รวมทั้งการ ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันในขณะขับขี่ การจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งใน ส่วนของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นทั้งหมดกลุ่มที่มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุจราจรคือกลุ่มวัยรุ่น กลุ่ม นักเรียน นักศึกษา และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะวัยรุ่นในสถานศึกษา ซึ่งปัญหาสำคัญ คือ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัย แม้ว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมาย แล้วก็ตาม (คำณวน อึ้งชูศักดิ์ และคณะ, 2541)

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มวัยรุ่น ตอนกลาง ซึ่งกำลังเรียนอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ขาด ความชำนาญ และการตัดสินใจแก้ปัญหาไม่ดีเพียงพอ และเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุ ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยจึงนำ โปรแกรมสุขศึกษาที่เป็นการประยุกต์ใช้การสร้างแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ โดย มุ่งหวังเพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงโดยใช้การสร้างการรับรู้ถึงอันตรายที่ รุนแรงและสร้างความคาดหวังในความสามารถของตนเองให้กับกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอน ปลายซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจราจร และเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในอำเภอ คำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ต่อไป

## 2. คำถามการวิจัย

โปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮียาริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกัน โรค จะมีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธรหรือไม่ อย่างไร

## 3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

### 3.1 วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของ โปรแกรมสุขศึกษา โดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮียาริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกัน โรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร

### 3.2 วัตถุประสงค์เฉพาะ

3.2.1 เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง ในประเด็นต่อไปนี้

3.2.1.1 ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.2.1.2 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ประกอบด้วย

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.2.1.3 การประเมินการเผชิญปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ประกอบด้วย

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.2.1.4 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ดังนี้

- การปฏิบัติตามกฎจราจร
- การสวมหมวกนิรภัย

- การชะลอความเร็วเมื่อถึงจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- การสังเกตแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

1.3.2.2 เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง ในประเด็นต่อไปนี้

- 1) ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 2) การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ประกอบด้วย

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

- 3) การประเมินการเผชิญปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ประกอบด้วย

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันการอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

- 4) ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ดังนี้

- การปฏิบัติตามกฎจราจร
- การสวมหมวกนิรภัย
- การชะลอความเร็วเมื่อถึงจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- การสังเกตแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

#### 4. สมมุติฐานการวิจัย

4.1 ภายหลังจากได้รับโปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มทดลองมีการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงและใช้แผนที่จุดเสี่ยง เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

4.2 ภายหลังจากได้รับโปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

4.2.1 ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและ กฎจราจร

4.2.2 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย

- การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.2.3 การประเมินเผชิญปัญหาอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันการจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.2.4 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## 5. ขอบเขตการวิจัย

5.1 ศึกษาในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดยโสธร

5.2 พื้นที่ที่ทำการศึกษาคือ โรงเรียนมัธยมในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเขต 1 ในจังหวัดยโสธร

5.3 ระยะเวลาในการศึกษาคือตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน 2551 ถึง กุมภาพันธ์ 2552 เป็นเวลา 4 เดือน

## 6. ตัวแปรที่เกี่ยวข้องในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ คือ

ได้แก่ โปรแกรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นจากการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ตัวแปรตาม คือ

6.1 ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

6.2 การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย

- การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์

### 6.3 การประเมินการเผชิญปัญหาอุบัติเหตุจากราจร

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์

### 6.4 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์

## 7. ข้อตกลงเบื้องต้นในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้สังเกตพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากรถจักรยานยนต์ โดยการใช้แผนที่จุดเสี่ยงในพื้นที่บริเวณรอบ ๆ โรงเรียนซึ่งมีบริเวณเนื้อที่ที่ทำการศึกษา 1 ตารางกิโลเมตร รอบทุกด้านในประเด็นต่อไป นี้ ซึ่งสังเกตเฉพาะหลังการทดลองเท่านั้น

- การสวมหมวกนิรภัย
- การไม่ขับขีรถเกิน 1 คน
- การให้สัญญาณไฟ/ มือ ขณะเลี้ยวรถ
- การชะลอความเร็วเมื่อถึงจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากราจร
- การสังเกตจุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากราจร

## 8. ข้อจำกัดของการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่มีการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากรถจักรยานยนต์เท่านั้น

## 9. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

โปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การให้กระบวนการทางสุขศึกษาอย่างเป็นระบบ โดยการใช้กระบวนการประยุกต์การมีส่วนร่วมในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับการประเมินอันตราย การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจากราจร การประเมินเผชิญปัญหา การความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในการใช้แผนที่จุดเสี่ยงต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจร ในกลุ่มทดลอง โดยการจัดกิจกรรม การให้ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจากราจร และกฎหมายจากราจร การประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่

จุดเสี่ยงและการระบุจุดเสี่ยง การบรรยายประกอบสื่อในเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การใช้ตัวแบบ การสาธิตและฝึกปฏิบัติ การประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย การแจกคู่มือ เอกสารแผ่นพับ การประกวดคำขวัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

**พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ อันเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

**เหตุการณ์อิยาริ อัทโตะ** หมายถึง เหตุการณ์ที่เกือบจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่มีการหยุดไว้ทัน ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บหรือเสียหาย ทั้งทางร่างกายและทรัพย์สิน เพียงแต่มีอาการตกใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

**การสร้างแผนที่จุดเสี่ยง (แผนที่อิยาริ อัทโตะ)** หมายถึง การสร้างแผนที่ที่เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีผู้เกี่ยวข้องในการสร้างแผนที่คือนักเรียน ครู ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีพื้นที่ในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงคือบริเวณรอบๆทุกด้านของโรงเรียนที่เป็นกลุ่มทดลองเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร

**การรับรู้** หมายถึง การตีความจากสิ่งที่เห็นสิ่งที่ได้ยิน และสิ่งที่ได้รู้จักด้วยประสาทสัมผัสอันเป็นแนวโน้มชักนำให้บุคคลประพฤติ ปฏิบัติตามความเชื่อ ความเข้าใจนั้น

**การประเมินอันตราย** หมายถึง การรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

**การประเมินการเผชิญปัญหา** หมายถึง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่หลีกเลี่ยงอันตราย โดยมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจร และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองเมื่อมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรที่พึงประสงค์

**การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทำให้เกิดการบาดเจ็บ และพิการหรืออาจถึงแก่ชีวิตได้ หากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

**การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าตนมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา หากมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ที่ไม่เคารพกฎหมายจราจร

**ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าตนมีความสามารถที่จะป้องกัน หรือหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ถ้าปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

**ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร** หมายถึง การรับรู้ของบุคคลถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับหากตนเองมีพฤติกรรมการใช้แผนที่จุดเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

**โปรแกรมสุขศึกษา** หมายถึง กระบวนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ให้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เป็นทฤษฎีหลักในการจัดกิจกรรมของโปรแกรม และการประยุกต์การสร้างแผนที่จุดเสี่ยง มาใช้ในการจัดกิจกรรมการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงในชุมชน โดยใช้วิธีการทางสุขศึกษาดังนี้คือ การบรรยาย กิจกรรมกลุ่ม การสาธิตและการฝึกปฏิบัติ การกระตุ้นเตือนจากครูผู้ปกครอง

**นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย** หมายถึง นักเรียนซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายปีที่ 4, 5 และ 6 ของโรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเขต 1 ในจังหวัดยโสธร

**พฤติกรรมการใช้รถ ใช้นอน ที่พึงประสงค์** หมายถึง การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในขณะที่ใช้เส้นทางจราจร เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่ขับขี่ย้อนเกิน 1 คน ไม่ขับขี่ยุ่จนานกับรถคันอื่น ให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือเมื่อถึงทางแยกก่อนเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องจราจร

**พฤติกรรมการใช้แผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร** หมายถึง การปฏิบัติตามคำแนะนำในการสังเกตแผนที่จุดเสี่ยงซึ่งเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่นบริเวณทางแยกเขตชุมชนที่มีเด็กเล็ก เขตโรงเรียน

**กฎหมายจราจร** หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎกระทรวงประกาศเจ้าพนักงาน

**หมวกนิรภัย** หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศรีษะและใบหน้า ในขณะที่ขับขี่รถและโดยสารรถจักรยานยนต์

**ระยะทางจากที่พักอาศัยไปโรงเรียน** หมายถึง ระยะทางวัดเป็นกิโลเมตรที่เดินทางสัญจรจากที่พักอาศัยถึงโรงเรียน

**ประสบการณ์ในการที่เกือบจะได้รับอุบัติเหตุจราจร** หมายถึง การที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของนักเรียนที่เกิดจากการเดินทางจราจรในชุมชนนั้น

## 10. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

10.1 นักเรียนกลุ่มทดลอง มีความรู้และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งจะมีผลต่อการลดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้

10.2 ได้รูปแบบของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัตโตะ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้

10.3 เพื่อเป็นการแนะนำการวิเคราะห์จุดเสี่ยง Hiyari Hatto มาใช้ในชุมชน และเป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรต่าง ๆ ได้

