

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล



การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาผลของการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร โดยจัดโปรแกรมการให้สุขศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับการใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ซึ่งเป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi – Experimental Research) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง จำนวน 42 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 42 คน รวมจำนวนทั้งหมด 84 คน ใช้ระยะเวลาในการทดลองรวมทั้งสิ้น 12 สัปดาห์ แล้วนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความถูกต้องและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม STATA version 8.2 ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ผลการวิจัย

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

1.2 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.3 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.4 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.5 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.6 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมป้องกันตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.7 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

2. การอภิปรายผล

โดยมีการอภิปรายผลตามสมมติฐานของการวิจัย

1. ผลการวิจัย

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เพศ พบว่ากลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบเป็นเพศชายร้อยละ 50 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 50

อายุ พบว่า กลุ่มทดลองมีอายุเฉลี่ยต่ำกว่ากลุ่มเปรียบเทียบเล็กน้อย โดยพบว่าทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 16-18 ปี ซึ่งกลุ่มทดลองมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 16.95 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.79 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 17.05 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.73 ตามลำดับ

ระดับชั้นการศึกษา พบว่าระดับชั้นการศึกษาของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่กำลังเรียนอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 โดยนักเรียนของกลุ่มทดลอง คิดเป็นร้อยละ 38.1 รองลงมาคือระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 33.3 และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ส่วนใหญ่กำลังเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 47.6 รองลงมาคือระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 คิดเป็นร้อยละ 28.6 และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 23.8 ตามลำดับ

สถานภาพการพักอาศัยของนักเรียนระหว่างศึกษาเล่าเรียน พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบมีสถานภาพการพักอาศัยระหว่างศึกษาเล่าเรียนเหมือนกัน คือ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่กับบิดา มารดา รองลงมา คือ อาศัยกับญาติ เช่น ลุง ป้า น้า อา โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีสถานภาพการพักอาศัยระหว่างศึกษาเล่าเรียนกับบิดา มารดา คิดเป็นร้อยละ 78.6 รองลงมา คือ การพักอาศัยกับญาติ เช่น ลุง ป้า น้า อา คิดเป็นร้อยละ 21.4 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีสถานภาพการพักอาศัยระหว่างศึกษาเล่าเรียนอยู่กับบิดา มารดา คิดเป็นร้อยละ 83.3 รองลงมา คือ การพักอาศัยกับญาติ เช่น ลุง ป้า น้า อา คิดเป็นร้อยละ 16.7 ตามลำดับ

รายได้ของครอบครัวต่อเดือน พบว่ารายได้ครัวของครอบครัวของกลุ่มทดลองที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือนซึ่งมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยพบว่า ร้อยละ 64.3 ในกลุ่มทดลองมีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท ต่อเดือน ในขณะที่กลุ่มเปรียบเทียบที่มีรายได้ในระดับนี้ ร้อยละ 59.5 นอกจากนี้ยังพบว่า ประมาณร้อยละ 4.8 ในกลุ่มทดลองมีรายได้มากกว่า 15,000 บาท ต่อเดือน ในขณะที่กลุ่มเปรียบเทียบมีรายได้มากกว่า 15,000 บาท ต่อเดือน ถึงร้อยละ 9.5

ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน พบว่านักเรียนกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีระยะทางจากที่พักมาถึงโรงเรียน ระหว่าง 5-10 กม.คิดเป็นร้อยละ 59.5 รองลงมา คือ ระยะทาง น้อยกว่า 5 กม. และระยะทางมากกว่า 10 กม คิดเป็นร้อยละ 28.6 และ 11.9 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนกลุ่ม

เปรียบเทียบส่วนใหญ่มีระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน ระหว่าง 5-10 กม. คิดเป็นร้อยละ 35.7 รองลงมา คือมากกว่า 10 กม. และน้อยกว่า 5 กม. คิดเป็นร้อยละ 33.3 และ 31.0 ตามลำดับ

การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร พบว่านักเรียนกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ เคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คิดเป็นร้อยละ 100 โดยทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดจากสื่อด้านโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือ หนังสือพิมพ์ และ โรงพยาบาล สถานีอนามัย คิดเป็นร้อยละ 90.5 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร จาก อินเทอร์เน็ต และหนังสือพิมพ์ คิดเป็นร้อยละ 92.9 และ 81.0 ตามลำดับ

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีใบอนุญาตขับขี่เท่ากัน โดยในทั้งสองกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ 64.3

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่าง 2-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 54.8 และ 61.9 ตามลำดับ

การเคยได้รับอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในปีพ.ศ.2551 ถึงปัจจุบัน พบว่านักเรียนกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 17.5 โดยในกลุ่มทดลองเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประเภทเป็นผู้ขับขี่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.5 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากการเป็นผู้ซ้อนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละคุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

คุณลักษณะทางประชากร	กลุ่มทดลอง (n = 42)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n = 42)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	21	50	21	50
หญิง	21	50	21	50
รวม	42	100.0	42	100.0
อายุ				
16 ปี	14	33.3	10	23.8
17 ปี	16	38.1	20	47.6
18 ปี	12	28.6	12	28.6
รวม	42	100.0	42	100.0
	\bar{x}	16.95		17.05
	<i>S.D</i>	0.79		0.73
นักเรียนกำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่				
มัธยมศึกษาปีที่ 4	14	33.3	10	23.8
มัธยมศึกษาปีที่ 5	16	38.1	20	47.6
มัธยมศึกษาปีที่ 6	12	28.6	12	28.6
รวม	42	100.0	42	100.0
	\bar{x}	16.95		17.05
	<i>S.D</i>	0.79		0.73
สถานภาพการพักอาศัย				
อยู่กับบิดา/มารดา	33	78.6	35	83.3
อยู่กับญาติ เช่น ลุง ป้า น้า อา	9	21.4	16	16.7
	42	100.0	42	100.0

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละคุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

คุณลักษณะทางประชากร	กลุ่มทดลอง (n = 42)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n = 42)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้ของครอบครัวต่อเดือน				
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	64.3	25	59.5
5,000 - 10,000 บาท	13	31.0	11	26.2
10,001 - 15,000 บาท	1	2.4	2	4.8
15,001 - 20,000 บาท	-	-	1	2.4
20,000 บาท ขึ้นไป	1	2.4	3	7.1
	42	100.0	42	100.0
ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน				
< 5 กม.	12	28.6	13	31.0
5 - 10 กม.	25	59.5	15	35.7
> 10 กม.	7	11.9	14	33.3
	42	100.0	42	100.0
การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร				
เคย	42	100.0	42	100.0
แหล่งที่ได้รับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)				
วิทยุ	20	47.6	16	38.1
หนังสือพิมพ์	38	90.5	34	81.0
โทรทัศน์	42	100.0	42	100.0
หอกระจายข่าว	17	40.5	14	33.3
อินเทอร์เน็ต	42	100.0	39	92.9
วารสารต่างๆ	23	54.8	19	45.2
แผ่นพับ/โปสเตอร์	34	81.0	37	88.1
โรงพยาบาล/สถานีอนามัย	38	90.5	34	81.0
หมายเหตุ ข้อคำถามนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ				

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละคุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

คุณลักษณะทางประชากร	กลุ่มทดลอง (n = 42)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n = 42)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์				
มี	8	19.0	11	26.1
ไม่มี	34	81.0	31	73.9
รวม	42	100.0	42	100.0
ประสบการณ์ในการขับขี่				
< 2 ปี	4	9.5	6	14.2
2 - 5 ปี	12	28.6	17	40.4
> 5 ปี	26	61.9	19	45.4
รวม	42	100.0	42	100.0
การเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในปีพ.ศ.2551ถึงปัจจุบัน				
เคย	12	28.6	8	19.0
ไม่เคย	30	71.4	34	81.0
กรณีตอบว่าเคย /ประเภทของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร				
รถยนต์	1	8.3	2	25.0
รถจักรยานยนต์	11	91.7	6	75.0
รวม	12	100.0	8	100.0
การเคยมีเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากรถ จักรยานยนต์				
เคย	28	66.7	16	38.1
ไม่เคย	14	33.3	26	61.9
กรณีตอบว่าเคย /ประเภทของพาหนะที่ใช้ขับขี่				
รถยนต์	3	10.7	1	6.2
รถจักรยานยนต์	25	89.3	15	93.8
รวม	28	100.0	16	100.0

1.2 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.2.1 ระดับความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร พบว่านักเรียนกลุ่มทดลองมีระดับความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจรอยู่ในระดับดีเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 47.62 (20 คน) เป็นร้อยละ 73.81 ส่วนระดับปานกลางลดลงจากร้อยละ 52.38 (22 คน) เป็นร้อยละ 26.19 (11 คน) ไม่พบว่ามีระดับความรู้ในระดับต่ำ นอกจากนี้ยังพบว่ามีค่าเฉลี่ยคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 16.93 เป็น 18.33 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.37 และ 1.46 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีระดับความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจรในระดับดี เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 52.38 (19 คน) เป็นร้อยละ 54.76 ส่วนระดับปานกลางลดลงจากร้อยละ 47.62 (20 คน) เป็นร้อยละ 45.24 (23 คน) ไม่พบว่ามีระดับความรู้ในระดับต่ำ นอกจากนี้ยังพบว่ามีค่าเฉลี่ยคะแนนลดลงจาก 17.57 เป็น 17.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.94 และ 1.96 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ระดับความรู้	กลุ่มทดลอง ($n = 42$)				กลุ่มเปรียบเทียบ ($n = 42$)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับดี	20	47.62	31	73.81	22	52.38	19	54.76
ระดับปานกลาง	22	52.38	11	26.19	20	47.62	23	45.24
ระดับต่ำ	-	-	-	-	-	-	-	-
\bar{x}	16.93		18.33		17.57		17.31	
S.D	1.37		1.46		1.94		1.96	
Min, Max	14, 19		15, 21		14, 22		13, 20	

1.2.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลอง พบว่า แตกต่างกันอย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 001$, 95 % CI 0.77 ถึง 2.04) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI -0.99 ถึง 0.47) ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุ จราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean			
				Difference	t	95 % CI	p - value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	16.93	1.37	1.40	4.44	0.77 ถึง 2.04	< 0.001
หลังการทดลอง	42	18.33	1.45				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	17.57	1.94	-0.26	-0.72	-0.99 ถึง 0.47	0.47
หลังการทดลอง	42	17.31	1.96				

1.2.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI - 1.37 ถึง 0.87) ส่วนหลังการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.27 ถึง 1.77) ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุ จราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean		95 % CI	p – value
				Difference	t		
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	16.93	1.34	-0.64	-1.75	-1.37 ถึง 0.87	0.08
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	17.57	1.94				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	18.33	1.46	1.02	2.72	0.27 ถึง 1.77	0.008
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	17.31	1.96				

1.2.4 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น เท่ากับ 1.40 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.04 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เท่ากับ -0.26 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.34 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI -2.40 ถึง 0.74) ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง

ความรู้เกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{d}	S.D.	Mean		95 % CI	p – value
				Difference	t		
กลุ่มทดลอง	42	1.40	2.04	-1.66	3.46	0.71 ถึง 2.62	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	-0.26	2.34				

1.3 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรง ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.3.1 ระดับการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีระดับการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 9.52 (4 คน) เป็นร้อยละ 19.05 (8 คน) ส่วนระดับปานกลางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 64.29 (27 คน) เป็นร้อยละ 66.67 (28 คน) และระดับต่ำลดลงจากร้อยละ 26.19 (11 คน) เป็นร้อยละ 14.29 (6 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 39.83 เป็น 42.43 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.19 และ 1.06 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีระดับการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงลดลงจากร้อยละ 16.67 (7 คน) เป็นร้อยละ 4.76 (2 คน) ส่วนระดับปานกลางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 66.67 (28 คน) เป็นร้อยละ 83.33 (35 คน) และระดับต่ำลดลงจากร้อยละ 16.67 (7 คน) เป็นร้อยละ 11.90 (5 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.55 เป็น 40.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.06 และ 1.68 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง จำแนกตามระดับการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับความรู้	กลุ่มทดลอง ($n = 42$)				กลุ่มเปรียบเทียบ ($n = 42$)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	4	9.52	8	19.05	7	16.67	2	4.76
ระดับปานกลาง	27	64.29	28	66.67	28	66.67	35	83.33
ระดับต่ำ	11	26.19	6	14.29	7	16.67	5	11.90
\bar{x}	39.83		42.43		38.55		40.38	
<i>S.D</i>	2.19		1.06		2.06		1.68	
<i>Min, Max</i>	35, 43		40, 45		34, 42		35, 43	

1.3.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value = 0.05$, 95 % CI 1.59 ถึง 3.168) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.88 ถึง 2.79) ดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง

การรับรู้ความรุนแรงจาก การเกิดอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean		95 % CI	p - value
				Difference	t		
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	40.05	2.28	2.38	6.15	1.59 ถึง 3.16	< 0.001
หลังการทดลอง	42	42.43	1.06				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	38.55	2.06	1.83	3.88	0.88 ถึง 2.79	< 0.001
หลังการทดลอง	42	40.38	1.68				

1.3.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.56 ถึง 2.44) ส่วนหลัง การทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 1.44 ถึง 2.66) ดังแสดงในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

การรับรู้ความรุนแรงจาก การเกิดอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean		95 % CI	p - value
				Difference	t		
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	40.05	2.28	1.29	3.15	0.56 ถึง 2.44	0.002
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	38.55	2.06				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	42.43	1.06	2.05	6.67	1.44 ถึง 2.66	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	40.38	1.68				

1.3.4 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น เท่ากับ 2.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.51 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลดลง เท่ากับ 1.83 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.06 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI -0.67 ถึง 1.76) ดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนผลต่างของก่อนและหลังการทดลอง ในเรื่องการรับรู้ ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{d}	S.D.	Mean			
				Difference	t	95 % CI	p – value
กลุ่มทดลอง	42	2.38	2.51				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	1.83	3.06	0.55	0.89	-0.67 ถึง 1.76	0.37

1.4 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.4.1 ระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีระดับการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลงจากก่อนการทดลอง คือร้อยละ 16.67 (7 คน) และเท่าเดิมในระดับปานกลางทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลองคือร้อยละ 69.05 (29 คน) และระดับต่ำเท่าเดิมทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลองคือร้อยละ 14.29 (6 คน) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.14 เป็น 41.59 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.15 และ 3.01 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9.52 (4 คน) เป็นร้อยละ 23.81 (10 คน) ส่วนระดับปานกลางลดลงจากร้อยละ 76.19 (32 คน) เป็นร้อยละ 61.90 (26 คน) และระดับต่ำเท่าเดิมทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลองคือร้อยละ 14.29 (6 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.83 เป็น 40.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.39 และ 2.59 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง จำแนกตามระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ระดับการรับรู้ โอกาสเสี่ยง	กลุ่มทดลอง ($n = 42$)				กลุ่มเปรียบเทียบ ($n = 42$)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	7	16.67	7	16.67	4	9.52	10	23.81
ระดับปานกลาง	29	69.05	29	69.05	32	76.19	26	61.90
ระดับต่ำ	6	14.29	6	14.29	6	14.29	6	14.29
\bar{x}	38.14		41.59		38.83		40.29	
<i>S.D</i>	3.15		3.01		2.39		2.59	
<i>Min, Max</i>	30, 43		36, 48		32, 44		36, 45	

1.4.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI*: -1.94 ถึง 4.96) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI*: 0.50 ถึง 2.40) ดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	n	\bar{x}	S.D.	Mean Difference	t	95 % CI	p – value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	38.14	3.15	3.45	4.62	1.94 ถึง 4.96	< 0.001
หลังการทดลอง	42	41.59	3.01				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	38.83	2.39	1.45	3.09	0.50 ถึง 2.40	< 0.01
หลังการทดลอง	42	40.28	2.59				

1.4.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลองเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value < 0.001$, 95 % CI -1.91 ถึง 0.53) ส่วนหลังการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value = 0.05$, 95 % CI: 0.09 ถึง 2.53) ดังแสดงในตารางที่ 13

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อ				Mean			
การเกิดอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Difference	t	95 % CI	p – value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	38.14	3.15				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	38.83	2.39	-0.69	-1.13	-1.91 ถึง 0.53	0.26
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	41.59	3.01				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	40.28	2.59	1.31	2.13	0.09 ถึง 2.53	0.04

1.4.4 การเปรียบเทียบต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น เท่ากับ 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.84 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น เท่ากับ 1.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.05 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: 0.24 ถึง 3.76) ดังแสดงในตารางที่ 14

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังจากทดลอง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	n	\bar{d}	S.D.	Mean		95 % CI	p – value
				Difference	t		
กลุ่มทดลอง	42	3.45	4.84				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	1.45	3.05	2.0	2.26	0.24 ถึง 3.76	0.03

1.5 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.5.1 ระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูงลดลงจากร้อยละ 16.67 (7 คน) เป็นร้อยละ 14.29 (6 คน) ส่วนระดับปานกลางเท่าเดิมทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลอง คือ ร้อยละ 69.05 (29 คน) และระดับต่ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14.29 (6 คน) เป็นร้อยละ 16.67 (7 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 41.21 เป็น 43.28 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.14 และ 3.16 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14.29 (6 คน) เป็นร้อยละ 23.81 (10 คน) ส่วนระดับปานกลางลดลงจากร้อยละ 64.29 (27 คน) เป็นร้อยละ 61.90 (26 คน) และระดับต่ำร้อยละ 21.43 (9 คน) เป็นร้อยละ 14.29 (6 คน) และ นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 39.00 เป็น 39.43 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.54 และ 2.09 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 15

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง จำแนกตามระดับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับความคาดหวัง ในความสามารถ ของตนเองในการ ป้องกันอุบัติเหตุ จราจร	กลุ่มทดลอง(<i>n</i> = 42)				กลุ่มเปรียบเทียบ(<i>n</i> = 42)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	7	16.67	6	14.29	6	14.29	10	23.81
ระดับปานกลาง	29	69.05	29	69.05	27	64.29	26	61.90
ระดับต่ำ	6	14.29	7	16.67	9	21.43	6	14.29
\bar{x}	41.21		43.28		39.0		39.43	
<i>S.D</i>	4.14		3.16		4.54		2.09	
<i>Min, Max</i>	33, 50		35, 50		28, 47		35, 42	

1.5.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI* 0.19 ถึง 3.94) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI*: -1.06 ถึง 1.92) ดังแสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของ
ตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ก่อน
และหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังในความสามารถของ ตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกัน อุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean Difference	t	95 % CI	p – value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	41.21	4.15	2.07	2.23	0.19 ถึง 3.94	0.03
หลังการทดลอง	42	43.28	3.16				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	39.0	4.53	0.43	0.58	-1.06 ถึง 1.92	0.56
หลังการทดลอง	42	39.43	2.09				

1.5.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ก่อนการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ก่อนการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบ
ความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการ
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value >$
 0.05 , $95 \% CI$: 0.33 ถึง 4.10) ส่วนหลังการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนน
ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจาก
การขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, $95 \% CI$: 2.69 ถึง
5.03) ดังแสดงในตารางที่ 17

ตารางที่ 17 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

ความคาดหวังในความสามารถ ของตนเองต่อพฤติกรรมในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean Difference	t	95 % CI	p – value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	41.21	4.15	2.21	2.33	0.33 ถึง 4.10	0.02
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	39.0	4.54				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	43.29	3.16	3.86	6.58	2.69 ถึง 5.03	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	39.43	2.09				

1.5.4 การเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น เท่ากับ 2.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.09 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียง 0.43 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.78 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: -0.717 ถึง 4.0) ดังแสดงในตารางที่ 18

ตารางที่ 18 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนผลต่างของก่อนและหลังการทดลองในเรื่องความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังในความสามารถของ							
ตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกัน	n	\bar{d}	S.D.	Mean	t	95 % CI	p – value
อุบัติเหตุจราจร				Difference			
กลุ่มทดลอง	42	2.07	6.09				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	0.43	4.78	1.64	1.38	-0.71 ถึง 4.0	0.16

1.6 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.6.1 ระดับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีระดับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงลดลงจาก ร้อยละ 23.81 (10 คน) เป็นร้อยละ 19.05 (8 คน) ส่วนระดับปานกลางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 61.90 (26 คน) เป็นร้อยละ 64.29 (27 คน) และระดับต่ำเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.29 (6 คน) เป็นร้อยละ 16.67 (7 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 33.21 เป็น 37.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.70 และ 2.67 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีระดับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเท่าเดิมทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลอง คือร้อยละ 14.29 (6 คน) ส่วนระดับปานกลางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 71.43 (30 คน) เป็นร้อยละ 73.81 (31 คน) และระดับต่ำเท่าเดิมทั้งก่อนการทดลองและหลังการทดลอง คือร้อยละ 14.29 (6 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนลดลงจาก 34.21 เป็น 33.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 3.42 และ 1.97 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 19

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลองจำแนกตามระดับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับความคาดหวัง ในประสิทธิผลของ การตอบสนองต่อ พฤติกรรมกร ป้องกันตนเอง จาก อุบัติเหตุจราจร	กลุ่มทดลอง ($n = 42$)				กลุ่มเปรียบเทียบ($n = 42$)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	10	23.81	8	19.05	6	14.29	5	14.29
ระดับปานกลาง	26	61.90	27	64.29	30	71.43	31	73.81
ระดับต่ำ	6	14.29	7	16.67	6	14.29	6	14.29
\bar{x}	33.21		37.47		34.21		33.67	
<i>S.D</i>	1.70		2.67		3.42		1.97	
<i>Min, Max</i>	30, 36		33, 42		25, 41		29, 37	

1.6.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 3.09 ถึง 5.43) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 %CI: -1.77 ถึง 0.67) ดังแสดงในตารางที่ 20

ตารางที่ 20 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังในประสิทธิผลของ				Mean		95 % CI	P-value
การตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร				Difference	t		
	n	\bar{x}	S.D.				
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	33.21	1.70	4.26	7.36	3.09 ถึง 5.43	< 0.001
หลังการทดลอง	42	37.47	2.67				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	34.21	3.41	-0.55	-0.90	-1.77 ถึง 0.67	0.37
หลังการทดลอง	42	33.67	1.97				

1.6.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง รายละเอียดดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: -2.17 ถึง 0.18) ส่วนหลังการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: 2.79 ถึง 4.83) ดังแสดงในตารางที่ 21

ตารางที่ 21 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

ความคาดหวังในประสิทธิผล				Mean			
ผลของการตอบสนองต่อ				Difference	t	95 % CI	p – value
พฤติกรรมการป้องกันตนเอง	n	\bar{x}	S.D.				
จากอุบัติเหตุจราจร							
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	33.21	1.70	-1.00	-1.69	-2.17 ถึง 0.18	0.09
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	34.21	3.41				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	37.47	2.68	3.8	7.42	2.79 ถึง 4.83	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	33.67	1.97				

1.6.4 การเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนอง ต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น เท่ากับ 4.26 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.76 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในผลของการตอบสนองในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลดลง เท่ากับ -0.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.93 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: 3.142 ถึง 6.48) ดังแสดงในตารางที่ 22

ตารางที่ 22 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนผลต่างของก่อนและหลังการทดลองในเรื่องความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังในผลการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเอง จากอุบัติเหตุจราจร				Mean		95 % CI	p – value
n	\bar{d}	S.D.	Difference	t			
กลุ่มทดลอง	42	4.26	3.76				
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	-0.55	3.93	4.81	5.73	3.14 ถึง 6.48	< 0.001

1.7 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1.7.1 ระดับความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีระดับความตั้งใจในการป้องกันตนเอง จากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงลดลงจากร้อยละ 19.05 (9 คน) เป็นร้อยละ 11.90 (5 คน) ส่วนระดับปานกลางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 59.52 (25 คน) เป็นร้อยละ 64.29 (27 คน) และระดับเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 21.43 (9 คน) เป็นร้อยละ 23.81 (10 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 37.17 เป็น 41.62 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.75 และ 2.58 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีระดับความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 11.90 (5 คน) เป็นร้อยละ 16.67 (7 คน) และระดับปานกลางลดลงจากร้อยละ 73.81 (31 คน) เป็นร้อยละ 66.67 (28 คน) และระดับต่ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14.29 (6 คน) เป็นร้อยละ 16.67 (7 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนลดลงจาก 39.43 เป็น 39.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.71 และ 3.39 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและ หลังการทดลอง จำแนกตามระดับความตั้งใจในความสามารถในการ ป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ระดับความตั้งใจ	กลุ่มทดลอง ($n = 42$)				กลุ่มเปรียบเทียบ($n = 42$)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	9	19.05	5	11.90	5	11.90	7	16.67
ระดับปานกลาง	25	59.52	27	64.29	31	73.81	28	66.67
ระดับต่ำ	9	21.43	10	23.81	6	14.29	7	16.67
\bar{x}	37.17		41.62		39.43		39.07	
<i>S.D</i>	3.75		2.58		4.71		3.39	
<i>Min, Max</i>	30, 44		36, 46		29, 49		32, 45	

1.7.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI*: 3.00 ถึง 5.90) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความ ตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % *CI*: -1.94 ถึง 1.23) ดังแสดงในตารางที่ 24

ตารางที่ 24 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean Difference	t	95 % CI	p – value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	42	37.17	3.75	4.45	6.19	3.00 ถึง 5.90	< 0.001
หลังการทดลอง	42	41.62	2.58				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	42	39.43	4.71	-0.36	-0.45	-1.94 ถึง 1.23	0.65
หลังการทดลอง	42	39.07	3.39				

1.7.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม

เปรียบเทียบก่อนการทดลองและหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: -4.11 ถึง -0.41) ส่วนหลังการทดลอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: 1.23 ถึง 3.86) ดังแสดงในตารางที่ 25

ตารางที่ 25 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ในช่วงก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	S.D.	Mean		95 % CI	p – value
				Difference	t		
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	37.17	3.75	-2.26	-2.43	-4.11 ถึง -0.41	0.02
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	39.43	4.71				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	42	41.62	2.58	2.55	3.87	1.23 ถึง 3.86	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	39.07	3.39				

1.7.4 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบภายหลังการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นเท่ากับ 1.96 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.57 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ลดลง เท่ากับ -0.66 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.51 และเมื่อเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: -5.10 ถึง -0.13) ดังแสดงในตารางที่ 26

ตารางที่ 26 การเปรียบเทียบผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง

ความตั้งใจ	<i>n</i>	\bar{d}	<i>S.D.</i>	<i>Mean Difference</i>	<i>t</i>	95 % <i>CI</i>	<i>p</i> – <i>value</i>
กลุ่มทดลอง	42	1.96	6.57	-2.09	-2.18	-5.10 ถึง -0.13	0.98
กลุ่มเปรียบเทียบ	42	-0.66	5.51				

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง (จากแบบสังเกตพฤติกรรม)

1. ระดับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

1.1 ด้านการสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีระดับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ด้านพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี ร้อยละ 100.0 (37 คน) ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี ร้อยละ 63.89 (23 คน) ระดับปานกลางร้อยละ 25.0 (9 คน) ระดับต่ำ ร้อยละ 11.11 (4 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย เท่ากับ 19.37 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.83 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย เท่ากับ 16.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.21 ตามลำดับ

1.2 ด้านการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมในการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 86.49 (32 คน) ระดับปานกลาง ร้อยละ 13.51 (5 คน) ไม่พบพฤติกรรมในการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คนในระดับต่ำ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมในการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 63.89 (23 คน) ระดับปานกลาง ร้อยละ 11.11 (4 คน) ระดับต่ำ ร้อยละ 25.0 (9 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเรื่องการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน เท่ากับ 17.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.09 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเรื่องการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน เท่ากับ 15.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.99 ตามลำดับ

1.3 ด้านการสังเกตจุดเสี่ยง พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมในด้านการสังเกตจุดเสี่ยงอยู่ในระดับดี ร้อยละ 100.0 (37 คน) ไม่พบว่ามีพฤติกรรมด้านการสังเกตจุดเสี่ยงในระดับปานกลางและระดับต่ำ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสังเกตจุดเสี่ยงอยู่ในระดับดีร้อยละ 80.56 (29 คน) ระดับปานกลาง ร้อยละ 19.44 (7 คน) ไม่พบว่ามีพฤติกรรมในด้านการสังเกตจุดเสี่ยงในระดับต่ำ นอกจากนี้ยังพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสังเกตจุดเสี่ยง เท่ากับ 18.62 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.49 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการสังเกตจุดเสี่ยง เท่ากับ 17.0 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.68 ตามลำดับ

1.4 ด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม อยู่ในระดับดี ร้อยละ 100.0 (37 คน) ไม่พบว่ามีพฤติกรรมด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม อยู่ในระดับดี ร้อยละ 75.0 (27 คน) ระดับปานกลางร้อยละ 22.22 (8 คน) ระดับต่ำ ร้อยละ 2.78 (1 คน) นอกจากนี้ยังพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม เท่ากับ 19.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.89 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม เท่ากับ 16.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.43 ตามลำดับ

1.5 ด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ อยู่ในระดับดี ร้อยละ 100.0 (37 คน) ไม่พบว่ามีพฤติกรรมด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยว ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ อยู่ในระดับดี ร้อยละ 83.33 (30 คน) ระดับปานกลางร้อยละ 16.67 (6 คน) ไม่พบว่ามีพฤติกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถในระดับต่ำ นอกจากนี้ยังพบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ เท่ากับ 18.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.71 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ เท่ากับ 17.33 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.48 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 27

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบจำแนกตามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังจากการทดลอง (จากแบบสังเกตพฤติกรรม)

การสังเกตพฤติกรรม การป้องกันตนเองจาก อุบัติเหตุจราจร	ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร						\bar{x}	S.D.	Min , Max
	ระดับดี จำนวน ร้อยละ	ระดับปานกลาง จำนวน ร้อยละ	ระดับต่ำ จำนวน ร้อยละ						
การสวมหมวกนิรภัย									
กลุ่มทดลอง	37 (100.00)	-	-	19.37	0.83	18 , 20			
กลุ่มเปรียบเทียบ	23 (63.89)	9 (25.00)	4 (11.11)	16.44	3.21	10 , 20			
การขับขี่เกิน 1 คน									
กลุ่มทดลอง	32 (86.49)	5 (13.51)	-	17.81	2.09	14 , 20			
กลุ่มเปรียบเทียบ	23 (63.89)	4 (11.11)	9 (25.00)	15.89	3.99	10 , 20			
การสังเกตจุดเสี่ยง									
กลุ่มทดลอง	37 (100.00)	-	-	18.62	1.49	16 , 20			
กลุ่มเปรียบเทียบ	29 (80.56)	7 (19.44)	-	17.00	2.68	12 , 20			
การชะลอความเร็ว									
กลุ่มทดลอง	37 (100.00)	-	-	19.41	0.89	18 , 20			
กลุ่มเปรียบเทียบ	27 (75.00)	8 (22.22)	1 (2.78)	16.92	2.43	10 , 20			
การเปิดไฟเลี้ยว									
กลุ่มทดลอง	37 (100.00)	-	-	18.49	1.71	16 , 20			
กลุ่มเปรียบเทียบ	30 (83.33)	6 (16.67)	-	17.33	2.48	12 , 20			

การเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังจากการทดลอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ด้านการสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสวมหมวกนิรภัย เท่ากับ 19.37 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.83 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสวมหมวกนิรภัย เท่ากับ 16.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.21 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสวมหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสวมหมวก

นิรภัยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนมากกว่า 2.94 คะแนนซึ่งพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 1.82 ถึง 4.05) ดังแสดงในตารางที่ 28

2. **ด้านการไม่ขับจี๋ซ้อนเกิน 1 คน** พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการไม่ขับจี๋ซ้อนเกิน 1 คน เท่ากับ 17.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.09 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการไม่ขับจี๋ซ้อนเกิน 1 คน เท่ากับ 15.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.99 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการไม่ขับจี๋ซ้อนเกิน 1 คน พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการไม่ขับจี๋ซ้อนเกิน 1 คน มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนมากกว่า 1.92 คะแนนซึ่งพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.42 ถึง 3.43) ดังแสดงในตารางที่ 28

3. **ด้านการสังเกตจุดเสี่ยง** พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านสังเกตจุดเสี่ยง เท่ากับ 18.62 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.49 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการสังเกตจุดเสี่ยง เท่ากับ 17.0 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.68 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสังเกตจุดเสี่ยง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการสังเกตจุดเสี่ยง มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนมากกว่า 1.56 คะแนนซึ่งพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.54 ถึง 2.58) ดังแสดงในตารางที่ 28

4. **ด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม** พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม เท่ากับ 19.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.89 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม เท่ากับ 16.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.43 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนมากกว่า 2.49 คะแนนซึ่งพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 1.62 ถึง 3.36) ดังแสดงในตารางที่ 28

5. ด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ เท่ากับ 18.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.71 ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ เท่ากับ 17.33 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.48 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านการเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถ มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนมากกว่า 2.30 คะแนนซึ่งพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.15 ถึง 2.15) ดังแสดงในตารางที่ 28

ตารางที่ 28 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง

การสังเกตพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร	n	\bar{x}	SD	Mean		95 % CI	p - value
				Difference	t-test		
การสวมหมวกนิรภัย							
กลุ่มทดลอง	37	19.38	0.83	2.94	5.31	1.82 ถึง 4.05	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	36	16.44	3.21				
การขับขี่เกิน 1 คน							
กลุ่มทดลอง	37	17.81	2.09	1.92	2.56	0.42 ถึง 3.43	0.01
กลุ่มเปรียบเทียบ	36	15.89	3.99				
การสังเกตจุดเสี่ยง							
กลุ่มทดลอง	37	18.62	1.49	1.56	3.07	0.54 ถึง 2.58	0.003
กลุ่มเปรียบเทียบ	36	17.06	2.68				
การชะลอความเร็ว							
กลุ่มทดลอง	37	19.41	0.89	2.49	5.78	1.62 ถึง 3.36	< 0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	36	16.92	2.43				
การเปิดไฟเลี้ยว							
กลุ่มทดลอง	37	18.49	1.71	1.16	2.30	0.15 ถึง 2.15	0.02
กลุ่มเปรียบเทียบ	36	17.33	2.48				

2. การอภิปรายผล

จากผลการวิจัย โดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร โดยการจัดโปรแกรมการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง (แผนที่ ฮิยาริ ฮัต โตะ) ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร นั้น สามารถอภิปรายผลตามสมมติฐานของการวิจัย และผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาแบ่งออกเป็นกลุ่มทดลองจำนวน 42 คน กลุ่มเปรียบเทียบจำนวน 42 คน ลักษณะโดยทั่วไปพบว่า เพศและอายุ ทั้งสองกลุ่มไม่แตกต่างกัน โดยกำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4 – 6 สถานภาพการพักอาศัยของนักเรียน ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่กับบิดามารดา รองลงมาคือพักอาศัยอยู่กับญาติ เช่นลุง ป้า น้า อา รายได้ของครอบครัวต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือนมีเพียงส่วนน้อยที่มีรายได้เกิน 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนระยะทางในการเดินทางมาโรงเรียนมีระยะทางจากบ้านพักจนถึงโรงเรียนระหว่าง 5 – 10 กิโลเมตรเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาคือน้อยกว่า 5 กิโลเมตร และการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่าส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลจากการดูโทรทัศน์ รองลงมาคือจากหนังสือพิมพ์ ส่วนการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่านักเรียนทั้งสองกลุ่มล้วนมีใบอนุญาตขับขี่เกินกว่ากึ่งหนึ่ง และมีประสบการณ์ในการขับขี่มาแล้วประมาณ 2 – 5 ปี สำหรับการเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่ามีเป็นส่วนน้อยเท่านั้นที่เคยได้รับหรือเคยเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยในกลุ่มทดลองพบว่าเคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้ขับขี่มากที่สุด ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าเคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยที่เป็นผู้ซ้อนมากกว่า

2.2 สมมติฐานข้อที่ 4.1

ภายหลังการจัด โปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีการประยุกต์ใช้การสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ “ฮิยาริ ฮัต โตะ” โดยการจัดกิจกรรมการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง “ฮิยาริ ฮัต โตะ” และมีผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ ในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัต โตะ ซึ่งเป็นกลุ่มแกนนำในพื้นที่ที่ดำเนินการศึกษาและเคยเห็นหรือประสบกับเหตุการณ์ที่เกือบเป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับตนเองหรือกับผู้อื่น ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมและนักเรียนในกลุ่มทดลองสามารถระบุจุดเสี่ยงลงในแผนที่เปล่า

ได้จากกระบวนการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงซึ่งต้องมีการอ้างอิงจุดเสี่ยงและระบุจุดเสี่ยงและสามารถดำเนินการรวบรวมจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยง “ฮิยาริ” ทั้งหมดจากการประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงร่วมกันนั้นมาระบุเพื่อทำการยืนยันและออกสำรวจเพื่อสืบค้นถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ณ จุดนั้นจริง จากนั้นจึงได้สรุปและลงความเห็นร่วมกันในที่ประชุมถึงขั้นตอนในการดำเนินการต่อไป ข้อเสนอจากที่ประชุมลงความเห็นว่าการมีการติดตั้งป้ายจุดเสี่ยงในบริเวณจุดเสี่ยงนั้น และการปรับภูมิสถาปัตย์ด้านการจราจร เช่นการตัดต้นไม้ที่บดบังการจราจร รวมถึงนักเรียนกลุ่มทดลองสามารถนำกิจกรรมการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัตโตะ ที่ระบุจุดเสี่ยงอันตรายได้ ทำให้เกิดความตระหนักในการใช้รถ ใช้ถนน และสามารถป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ได้ รวมถึงนักเรียนกลุ่มทดลองได้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับนักเรียนในโรงเรียนที่ทำการทดลองได้รับทราบถึงจุดเสี่ยงนั้นด้วย ส่วนแกนนำในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง ซึ่งประกอบด้วยองค์กรภาครัฐ ภาคประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการเผยแพร่ในเรื่องของการสังเกตจุดเสี่ยงอันตรายให้กับคนในชุมชนรับทราบร่วมกัน โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวเพื่อให้คนในชุมชนได้รับรู้จุดเสี่ยงอันตรายในการเกิดอุบัติเหตุจราจรและรับรู้โอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีผ่านบริเวณจุดเสี่ยงนั้น ซึ่งจะต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น รวมถึงเป็นการปลูกจิตสำนึก ให้มีความตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยร่วมกัน ร่วมกันรักษากฎจราจรเพื่อให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามแต่ในการดำเนินการติดตั้งป้ายจุดเสี่ยงนั้น จากการประชุมได้ข้อสรุปให้มีการดำเนินการตามขั้นตอนในการขออนุญาตจากแขวงทางหลวงจังหวัดยโสธร ซึ่งในส่วนที่สามารถดำเนินการได้และได้รับการสนับสนุนจากเทศบาลตำบลคำเขื่อนแก้วคือ การติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณสี่แยกภายในเขตเทศบาล และการประชาสัมพันธ์เพื่อให้คนในชุมชนได้รับทราบถึงการดำเนินการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง และจากการสังเกตพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์นั้นสามารถระบุได้ว่ากลุ่มทดลองมีการสังเกตจุดเสี่ยงและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขีมากกว่าก่อนการทดลองด้วย และยังพบว่าในการดำเนินการระบุจุดเสี่ยงอันตรายนั้นยังขาดข้อมูลและความสมบูรณ์ของสถิติในการเกิดอุบัติเหตุจราจรในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการเก็บข้อมูลย้อนหลังและบันทึกไว้ ดังนั้น ในการยืนยันระบุจุดเสี่ยงอันตรายนั้นจึงได้จากการสำรวจความเห็นของประชาชนในบริเวณจุดเสี่ยงนั้นที่เคยเห็นเหตุการณ์เท่านั้น แต่ในประเด็นที่เป็นการประยุกต์การใช้ประสบการณ์จากประชาชนที่อยู่ในบริเวณดังกล่าวนี้เป็นเสมือนกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ที่นักเรียนกลุ่มทดลองนำมาใช้ในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงและเกิดกระบวนการในการสังเกตจุดเสี่ยงร่วมกับชุมชนเพื่อให้มีการสืบค้น วางแผนและสร้างมาตรการความปลอดภัยในชุมชนด้วย ซึ่งการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัตโตะในครั้งนี้ไม่ได้แบ่งจุด

เสี่ยงตามการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพียงเท่านั้น หมายรวมถึงรถยนต์ และคนเดินเท้าด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ ชัยวุฒิ กาญจนะสันติสุข (2552) ได้ศึกษาผลการวิเคราะห์และระบุตำแหน่งเสี่ยงอันตรายจากการจราจร โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่าการเปรียบเทียบข้อมูลแสดงตำแหน่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและตำแหน่งเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรซึ่งได้จากการที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการระบุตำแหน่งที่เสี่ยงอันตรายของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ 2 ครั้ง ผลจากการศึกษาพบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ($P\text{-value} > 0.05$) และ วสุธร ดันวัฒนกุล (2549) ศึกษาศักยภาพการเฝ้าระวังและการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรบนถนนในจังหวัดระยอง มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และจำแนกระบบรายงานขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน และออกแบบระบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยใช้กระบวนการประชุมกลุ่ม (Focus group) เพื่อตรวจสอบยืนยัน ข้อมูลตามสถานการณ์จริงในจุดเสี่ยงที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ในเขตจังหวัดระยอง ในช่วงปี พ.ศ. 2547-2549 ผลการศึกษาพบว่ามีแนวทาง ในการประสานเครือข่ายระหว่างหน่วยงาน อาสาสมัครต่าง ๆ และภาคประชาชน โดยมีการชักชวนความเข้าใจและติดตามการประสานเครือข่ายด้วยการจัดประชุมติดตามความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องทุก ๆ เดือน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน ในเครือข่าย ซึ่งจะทำได้ดำเนินการเครือข่ายและพัฒนาเครือข่ายก้าวหน้าไปได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในการทดลองครั้งนี้กลุ่มทดลองได้มีกระบวนการประยุกต์ใช้การสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัตโตะร่วมกับกลุ่มแกนนำของชุมชนในการดำเนินการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงและใช้แผนที่จุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.1

2.3 สมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.1

ภายหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากผลการทดลอง พบว่า ภายหลังการทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลอง จาก 16.93 เป็น 18.33 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.37 และ 1.46 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$, 95 % CI 0.77 ถึง 2.04) (ดังตารางที่ 4) ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีค่าเฉลี่ยคะแนนลดลงจาก 17.57 เป็น 17.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.94 และ 1.96 ตามลำดับ และดีขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทาง

สถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % 0.27 ถึง 1.77) ด้วยเช่นกัน (ดังตารางที่ 5) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงของคะแนนความรู้ที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มทดลองแสดงให้เห็นถึงผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาจากการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ “ฮยาริ ฮัต โตะ” ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคเพื่อการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วม โปรแกรมสุขศึกษาจะได้รับความรู้จากการจัดกิจกรรมทางสุขศึกษาซึ่งประกอบด้วย การบรรยายประกอบสื่อ ได้แก่ การฉายวีดิทัศน์ และมีการกระตุ้นเตือน โดยการ ใช้กระบวนการกลุ่มซึ่ง ได้มีการจัดกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ และการประชุมกลุ่มย่อยทุกครั้งหลังการบรรยาย การจัดกิจกรรมเสียดตามสาย การแจกคู่มือ เอกสารแผ่นพับ และการจัดประกวดคำขวัญการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งการใช้วิธีการสุขศึกษาหลาย ๆ วิธีรวมกัน จะเป็นผลให้ผู้เรียนเกิดความรู้ ความเข้าใจ และเรียนรู้ได้ดีขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (2548) ที่พบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ดีกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) และสุมาลัย รจนัย (2543) ที่ทำการศึกษาศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดศรีสะเกษ โดยการนำแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขศึกษา ทฤษฎีการเรียนรู้ กระบวนการกลุ่ม ร่วมกับวิธีการทางสุขศึกษา โดยกลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจำนวน 98 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 48 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ที่พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ดีกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.1

2.4 สมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.2

ภายหลังจากจัดโปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากการทดลอง พบว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลอง มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.55 เป็น 40.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.06 และ 1.68 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ($p - value = 0.05$, 95 % CI 1.59 ถึง 3.168) (ดังตารางที่ 8) ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีค่าเฉลี่ยคะแนนลดลงจาก 17.57 เป็น 17.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.94 และ 1.96 ตามลำดับ และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value = 0.05$, 95 % CI 1.44 ถึง 2.66) (ดังตารางที่ 9) ซึ่งการรับรู้ความ

รุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีค่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นภายหลังการทดลองเป็นผลจากการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ที่ใช้วิธีการบรรยายประกอบสื่อ ด้วยการฉายวีดิทัศน์ เพื่อให้กลุ่มทดลองเห็นภาพที่มีความรุนแรง การบาดเจ็บ ความพิการ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดความรู้สึกลัวต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้น การใช้กระบวนการกลุ่ม ด้วยการประชุมกลุ่มย่อย ทำให้นักเรียนเกิดการเรียนรู้ การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น กระตุ้นให้รู้จักคิดพิจารณาถึงผลกระทบและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งวิธีการดังกล่าวทำให้กลุ่มทดลอง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง สอดคล้องกับการศึกษาของ อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (2548) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) และ สุมาลัย รจนัย (2543) ที่ทำการศึกษาศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดศรีสะเกษ โดยการนำแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขศึกษา ทฤษฎีการเรียนรู้ กระบวนการกลุ่ม ร่วมกับวิธีการทางสุขศึกษา โดยกลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจำนวน 98 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 48 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ที่พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.2

2.5 สมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.3

ภายหลังการจัด โปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากผลการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.14 เป็น 41.59 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 3.15 และ 3.01 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI: -1.94 ถึง 4.96) (ดังตารางที่ 12) ส่วนนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีค่าเฉลี่ยคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 38.83 เป็น 40.28 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.39 และ 2.59 ตามลำดับ และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value = 0.05$, 95 % CI 0.09 ถึง 2.53) (ดังตารางที่ 13) ซึ่งการรับรู้ความโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีค่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยภายหลังการ

ทดลองเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณกิจกรรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นจำนวนหลายชุด ทั้งนี้อาจเนื่องจากกิจกรรมที่จัดขึ้นมีระยะเวลาสั้นในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ต่าง ๆ ให้กับกลุ่มทดลอง อย่างไรก็ตามแต่การรับรู้โอกาสเสี่ยงที่ดีขึ้นภายหลังการทดลอง แสดงให้เห็นถึงการจัดกิจกรรมสุขศึกษาที่ประกอบด้วย การบรรยายเรื่องอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งวิทยากรได้ให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ร่วมกับฉายวีดิทัศน์ และให้นักเรียนได้มีส่วนร่วมจากการใช้กระบวนการกลุ่ม ซึ่งการประชุมกลุ่มย่อยได้วิเคราะห์ถึงสาเหตุ และโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งมีการสาธิต และการฝึกปฏิบัติการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ทำให้นักเรียนมีความตื่นตัว มีความสนใจ และมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุมาลัย รจนัย (2543) ที่ทำการศึกษาศึกษาผลของ โปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดศรีสะเกษ โดยการนำแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขศึกษา ทฤษฎีการเรียนรู้ กระบวนการกลุ่ม ร่วมกับวิธีการทางสุขศึกษา โดยกลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจำนวน 98 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 48 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.3

2.6 สมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.4

ภายหลังการจัด โปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากผลการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นจาก 41.21 เป็น 43.28 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.15 และ 3.16 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 0.19 ถึง 3.94) (ดังตารางที่ 16) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นจาก 39.0 เป็น 39.43 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.53 และ 2.09 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าแสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 2.69 ถึง 5.03) (ดังตารางที่ 17) ซึ่งความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยภายหลังการทดลองเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ

กิจกรรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นจำนวนหลายชุด ทั้งนี้อาจเนื่องจากกิจกรรมที่จัดขึ้นมีระยะเวลาสั้นในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ต่าง ๆ ให้กับกลุ่มทดลอง แต่อย่างไรก็ตามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นไปในทางที่ดีขึ้นภายหลังการทดลองนั้น เป็นผลจากการได้รับฟังการบรรยายประกอบสื่อวีดิทัศน์ การสาธิต และการฝึกปฏิบัติจริงในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ นอกจากนี้ยังมีการจูงใจด้วยการแจกของขวัญรางวัล การประกวดคำขวัญการขับขี่ปลอดภัย เพื่อเป็นการกระตุ้นให้กลุ่มทดลองเกิดความสนใจที่จะเรียนรู้ มีการรับรู้และเกิดการเข้าใจได้ดีขึ้น และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง รวมทั้งการได้รับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การประชุมกลุ่มย่อยเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในทัศนะของนักเรียนเอง เป็นการเสนอความคิดเห็นร่วมกันของกลุ่มทดลองที่จะช่วยกันแก้ไขปัญหา และอุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ศุภวรรณ พิมใจใส (2548) ศึกษาผลของโปรแกรมการให้สุขศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคสำหรับส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันตาบอดในผู้ป่วยต้อหินที่มารับการรักษาที่คลินิก โรงพยาบาลขอนแก่น จำนวน 60 คน กลุ่มทดลอง 30 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 30 คน กลุ่มคนทดลองได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพโดยการใช้ ภาพพลิก วีดิโอ แผ่นพับ สาธิตและฝึกปฏิบัติการหยอดตา ผลการศึกษาพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันตาบอดจากรถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.2.3

2.7 สมมติฐานข้อที่ 4.2.5

ภายหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากผลการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นจาก 33.21 เป็น 37.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.70 และ 2.67 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 3.09 ถึง 5.43) (ดังตารางที่ 20) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า มีค่าเฉลี่ยของคะแนนลดลงจาก 34.21 เป็น 33.67 ส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐานเท่ากับ 3.41 และ 1.97 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าแสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - value > 0.05$, 95 % CI 2.79 ถึง 4.83) (ดังตารางที่ 21) ซึ่งความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยภายหลังการทดลองเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณกิจกรรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นจำนวนหลายชุด ทั้งนี้อาจเนื่องจากกิจกรรมที่จัดขึ้นมีระยะเวลาสั้นในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ต่าง ๆ ให้กับกลุ่มทดลอง อย่างไรก็ตามแต่ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เป็นไปในทางที่ดีขึ้นภายหลังการทดลองนั้น เป็นผลจากการได้รับ ฟังการบรรยายประกอบสื่อวีดิทัศน์ การสาธิต และการฝึกปฏิบัติจริงในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพรถก่อนขับขี นอกจากนี้ยังมีการจูงใจด้วยการแจกของขวัญรางวัล การประกวดคำขวัญการขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้กลุ่มทดลองเกิดความสนใจที่จะเรียนรู้ มีการรับรู้และเกิดการเข้าใจ ได้ดีขึ้น และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง รวมทั้งการได้รับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ การประชุมกลุ่มย่อยเกี่ยวกับ แนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ในทัศนะของนักเรียนเอง เป็นการเสนอความคิดเห็นร่วมกันของกลุ่มทดลองที่จะช่วยกันแก้ไขปัญหา และอุปสรรคของการปฏิบัติ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุชาติา เกิดมงคลการ (2544) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยการอาชีพไทรน้อย ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนนทบุรี โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4.2 และ 4.2.5

2.8 สมมติฐานข้อที่ 4.2.6

ภายหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

จากผลการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นจาก 37.17 เป็น 41.62 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.75 และ 2.58 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติ (p -value > 0.05, 95 % CI 3.00 ถึง 5.90) (ตารางที่ 24) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีค่าเฉลี่ยของคะแนนลดลงจาก 39.43 เป็น 39.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.17 และ 3.39 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าดีวก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p -value > 0.05, 95 % CI 1.23 ถึง 3.86) (ตารางที่ 25) ซึ่งความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มีค่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นภายหลังการทดลองส่วนหนึ่งน่าจะมีผลจากการที่กลุ่มทดลองได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นโดยนักเรียนกลุ่มทดลอง มีการเรียนรู้ในการสังเกตจุดเสี่ยงอันตรายที่เป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ได้ รวมทั้งการได้รับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติตัวได้ถูกต้อง ในส่วนของโปรแกรมสุขศึกษาที่จัดให้มีการกระตุ้นเตือนโดยการเล่าประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมองเห็นภาพของความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานทำให้เกิดการรับรู้และเกิดความเข้าใจมากขึ้นที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงมีการรณรงค์ร่วมกันในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีความตั้งใจสูงขึ้นในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ไพรินทร์ เรืองจันทร์ (2549) ได้ศึกษาประสิทธิภาพของการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการป้องกันและควบคุมโรคธาลัสซีเมียในเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 5 อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มๆ ละ 30 คน กลุ่มทดลองได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาเกี่ยวกับโรคธาลัสซีเมีย 3 ครั้งๆ ละ 3 ชั่วโมง ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความตั้งใจที่จะตรวจกรองพาหะเมื่อต้องการมีบุตร มากกว่าก่อนการทดลอง และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ p -value < 0.001

และสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เพื่อต้องการทราบถึงความตั้งใจในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์หลังจากได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาในการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงแผนที่ “ฮิยาริ ฮัตโตะ” ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ซึ่งการสังเกตพฤติกรรมในด้านของการปฏิบัติตามกฎจราจร และการใช้แผนที่จุดเสี่ยง โดยได้สังเกตพฤติกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และทำการบันทึกโดยผู้ช่วยผู้วิจัย จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า สามารถบันทึกจำนวนผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 73 คน จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 84 คน โดยในกลุ่มทดลองสามารถบันทึกได้จำนวน 37 คน และในกลุ่มเปรียบเทียบจำนวน 36 คน ทั้งนี้เนื่องจากการสังเกตพฤติกรรมโดยตรงนั้น ไม่สามารถสังเกตได้ทุกคน อาจเกิดจากสาเหตุหลายประการ เช่น กลุ่มตัวอย่างบางคนไปและกลับโรงเรียนนอกเหนือจากเวลาที่

กำหนดไว้ในการสังเกตพฤติกรรม หรือการที่ผู้ช่วยวิจัยมองไม่เห็นสติ๊กเกอร์ที่ติดไว้ที่รถจักรยานยนต์เพื่อเป็นสัญลักษณ์ในการสังเกต และในช่วงเวลาที่สังเกตมีนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาในบริเวณที่เป็นจุดสังเกตเป็นจำนวนมากและพร้อมๆกัน เป็นต้น และจากการวิเคราะห์แยกรายข้อของพฤติกรรมที่เป็นผลจากการสังเกตพฤติกรรมพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย (รวม 5 รายการ) ดังนี้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี ทั้งนี้อาจเนื่องจากการกวดขันวินัยจราจรที่มากขึ้นและการรณรงค์ด้านการขับขี่ปลอดภัยตามแผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษาที่ให้กับกลุ่มทดลองนั้นทำให้กลุ่มทดลองมีความการรับรู้ความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งผลจากการศึกษาครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ศิริกุล กุลเลียบและคณะ(2547) ศึกษาการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยใช้การวางแผนรณรงค์ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตาม ผลการศึกษาพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปี 2547 เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 10 โดยเฉพาะในช่วงกลางคืนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.6 และเพิ่มขึ้นทุกโซน และศิริกุล กุลเลียบ และคณะ (2545) ได้ศึกษากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย จังหวัดขอนแก่น โดยการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมรวมเวลา 6 เดือน ผลการศึกษาพบว่า หลังเสร็จสิ้นโครงการ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 ดังนั้นภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองจึงมีความตั้งใจและมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยการสวมหมวกนิรภัย เพื่อการป้องกันการอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในด้านพฤติกรรมการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน นั้น ภายหลังจากทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีระดับการพฤติกรรมการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คนอยู่ในระดับดี ทั้งนี้อธิบายได้ว่าเนื่องจากหลังทดลอง พบว่ากลุ่มทดลอง มีความตระหนักและการรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยจากการขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงถึงความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน สอดคล้องกับการศึกษาของนงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540) ที่พบว่าภายหลังจากจัดโปรแกรมสุขศึกษาพบว่ากลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน ดีขึ้นกว่าเดิม และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองจึง

มีความตั้งใจและมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยการไม่ขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

การสังเกตจุดเสี่ยง ภายหลังจากทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีระดับการพฤติกรรมการสังเกตจุดเสี่ยงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจาก โปรแกรมสุขศึกษาในการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีกิจกรรมในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงร่วมกันกับกลุ่มแกนนำในชุมชน ทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีการดำเนินการในการสำรวจจุดเสี่ยงอันตรายในพื้นที่ศึกษา และได้รับการยืนยันจากประชาชนในบริเวณจุดเสี่ยงนั้นถึงการที่เคยพบเห็นหรือประสบกับเหตุการณ์ที่เคยเกือบเป็นอุบัติเหตุ หรือเป็นอุบัติเหตุในบริเวณจุดเสี่ยงดังกล่าว ทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีการรับรู้ถึงความรุนแรง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยไม่ระมัดระวังและไม่สังเกตจุดเสี่ยงดังกล่าว ดังนั้นภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองมีความตั้งใจและมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยการสังเกตจุดเสี่ยงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

การชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม ภายหลังจากทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วมอยู่ในระดับดี และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจาก โปรแกรมสุขศึกษาในการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จากกิจกรรมในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงอันตรายพบว่าจุดเสี่ยงอันตรายที่พบนั้นเป็นจุดที่เป็นทางร่วมทางแยก ประกอบกับการเล่าประสบการณ์จากตัวแบบใน โปรแกรมสุขศึกษาครั้งนี้มีการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเกิดในบริเวณทางแยกทางร่วม ทำให้ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองมีความตั้งใจและมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในด้านการชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ส่วนการให้สัญญาณไฟ/มือ ขณะเลี้ยวรถ ภายหลังจากทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการให้สัญญาณไฟ/มือขณะเลี้ยวรถอยู่ในระดับดี และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจาก โปรแกรมสุขศึกษาในการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงแผนที่ ฮิยาริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จาก โปรแกรมสุขศึกษาในการให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย และการฝึกปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัย การรณรงค์ใน โรงเรียน ทำให้

นักเรียนกลุ่มทดลองมีการรับรู้ และเข้าใจในเรื่องของการจับชีพจรบ่อยมากยิ่งขึ้นรวมถึงสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง ทำให้ภายหลังการทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองมีความตั้งใจและมีพฤติกรรมในการจับชีพจรอย่างปลอดภัยในด้านการให้สัญญาณไฟ/มือ ขณะเลี้ยวรถ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการจับชีพจรจักรยานยนต์

อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมการจับชีพจรอย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการจับชีพจรจักรยานยนต์นั้นเป็นผลเนื่องมาจากการที่กลุ่มทดลองได้รับประสบการณ์การเรียนรู้ตามกระบวนการของโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นให้นักเรียนทุกคนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรม รู้จักเสนอ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น การกระตุ้นเตือนด้วยกิจกรรมทางสุขศึกษาต่าง ๆ รวมถึงการได้ลงมือปฏิบัติจริงในกิจกรรมการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ “ฮิยาริ ฮัต โตะ” การได้ฝึกปฏิบัติในด้านการจับชีพจรอย่างปลอดภัย ด้วยตนเอง นับได้ว่าเป็นประสบการณ์ตรง ที่ทำให้นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการจับชีพจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ไปในทางที่ดีขึ้น จากผลการศึกษารั้งนี้ จะเห็นได้ว่าการดำเนินการ ให้สุขศึกษาในระยะเวลานั้น ๆ แต่เพียงอย่างเดียวนั้นไม่เพียงพอในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ควรมีการพิจารณาด้านของการใช้กฎระเบียบของทางโรงเรียนเข้าช่วย เช่นการประกาศให้เป็นบริเวณที่ต้องสวมหมวกนิรภัย การจัดกิจกรรม และการรณรงค์ในช่วง 7 วันอันตรายทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้นักเรียนมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุจราจรอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะทำให้นักเรียนมีจิตสำนึกที่ดีในการร่วมรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน อีกทั้งในด้านของการบังคับใช้ทางกฎหมายที่มีมาตรการเข้มงวดในด้านการกวดขันวินัยจราจร หรือประกาศเป็นเขตรักษาวินัยจราจร เพื่อจะเป็นการส่งเสริมให้นักเรียนมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่คงทนและถาวรมากยิ่งขึ้นอีกทั้งการให้สุขศึกษาก็ยังคงเป็นส่วนสำคัญที่ต้องการดำเนินการควบคู่กันไปเสมอ เพราะจะทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ไปในทางที่ดีขึ้นรวมถึงเป็นการส่งเสริมจิตสำนึกในการจับชีพจรอย่างปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในระยะยาวต่อไป

