

## เอกสารอ้างอิง

- กรมการแพทย์. (2543). การบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์. กรุงเทพฯ: [ม.ป.พ.].
- กรมทางหลวง. (2550). ข้อมูลด้านความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2551, จาก <http://www.nmt.ac.th/product/wep/1/traffic.html>.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. สถิติอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 27 มิถุนายน 2551, จาก <http://www.roadsafetythai.org/index.php>.
- กองสุขศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข. (2547). นโยบายอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2551, จาก <http://www.thaihed.com/html/show>.
- โกวิทย์ บุญมีพงษ์. 2541. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันการโรคและแรงสนับสนุนทางสังคมในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานในสถานประกอบการการผลิตผลิตภัณฑ์จากโลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ จังหวัดสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เกษนทร์ ปิ่นสุวรรณ. (2547). **Injury Prevention in Road Safety**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- คำานวณ อึ้งชูศักดิ์ และคณะ. (2541). การประมวลผลและสังเคราะห์องค์ความรู้ด้านระบาดวิทยาในประเทศไทย : กรณีเฝ้าระวังโรค. กรุงเทพฯ: กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข.
- จารุวรรณ นิพพานนท์. (2543). พฤติกรรมศาสตร์และพฤติกรรมสุขภาพในงานสาธารณสุข. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จุฬารณณ์ โสตะ. (2541). สถิติศึกษา. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- \_\_\_\_\_. (2541). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษา จังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- \_\_\_\_\_. (2545). การส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- \_\_\_\_\_. (2546). กลยุทธ์การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

- จุฬารัตน์ โสตะ. (2546). การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรขององค์การบริหารส่วนตำบลริมทางหลวง. ขอนแก่น: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เฉลิมพล ดันสกุล. (2541). ทฤษฎีและโมเดลการประยุกต์ใช้ในงานสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ (สุขภาพ). กรุงเทพฯ: ยุทธรินทร์การพิมพ์.
- ชนวนทอง ธนสุกาญจน์. (2542). การให้บริการปรึกษาเพื่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม: แนวคิดทฤษฎีและการนำไปใช้ในการดำเนินงานสุขศึกษาและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. กรุงเทพฯ: กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
- ชัยวุฒิ กาญจนะสันติสุข. (2552). การวิเคราะห์และระบุจุดเสี่ยงอันตรายโดยวิธีการมีส่วนร่วมของชุมชน:กรณีศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เดือนใจ พุกคะ. (2548). การศึกษาเพื่อนำเสนอแนะวิธีการประยุกต์ใช้ทฤษฎี Hiyari-Hatto ในเขตกรุงเทพ. กรุงเทพฯ: [ม.ป.พ.].
- นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์. (2540). การประยุกต์แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิคม ถนอมเสียง. (2542). การวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรม STATA. ขอนแก่น: ภาควิชาสถิติและประชากรศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ปรากรม วุฒิพงษ์ และคณะ. [ม.ป.ป.]. รายงานการศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนใน 8 จังหวัดของประเทศไทย. ขอนแก่น: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.
- พรทิพย์ ขุนจันทร์. (2551). ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันการดื่มแอลกอฮอล์ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนขอนแก่นพัฒนศึกษา ตำบลสำราญ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พรทิพย์ คำพอ. (2548). พัฒนาการในวัยรุ่น. ขอนแก่น: ภาควิชาการบริหารงานสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (เอกสารอัดสำเนา).
- พรพิมล เจียมนาครินทร์. (2539). พัฒนาการวัยรุ่น. กรุงเทพฯ: ดันอ้อแกรมมี.

- พรรณี บัญชรหัตถกิจ. (2544). การพัฒนาศักยภาพชุมชนเพื่อการมีส่วนร่วม ในโครงการอาหารกลางวัน แบบพึ่งตนเองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. ขอนแก่น: ภาควิชาสุศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ไพรินทร์ เรื่องจันทร์. (2549). ประสิทธิภาพของการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการป้องกันและควบคุมโรคธาลัสซีเมียในเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 5 อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- มุลนิธิมาไม่ขับ. (2551). แอลกอฮอล์และการเกิดอุบัติเหตุ. ค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2551, จาก <http://www.ddd.or.th>.
- เยาวลักษณ์ อนุลักษณ์ และคณะ. (2543). รายงานวิจัย เรื่อง รูปแบบและการใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของหมู่บ้าน โดยความร่วมมือขององค์ของปกครองส่วนท้องถิ่น กรรมการหมู่บ้านและเจ้าหน้าที่สถานีอนามัย ตำบลน้ำเกีฮน จังหวัดน่าน. น่าน: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน.
- รุจิรา ดวงสงค์. (2546). การประยุกต์ใช้ทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์ที่สำคัญมาใช้ในการสุศึกษาในสถานบริการสาธารณสุข. ขอนแก่น: ภาควิชาสุศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วสุธร ต้นวัฒนกุล. (2549). ศักยภาพการเฝ้าระวังและการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนน จังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2538). ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: คุรุสภาลาดพร้าว.
- วิทยาชาติบัญชาชัย และคณะ. (2542). โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจากรถบนถนนมิตรภาพในจังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- \_\_\_\_\_. [ม.ป.ป.]. นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถและควบคุมอุบัติเหตุในประเทศไทย. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- ศิริกุล กุลเลียบ. (2547). การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่รถยนต์และผู้นั่งต่อนหน้ารถยนต์ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.

- ศิริกุล กุลเลียบ. (2545). **กระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย จังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.**
- ศุภวรรณ พิมใจใส. (2548). **ผลของโปรแกรมการให้สุศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคสำหรับส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันตามอดในผู้ป่วยต่อหินที่มารับการรักษาที่คลินิก โรงพยาบาลขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.**
- สมโภชน์ เขียมสุภษิต. (2539). **ทฤษฎีและเทคนิคการปรับพฤติกรรม. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.**
- สุชาติ เกิดมงคลการ. (2544). **การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยการอาชีพไทรน้อย ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนนทบุรี. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.**
- สุปรียา ตันสกุล. (2544). **ประสิทธิผลของโปรแกรมสุศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียนของนักเรียนชั้นประถมศึกษาตอนปลาย อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. วารสารสุศึกษา, 24(87), 44-52.**
- สุมาลัย รจนัย. (2543). **ผลของโปรแกรมสุศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.**
- สุรีย์ จันทรมาลี. (2543). **กลวิธีทางสุศึกษา. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].**
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2544). **สมุดสถิติรายปีประเทศไทย. กรุงเทพฯ: กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ.**
- สำนักงานสาธาณสุขจังหวัดขอนแก่น. [ม.ป.ป.]. **รายงานวิจัย เรื่อง สถานการณ์และกลวิธีการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดขอนแก่น ปี 2537-2539. ขอนแก่น: สำนักงาน.**
- สำนักงานสาธาณสุขจังหวัดยโสธร. [ม.ป.ป.]. **รายงานประจำปีสถิติอุบัติเหตุจราจร 2551. ยโสธร: สำนักงาน. (เอกสารอัดสำเนา).**
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2543). **รายงานวิจัย เรื่อง ผลสำรวจผู้ขับขี่ทั่วไปในเรื่อง “เมาไม่ขับ” กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธาณสุขแห่งชาติ.**

- อภิวัฒน์ แก้ววรรณรัตน์. (2551). **หลักและวิธีการทางสุขศึกษาและประชาสัมพันธ์ในการป้องกันปัญหาและส่งเสริมสุขภาพแบบองค์รวม**. ค้นเมื่อ 14 กรกฎาคม 2551, จาก <http://www.202.69.142.168/bcnc/newM7/15072008-1.doc>.
- อรุณ จิรวัดน์กุล และคณะ. (2542). **ชีวิตริตติ**. พิมพ์ครั้งที่ 3. ขอนแก่น: คลังน่านาวิทยา.
- อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม. (2546). **การประยุกต์ใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น**. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาครณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อุทุมพร จามรมาน. (2530). **แบบสอบถาม: การสร้างและการใช้**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Bandura Albert. (1977). **Social Learning Theory**. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1997). **The nature and structure of self-efficacy, sources of self-efficacy**. New York: W. H. Freeman.
- Bloom Benjamin S. (1971). **Taxonomy of Education objectives, Hand book I: Cognitive Domain**. New York: David Mackay.
- Best, J. W. (1977). **Research in education**. New Jersey: Prentice Hall.
- Duperrex, O., Bunn, F., & Roberts, I. (2002). Safety education of pedestrians for injury prevention : a systematic review of randomised controlled trials. **PubMed Center Journal List BMJ**, 11(324), 1129.
- Karen, G., Barbara, R.K, Lawis. (2002). **M. Health Behavior and Education Theory, Research and Practice 2002**. San Francisco: Awiley.
- McCarrtt, A.T., Geary, L.L., & Berning, A. (2003). Observation study of the extent of Driving while suspended for alcohol impaired driving. **Injury Prevention**, 9, 133-137.
- Rogers, R.W. (1995). "A Protection Motivation Theory of Fear Appeals and Attitude Change. **The Journal of Psychology**, 91(1975), 93-114.
- Schwartz, Nancy E. (1975). Nutrition Knowledge, Attitude, and Practice of High School Graduates. **Journal of the American Dietetic Association**, (66), 54-62.
- Wahlberg, A.E. (2003). Some methodological deficiencies in studies on traffic accident predictor. **Accident Analysis and Prevention**, (35), 473-478.

Well, S. et al. (2004). Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. **BMJ**, 10(4), 46-54.

Yau, K.K.W. (2004). Risk factors affecting the severity of single vehicle traffic accidents in Hong Kong. **Accident Analysis and Prevention**, (36), 333-340.

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก  
แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา



**แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 1**  
**“สร้างสัมพันธภาพให้ความรู้และสร้างการรับรู้ความรุนแรง**  
**ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง”**

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อสร้างความคุ้นเคยและสัมพันธ์อันดีระหว่างนักเรียนและผู้วิจัย
2. เพื่อให้นักเรียนมีความรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ “ฮิยาริ ฮัตโตะ”
3. บอกถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

**สื่อการสอน**

1. สไลด์ภาพนิ่ง “ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์”
2. วีดิทัศน์เรื่อง “อุบัติเหตุจราจร และจุดเสี่ยง”
3. คู่มือการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ
4. แผนที่เปล่า ในบริเวณที่จะศึกษาจุดเสี่ยง

**วิธีการ** การบรรยาย การฉายวีดิทัศน์ การแจกเอกสารคู่มือและแผ่นพับ การอภิปรายกลุ่ม  
**ระยะเวลา** 3 ชั่วโมง

**กิจกรรม** ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

1. ผู้วิจัยกล่าวเปิดการประชุม ทักทายและสร้างสัมพันธภาพระหว่างนักเรียนและแนะนำผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง และแนะนำวิทยากรในการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุจราจร จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร ใช้เวลา 10 นาที
2. วิทยากรบรรยายความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจรและความรุนแรงที่เกิดจากการได้รับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้เวลา 60 นาที
3. ชมวีดิทัศน์เรื่อง อุบัติเหตุจราจรและจุดเสี่ยง ใช้เวลา 20 นาที
4. ผู้วิจัยบรรยายเรื่องการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงตามคู่มือและแนวทางในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง ใช้เวลา 60 นาที
5. ให้นักเรียนอาสาสมัครเพื่อเป็นแกนนำในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง จำนวน 10 คน ร่วมกับกลุ่มแกนนำในชุมชนเพื่อนัดหมายในการออกสำรวจจุดเสี่ยง และระบุจุดเสี่ยง พร้อมทั้งนัดหมายในการประชุมครั้งต่อไป ใช้เวลา 30 นาที

**การประเมินผล** สังเกตความสนใจ การมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมประชุม และการซักถามข้อสงสัย และการนำเสนอ

**แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 2**  
**“สร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์**  
**และการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง”**

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถระบุจุดเสี่ยง รวมถึงยืนยันจากการสำรวจจุดเสี่ยงลงในแผนที่เปล่าได้
2. เพื่อให้นักเรียนมีความตระหนักในโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เพื่อให้นักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร และการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บอกรถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

**สื่อการสอน**

1. สไลด์ภาพนิ่ง “ความรู้เรื่องการมีใบอนุญาตขับขี่ และการขับขี่อย่างปลอดภัย รวมทั้งพรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” “กฎหมายจราจรที่ควรทราบ”
2. คู่มือการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยริ ฮัต โตะ
3. แผนที่เปล่า ในบริเวณที่จะศึกษาจุดเสี่ยง
4. เครื่องหมายจราจร

**วิธีการ** การบรรยาย การแจกเอกสารคู่มือและแผ่นพับ การอภิปรายกลุ่ม

**ระยะเวลา** 3 ชั่วโมง

**กิจกรรม** ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายนักเรียนและแนะนำวิทยากรในการบรรยายในเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและ การความรู้เรื่องกฎหมายจราจร จากสำนักงานขนส่งจังหวัดยโสธร และ สถานีตำรวจนครคำเขื่อนแก้ว ใช้เวลา 10 นาที
2. วิทยากรบรรยายความรู้เรื่องกฎหมายจราจร และบทลงโทษ ใช้เวลา 50 นาที
3. วิทยากรบรรยายเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการมีใบอนุญาตขับขี่ ใช้เวลา 50 นาที
4. ผู้วิจัยให้นักเรียนซักถามวิทยากรในประเด็นที่สงสัย ใช้เวลา 10 นาที
5. ผู้วิจัยพานักเรียนทำกิจกรรมสันทนาการ ใช้เวลา 10 นาที

6. ผู้วิจัยติดตามการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงจากการออกสำรวจเพื่อระบุจุดเสี่ยงลงในแผนที่ รวมถึงสร้างแนวทางในการดำเนินกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์จุดเสี่ยงดังกล่าวให้กับนักเรียนใน โรงเรียนและให้กับชุมชนทราบ พร้อมทั้งนัดหมายในการประชุมครั้งต่อไป ใช้เวลา 50 นาที

**การประเมินผล** สังเกตความสนใจ การมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมประชุม และการซักถาม ข้อสงสัย และการนำเสนอ



**แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 3**  
**“สร้างความคาดหวัง ความตั้งใจ และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร**  
**จากการขับขี่รถจักรยานยนต์”**

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อให้นักเรียนมีความตระหนักรู้ในความสามารถของตนเองในการที่จะป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
2. เพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

**สื่อการสอน**

1. วิดีทัศน์เรื่อง “บัญญัติ 10 ประการในการขับขี่รถจักรยานยนต์”
2. เครื่องฉายวิดีโอ
3. รถจักรยานยนต์/หมวกนิรภัย
4. คู่มือ/เอกสารแผ่นพับเกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย

**วิธีการ** การบรรยาย การแจกเอกสารคู่มือและแผ่นพับ การฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย

**ระยะเวลา** 3 ชั่วโมง

**กิจกรรม** ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายนักเรียนและแนะนำวิทยากรในการบรรยายและฝึกปฏิบัติในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย จากสามมิตรยนต์ จังหวัดยโสธร จำนวน 2 ท่าน ใช้เวลา 10 นาที
2. วิทยากรบรรยายความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย และการตรวจเช็คสภาพรถ ใช้เวลา 30 นาที
3. ผู้วิจัยฉายวิดีโอเรื่อง “บัญญัติ 10 ประการในการขับขี่รถจักรยานยนต์” ใช้เวลา 15 นาที
4. ให้นักเรียนฝึกปฏิบัติในประเด็นหัวข้อที่ได้รับการสาธิต โดยทีมวิทยากรใช้เวลา 90 นาที
5. ทีมวิทยากรสรุปการฝึกปฏิบัติของผู้เข้าร่วมกิจกรรมและแนะนำให้ปฏิบัติจริงตามที่ได้รับฝึกปฏิบัติ และแจกคู่มือ/เอกสารแผ่นพับเกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ใช้เวลา 20 นาที
6. ผู้วิจัยให้นักเรียนซักถามวิทยากรในประเด็นที่สงสัย ใช้เวลา 15 นาที

**การประเมินผล** สังเกตความสนใจ การมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมประชุม และการซักถามข้อสงสัย และการฝึกปฏิบัติ

## แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 4

### “การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยใช้แผนที่จุดเสี่ยง”

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ นักเรียนมีพฤติกรรมที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
2. เพื่อให้ นักเรียนมีการใช้แผนที่จุดเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์

#### สื่อการสอน

1. การนำเสนอตัวแบบ
2. บทความในการประชาสัมพันธ์

วิธีการ การประชาสัมพันธ์เสียงตามสายในโรงเรียน การจัดบอร์ด การนำเสนอตัวแบบ การอภิปรายกลุ่ม

ระยะเวลา 2 ชั่วโมง

กิจกรรม ใช้เวลา 2 ชั่วโมง

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายนักเรียนและแนะนำตัวแบบในการเล่าประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ รวมทั้งผู้ปกครองของนักเรียนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ใช้เวลา 10 นาที
2. ตัวแบบเล่าประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และผลกระทบที่ได้รับต่อตนเองและครอบครัว รวมทั้งผู้ปกครองนักเรียนกล่าวแสดงความรู้สึกต่อการสูญเสีย ใช้เวลา 40 นาที
3. ผู้วิจัยให้นักเรียนซักถามวิทยากรในประเด็นที่สงสัย ใช้เวลา 10 นาที
4. ผู้วิจัยให้นักเรียนเขียนคำขวัญในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่ง แล้วแต่ความสนใจ พร้อมทั้งประกาศผลการคัดเลือกจากนักเรียนกลุ่มทดลองที่ลงคะแนนให้ใช้เวลา 30 นาที
5. ผู้วิจัยให้นักเรียนวางแผนการดำเนินงานในการจัดกิจกรรมรณรงค์การลดอุบัติเหตุโดยใช้แผนที่จุดเสี่ยงในโรงเรียน และดำเนินการตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ เช่นการจัดบอร์ดประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์เสียงตามสายทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เป็นเวลา 3 สัปดาห์

#### การประเมินผล

สังเกตความสนใจ การมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมประชุม และการซักถามข้อสงสัย และการนำเสนอ

**บทความสำหรับการจัดกิจกรรมเสียงตามสาย**

ครั้งที่ 1 เรื่อง “การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์” (เวลา 15 นาที)

ครั้งที่ 2 เรื่อง “หลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ” (เวลา 15 นาที)

ครั้งที่ 3 เรื่อง “การใช้แผนที่จุดเสี่ยง และการสังเกตจุดเสี่ยง” (เวลา 15 นาที)

ครั้งที่ 4 เรื่อง “กฎหมายจราจร และการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” (เวลา 15 นาที)

## บทความสำหรับการจัดกิจกรรมเสียงตามสาย

### 1. บทความเรื่อง “การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

สถานที่กระจายเสียง.....

กระจายเสียง วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เวลา 15 นาที

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีประจำรายการบรรเลง ประมาณ 30 วินาที แล้วลดเสียงตามสาย

**ผู้ประกาศ**      สวัสดีค่ะ ท่านผู้ฟังทุกท่าน วันนี้รายการเสียงตามสาย ขอเสนอรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” รายการนี้เราได้นำความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความสูญเสียที่จะได้รับ ตลอดจนความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน การปฏิบัติตามกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อท่านผู้ฟังเป็นอย่างมาก สำหรับวันนี้ เราได้นำความรู้เรื่อง “การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์” มาให้ท่านได้รับฟังค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีบรรเลง 5 วินาที

**ผู้ประกาศ**      ท่านผู้ฟังคะ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงขึ้นเรื่อยๆทุกๆปี แม้ว่าจะมีการกวาดล้างวินัยจราจรจากทางฝ่ายเจ้าหน้าที่บ้านเมือง แล้วก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นโครงการเมาไม่ขับ สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัดในวันนี้คือกลุ่มวัยที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้น ไม่ใช่ชั้นไกล คือกลุ่มวัยเยาวชนของเรานี่เอง พบว่ามีแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่สูงมากขึ้นทุกปี ฉะนั้นจำเป็นที่ผู้ใช้รถใช้ถนน จะต้องมีส่วนร่วมในการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้น การที่จะป้องกันได้นั้น จะต้องทราบถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรก่อน อีกสักครู่ เราจะคุยกันถึงเรื่องสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่ตอนนี้มาฟังเพลงเพราะๆ จากรายการของเราสัก 1 เพลง ก่อนนะคะ

**ผู้คุมเครื่อง**      เพลง 1 เพลง

**ผู้ประกาศ**      ท่านผู้ฟังคะ ขณะนี้ท่านกำลังรับฟังรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” เมื่อสักครู่ที่ผ่านมา เราได้พูดถึงแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุกันไปแล้วนะคะ ตอนนี้เราก็จะมาพูดถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จากรถจักรยานยนต์ ซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุด้วยกัน ประการแรกได้แก่ บุคคลไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่เอง หรือผู้ซ้อนท้าย ประการที่สอง ได้แก่ สภาพความพร้อมของ

รถจักรยานยนต์เอง ประการที่สาม ได้แก่ สภาพของถนนที่อาจจะขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนลื่น และประการที่สี่ สภาพของสิ่งแวดล้อมขณะนั้น เช่น มีหมอกควันปกคลุมถนน ฝนตกหนักเป็นต้น ซึ่งจากสาเหตุทั้ง 4 ประการ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากบุคคลถึงร้อยละ 90 ซึ่งพบว่ามิสาเหตุจากการขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การดื่มสุรา หรือเสพยาเสพติดขณะขับขี่ เป็นต้น อีกสักครู่เราจะกลับมาพบกันและสาระดี ๆ จากทางรายการคะ

**ผู้คุมเครื่อง**

ดนตรีบรรเลง 5 นาที

**ผู้ประกาศ**

ท่านผู้ฟังก็ได้รับฟังสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ กันไปแล้วนะค่ะ ชีวิตเป็นสิ่งมีค่า ควรแก่การรักษาไว้ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน ก็จะนำมาซึ่งความสูญเสียหลายด้านไม่ว่าจะเป็น เสียเวลาเรียน เสียค่ารักษาพยาบาล เกิดความพิการหรืออาจร้ายแรงถึงเสียชีวิตได้ ดังนั้น การขับขี่ด้วยความระมัดระวังปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุรา หรือยาเสพติดขณะขับขี่ จะช่วยให้ท่านป้องกันหรือสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้

**ผู้คุมเครื่อง**

เพลง 1 เพลง

**ผู้ประกาศ**

ท่านผู้ฟังคะ รายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสี่ยง” สำหรับวันนี้เวลาได้หมดลงแล้วนะค่ะ ผู้จัดขอขอบคุณท่านที่ติดตามรับฟังรายการของเรา หากท่านมีข้อเสนอแนะและติชมรายการของเรา สามารถติชมมาได้ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของโรงเรียน เรายินดีรับฟังข้อเสนอแนะจากทุกท่าน ก่อนจากกันขอฝากข้อคิดไว้ “อุบัติเหตุป้องกันได้ ถ้าไม่ประมาท” พบกันใหม่ในสัปดาห์หน้านะค่ะ สวัสดีค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง**

เพลงประจำรายการ

**ผู้เขียนบท**

นางสิริกัลยา เสิกศิริ

## 2. บทความเรื่อง “หลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ”

สถานที่กระจายเสียง.....

กระจายเสียง วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เวลา 15 นาที

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีประจำรายการบรรเลงประมาณ 30 นาที แล้วมาเป็นภูมิหลัง  
**ผู้ประกาศ**      สวัสดีค่ะ ท่านผู้ฟังทุกท่าน วันนี้รายการเสียงตามสาย ขอเสนอรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” กันอีกเป็นครั้งที่ 2 นะคะ จากสัปดาห์ที่แล้ว เราได้เสนอความรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ กันไปแล้ว สำหรับวันนี้ เราก็คำนึงนำ “หลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ” มาให้ท่านได้รับฟังค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีบรรเลง 5 วินาที  
**ผู้ประกาศ**      การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยนั้น มีหลักการปฏิบัตินะะะ ประการแรก สวมหมวกกันน็อกทุกครั้งเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ ประการที่สอง หมั่นตรวจระบบเบรก ยาง และระบบส่องสว่างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน ประการที่สาม มองคู่ด้านหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง เมื่อเปลี่ยนช่องทางหรือเลี้ยวรถ ประการที่สี่ ควรจดจำจราจรที่สำคัญ ประการที่ห้า อย่าขับขี่รถจักรยานยนต์สวนทางหรือช่องทางวิ่ง ท่านผู้ฟังคะ ที่กล่าวมานั้นเป็นหลักการขับขี่ปลอดภัย 5 ประการแรก และก่อนที่ทุกท่านจะได้รับฟังหลักการขับขี่ปลอดภัยที่เหลือ ขอเชิญท่านรับฟังเพลงจากรายการกันก่อนค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง**      เพลง 1 เพลง  
**ผู้ประกาศ**      ท่านผู้ฟังคะ ขณะนี้ท่านกำลังรับฟังรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” ต่อไป เรามารับฟังหลักการขับขี่ปลอดภัยกันก่อนนะะะ ประการที่หก โปรดระมัดระวังและลดความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุม ทراب และถนนเปียกชื้น ประการที่เจ็ด อย่าขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ประการที่แปด ห้ามเสพหรือดื่มของมึนเมาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ประการที่เก้า ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยก ควรหยุดรถหรือชะลอความเร็วของรถ และประการสุดท้าย ควรขับโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าเวลากลางวัน ถ้าบนถนนนั้นไม่มีไฟส่องสว่างในเวลากลางคืน

- ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีบรรเลง 5 วินาที
- ผู้ประกาศ**      เท่าที่ทราบไปแล้วนั้น เป็นหลักพื้นฐานในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 10 ประการ นะคะ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นหลักปฏิบัติที่สามารถทำได้ไม่ยากเลย และยังสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ที่ทางรายการของเราอยากให้ท่านผู้ฟังได้รับความรู้ และนำไปปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยของตัวเอง และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ด้วยค่ะ
- ผู้คุมเครื่อง**      เพลง 1 เพลง
- ผู้ประกาศ**      ท่านผู้ฟังคะ รายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสี่ยง” สำหรับวันนี้ได้หมดเวลาลงแล้วนะคะ ผู้จัดขอขอบคุณทุกท่านที่ติดตามรับฟังรายการของเรา หากท่านจะให้ข้อเสนอแนะ และติชมรายการของเราสามารถเสนอแนะมาได้ ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของโรงเรียน เรายินดีรับฟังคำแนะนำทุกท่านค่ะ ก่อนจากกันวันนี้ ขอฝากข้อคิดไว้ว่า “ทุกครั้งที่ขับขี่ คนรุ่นใหม่ต้องใส่หมวกกันน็อก” พบกันใหม่ในสัปดาห์หน้านะคะ สวัสดีค่ะ
- ผู้คุมเครื่อง**      เพลงประจำรายการ
- ผู้เขียนบท**      นางสิริกัลยา เสิกศิริ
- จาก คู่มือขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัย บริษัท เอ. พี. สอนคำ จำกัด

### 3. บทความเรื่อง “กฎหมายจราจรที่ควรรู้”

สถานที่กระจายเสียง.....

กระจายเสียง วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เวลา 15 นาที

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีประจำรายการ บรรเลงประมาณ 30 วินาที แล้วเบาเสียงลง

**ผู้ประกาศ**      สวัสดีค่ะท่านผู้ฟังทุกท่าน วันนี้รายการเสียงตามสาย ขอเสนอรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” กันอีกครั้งนะคะ สำหรับวันนี้เราได้นำความรู้ที่ท่านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกท่าน จำเป็นต้องทราบ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อตัวท่านเองและผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปอีกด้วย สำหรับวันนี้ เราได้นำความรู้เรื่อง “กฎหมายจราจรที่ควรรู้” มาให้ทุกท่านได้รับฟังค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง**      คนตรีบรรเลง 5 วินาที

**ผู้ประกาศ**      ท่านผู้ฟังคะ การปฏิบัติตามกฎจราจรมัน เป็นสิ่งซึ่งผู้ขับขี่รถทุกคนจะต้องปฏิบัติตาม เพราะจะทำให้เกิดความปลอดภัย ทั้งต่อผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปในการขับขี่รถนั้น ผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวัง และต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ ยกเว้นแต่มีสิ่งกีดขวาง หรือถูกปิดการจราจร หรือทางรถนั้นเป็นทางเดินรถทางเดียว การขับแซงหรือขับขึ้นหน้ารถคันอื่น ควรให้สัญญาณทุกครั้ง เมื่อขับขึ้นหน้าให้สัญญาณตอบจึงจะแซงขึ้นหน้าได้ ห้ามให้ผู้ขับขี่แซงขึ้นหน้ารถคันอื่นทางด้านซ้าย เว้นแต่รถที่จะถูกแซงนั้นกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวาเท่านั้น ท่านผู้ฟังคะ ก่อนที่เราจะพูดถึง กฎจราจรที่ควรทราบในการขับขี่ในเรื่องต่อไปเรามาฟังเพลงเพราะๆ จากทางรายการกันก่อนนะคะ

**ผู้คุมเครื่อง**      เพลง 1 เพลง

**ผู้ประกาศ**      สำหรับการออกรถ เลี้ยวรถ หรือการกลับรถนั้น ในการขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดอยู่หรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือหรือแขนหรือไฟสัญญาณ ห้ามมิให้เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถ ที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวหรือห้ามกลับรถ และสำหรับการหยุดรถ และจอดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณมือและแขนหรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อย

กว่า 30 เมตร และจะหยุดหรือจ่อครถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่มีการกีดขวางการจราจร นอกจากนี้แล้ว ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อก (หมวกนิรภัย) ทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่ด้วยนะคะ

**ผู้คุมเครื่อง  
ผู้ประกาศ**

เพลง 1 เพลง

ท่านผู้ฟังคะ ขณะนี้ท่านกำลังรับฟังรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” กันอยู่นะคะ เมื่อสักครู่เราได้พูดถึง กฎหมายจราจรที่ควรรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กันไปแล้วนะคะ ซึ่งเท่าที่รายการของเราเสนอไป เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจรที่ควรรู้ และผู้ขับขี่ทุกท่านควรปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอในการขับขี่ทุกครั้ง ซึ่งยังมีรายละเอียดอื่นๆเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในขณะขับขี่ ที่จะเป็นประโยชน์ทั้งต่อตัวท่านเอง และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ถ้าท่านผู้ฟังสนใจติดต่อมาได้นะคะ ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของโรงเรียน เรายินดีบริการให้แก่ทุกท่านคะ สำหรับวันนี้เวลาได้หมดลงแล้ว ผู้จัดขอขอบคุณทุกท่านที่รับฟังรายการของเรา ก่อนจากกันวันนี้ ขอฝากข้อคิดไว้ว่า “ขับขี่ถูกกฎ ช่วยลดอุบัติเหตุ” สำหรับวันนี้สวัสดีค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง  
ผู้เขียนบท**

เพลงประจำรายการ

นางสิริกัลยา เสิกศิริ

จากคู่มือขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย บริษัท เอ. พี. ฮอนด้า จำกัด

## บทความเรื่อง “การใช้แผนที่จุดเสียง และการสังเกตจุดเสียง”

สถานที่กระจายเสียง.....

กระจายเสียง วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เวลา 15 นาที

**ผู้คุมเครื่อง** คนตรีประจำรายการ บรรเลงประมาณ 30 วินาที แล้วเบาเสียงลง

**ผู้ประกาศ** สวัสดีค่ะท่านผู้ฟังทุกท่าน วันนี้รายการเสียงตามสาย ขอเสนอรายการ “ชีวิต ปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสียง” กันอีกครั้งนะคะ สำหรับวันนี้เราได้ นำความรู้ที่ท่านฟังอาายังไม่เคยได้ยิน ได้ฟังมาก่อน และแน่นอนค่ะ ต้องเป็นสาระดี ๆ จากทางรายการเช่นเคย ในการดำเนินชีวิตของทุกคนในปัจจุบันนี้ ทุกท่านคงเคย ประสบกับเหตุการณ์อันน่าตกใจ หรือน่าหวาดเสียวกันบ้างไหม๊ยะคะ สำหรับวันนี้ เราขอเสนอคำอุทานเป็นภาษาญี่ปุ่นว่า “ฮัตโต-ฮิยาริ-ฮัตโต (Hatto-Hiyari-Hotto)” ค่ะ ซึ่งก็หมายถึง การแสดงออกของความรู้สึกของความตกใจและแสดงอาการนั้น ออกมาเป็นคำพูดในลักษณะอุทานเวลาเห็นเหตุการณ์ หรือประสบกับเหตุการณ์ที่ เกือบเป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้น ซึ่งตรงกับคำอุทานในภาษาไทยว่า “อู๊ย! เกือบไปแล้ว... ไหม๊ ละ” แต่เนื่องจากคำว่า “ฮัต โตะ-ฮิยาริ-ฮัตโตะ” มีความยาวเกินไปจึงละคำว่า “ฮัต โตะ” เป็น “ฮิยาริ-ฮัต โตะ (Hiyari-Hatto)” สั้นๆคะ และมีความหมายตรงกับภาษาไทย ว่า “อู๊ย! เกือบไปแล้ว” เห็นแล้วไหม๊ยะคะว่าสาระของเราในวันนี้เกี่ยวข้องกับชื่อของ รายการเราทีเดียว อีกสักครู่เราจะกลับมาพบกันในเรื่องของ ทฤษฎี “ฮิยาริ” และ การ ระบจุดเสียงอันตราย ค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง** เพลง 1 เพลง

**ผู้ประกาศ** ท่านผู้ฟังคะ เมื่อสักครู่เราได้รู้ภาษาของอาการตกใจซึ่งเป็นภาษาญี่ปุ่นไปแล้วนะคะ นั่นแหละคะเป็นที่มาของทฤษฎีที่เราจะพูดถึงในวันนี้ นั่นคือ ทฤษฎีฮิยาริ ฮัต โตะ แล้ว ท่านผู้ฟังทราบหรือไม่คะว่าเกี่ยวข้องกับ การระบจุดเสียงอย่างไร เนื่องจากเหตุการณ์ ฮิยาริ เป็นเหตุการณ์ของอาการตกใจ หรือเรียกว่าอู๊ย เกือบไปแล้วไหม๊ยะ ดังนั้นเราลอง มาฟังเหตุการณ์ เช่นนี้ดูบ้างนะคะ เหตุการณ์ “ฮิยาริ” ที่เกิดขึ้นรอบๆ ตัวเรา เช่นคุณเคย ประสบเหตุการณ์น่าหวาดเสียวแบบ “ฮิยาริ” ขณะที่คุณกำลังเดิน ขับรถมอเตอร์ไซค์ หรือขับรถยนต์หรือเปล่านั้น มีรถจักรยานยนต์แล่นเข้ามาหาคุณอย่างกระชั้นห่างจาก มุมที่ไม่สามารถมองเห็นได้ คุณไม่รู้ว่าจะหลบไปทางไหนดีเมื่อมีรถจักรยานยนต์แล่น

เข้ามาจากทางด้านหลังอย่างกระทันหัน หรือเหตุการณ์ “ฮิยาริ” บริเวณถนน/ทางเท้า ในขณะที่คุณกำลังเดินคุณเกือบที่จะเสียการทรงตัวในการเดินเนื่องจากการสะดุดฟาท่อที่ปิดไม่สนิท คุณจะต้องลงไปบนผิวจราจรที่แคบเนื่องจากต้องหลบสิ่งกีดขวางบนทางเท้า แล้วยังเหตุการณ์ “ฮิยาริ” ในขณะที่คุณกำลังขับรถจักรยานยนต์คุณเกือบเสียการทรงตัวในการขับรถจักรยานยนต์เนื่องจากต้องขับหลบฟาท่อระบายน้ำบนถนนที่ปิดไว้ไม่สนิท หรือรถยนต์ขับเข้ามาบนถนนที่แคบทำให้รถจักรยานยนต์ที่คุณกำลังขับอยู่เกือบล้ม เหตุการณ์ “ฮิยาริ” ในขณะที่คุณกำลังขับรถยนต์เด็กวิ่งออกมาจากหลังตู้โทรศัพท์เข้ามาบนผิวจราจรอย่างกระทันหัน มีรถจักรยานยนต์วิ่งด้วยความเร็วสูง โผล่พรวดมาจากมุมทางแยกจนเกือบชนรถที่คุณกำลังขับอยู่ แน่แน่นอน!! คุณจะต้องเคยมีประสบการณ์ “ฮิยาริ” มาบ้างแล้วซึ่งอาจจะนอกเหนือจากเหตุการณ์ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นอีกมากมาย พอจะเห็นแล้วใช่ไหมคะท่านผู้ฟังว่ามีความสัมพันธ์กับจุดเสี่ยงอย่างไรบ้างอีกสักครู่เราจะมาฟังการระบุจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรกันค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง** เพลง 1 เพลง

**ผู้ประกาศ** นโยบายทางด้าน กฎหมาย และด้านวิศวกรรมจราจร การให้ความรู้การศึกษาเรื่องอุบัติเหตุและความปลอดภัย มาเป็นมาตรการในการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ซึ่งการแก้ไขปัญหาโดยใช้ 3 ยุทธวิธีนี้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพ จำนวนการตายจากอุบัติเหตุได้ลดลงอย่างต่อเนื่องและเห็นได้ชัด ซึ่งหนึ่งในนั้นคือการนำเอานโยบายในการสร้างจิตสำนึกถึงความปลอดภัยบนถนนมาใช้กับกลุ่มเด็กนักเรียนและผู้สูงอายุ โดยให้กลุ่มเด็กนักเรียนและผู้สูงอายุระบุจุดที่ตนเองได้เห็นหรือประสบกับเหตุการณ์ที่เกือบเป็นอุบัติเหตุจราจรลงบนแผนที่ที่กำหนดให้ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร” หลังจากนั้นให้ตัวแทนเลือกจุดที่ตนระบุไว้ และไปดูสถานที่ที่เกิดเหตุจริง เพื่อศึกษาปัญหาและหามาตรการป้องกัน ก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นจริง เห็นหรือยังคะว่ามาตรการในการระบุจุดเสี่ยง โดยคนในชุมชนเองนั้นสามารถแก้ไขปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุได้

**ผู้คุมเครื่อง** เพลงบรรเลง 5 วินาที

**ผู้ประกาศ** ท่านผู้ฟังคะ ขณะนี้ท่านกำลังรับฟังรายการ “ชีวิตปลอดภัย มีวินัยจราจร ต้องมองจุดเสี่ยง” กันอยู่นะคะ เมื่อสักครู่เราได้พูดถึง การระบุจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุกันไปแล้วนะคะ ซึ่งเท่าที่รายการของเราเสนอไป เป็นส่วนหนึ่งการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงในชุมชน และผู้ใช้รถ ชัถนทุกท่านควรจะมีการสังเกตถึงจุดเสี่ยงอันตรายดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ในส่วนหนึ่งที่เกิดจาก

จิตสำนึกในการจับจีของเราเอง อย่างไรก็ตามแต่ นอกเหนือจากการสังเกตจุดเสี่ยงแล้ว  
 ยังควรต้องช่วยกันรักษาภูมิจราจรด้วยนะค่ะ ถ้าท่านผู้ฟังสนใจสคริปรายการติดต่อมา  
 ได้นะค่ะ ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของโรงเรียน เรายินดีบริการให้แก่ทุกท่านค่ะ สำหรับ  
 วันนี้เวลาได้หมดลงแล้ว ผู้จัดขอขอบคุณทุกท่านที่รับฟังรายการของเรา ก่อนจากกัน  
 วันนี้ ขอฝากข้อคิดที่ว่า “รักษาภูมิจราจร เอื้ออาทรเพื่อนร่วมทาง” สำหรับวันนี้สวัสดีค่ะ

**ผู้คุมเครื่อง** เพลงประจำรายการ

**ผู้เขียนบท** นางสิริกัลยา เสิกศิริ



ภาคผนวก ข

คู่มือเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง



# ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

และการใช้

## แผนที่จุดเสี่ยง (แผนที่ฮิยาริ ฮัตโตะ)

โดย นางศิริกัลยา เกิกศิริ  
นักศึกษาลัทธิสุทธสาธการณสูงศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาสุศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปี 2552

## คำนำ

ปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้รถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินมากมายมหาศาล รวมทั้งเกิดบาดเจ็บทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งเป็นความสูญเสียที่มีอาจประเมินค่าได้ และจากการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าวพบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ "ไม่มีความรู้และทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย ไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรรวมถึงการมีวินัยและน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน ร่วมกัน ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจร เกิดจากการขับขี่รถในขณะมีนเมา การเปลี่ยนช่องจราจร โดยไม่ให้อัญญาณ ขับขี่สวนทางจราจร ขับรถเร็ว ซึ่งปัญหาเหล่านี้สามารถเรียนรู้และป้องกันได้จากการใช้วินัยจราจรที่ดี การมีจิตสำนึกที่ดี ทำให้สังคมผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ผู้มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและการใช้แผนที่จุดเสี่ยงหรือเหตุการณ์ที่เกือบเป็นอุบัติเหตุจราจรระบุลงบนแผนที่ที่กำหนดให้ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร" เพื่อศึกษาปัญหาและหามาตรการป้องกัน ก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นจริง ขั้นตอนเหล่านี้เรียกว่าทฤษฎี "ฮิยาริ-ฮัตโตะ"

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

หลักพื้นฐาน การขับปลอดภัย 10 ประการ



1. สวมหมวกกันน็อคทุกครั้งเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์



2. หมั่นตรวจระบบเบรก ยางและระบบส่องสว่างให้อยู่ใน

สภาพ

สมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่เสมอ



3. มองดูด้านหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนช่องทาง



4. สัญญาณจราจรที่สำคัญและควรจดจำ



5. อย่าขับซ้รถจักรยานยนต์สวนทาง หรือข้ามช่องทางวิ่ง



6. ระวังอันตราย และลดความเร็วทุกครั้งเมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุม



7. อย่าขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



10. การจับจีรังจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่าง และมีปริมาณรถน้อยในเวลากลางคืนในการจับจีรังจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนจะสามารถมองเห็นได้เพียงบริเวณที่ไฟหน้ารถส่องสว่างถึง ดังนั้นจึงควรจับโดยใช้ความเร็วกว่าเวลากลางวัน เพื่อให้สามารถถดถอย และแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันได้



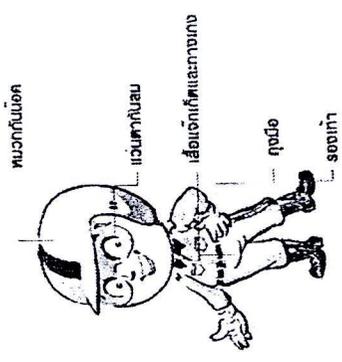
8. ห้ามเสพหรือดื่มน้ำมันมาขณะจับจีรังจักรยานยนต์



9. การจับจีรังจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยกที่มีการจราจรติดขัดในด้านตรงข้ามควรหยุด หรือชะลอความเร็วของรถ และตรวจดูว่าปลอดภัยจากยานพาหนะอื่น แล้วจึงเคลื่อนรถเข้าสู่บริเวณสี่แยก โดยระมัดระวังรถคันอื่นที่จะออกมาจากมุมที่มองเห็น หรือจุดบอดที่เกิดจากการที่กำลังจอดติดกันอยู่ อาจมาจากรถบนทางตรงของถนนที่ตัดกัน หรือรถที่เลี้ยวมาจากด้านตรงข้าม

# คู่มือขับขี่ยปลดอกภัย

## 1. เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขับขี่



**หมวกกันน็อก**  
ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายต้องสวมใส่หมวกกันน็อกในขณะขับขี่ทุกครั้ง และหมวกกันน็อกต้องมีเครื่องหมายรับรองคุณภาพจาก

การสวมใส่หมวกกันน็อกทุกครั้ง ต้องใส่สายรัดคางให้แน่น กระชับพอดี ไม่รัดแน่นหรือหลวมเกินไป โดยปกติสามารถใช้นิ้วชี้สอดเข้าไปใต้คางได้พอดี

**การตรวจเช็ครถก่อนการขับขี่**  
ขั้วที่ตรวจหมั่นตรวจเช็ครถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง รถต้องอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานอยู่ตลอดเวลา ควรสำรวจตัวรถและตรวจเช็ครถ

ระบบที่สำคัญต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารคนอื่น ๆ

**ผู้ขับขี่ต้องเคารพกฎจราจรเสมอ**  
ท่านต้องหมั่นฝึกฝนปฏิบัติตามแนวทางที่เรียนมาอย่างเป็นแบบแผน บทเรียนในภาคทฤษฎีเหล่านี้จะช่วยพัฒนาให้เกิดความชำนาญในการขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งยังต้องมีความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับสิ่งต่อไปนี้

1. ช่องทางเดินรถ
2. ป้ายบังคับ, ป้ายเตือน
3. ไฟสัญญาณ และเครื่องหมายจราจร
4. การเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
5. การเลี้ยวขวาเลี้ยวซ้าย
6. การขับขี่ผ่านทางร่วมทางแยก
7. เส้นเครื่องหมายบนพื้นทาง
8. การขับขี่รถในวงเวียน

**การขับขี่ตามสภาพการจราจรและสภาพถนนต่างๆ**  
ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามแนวทางที่ได้ฝึกฝนมาจากบทเรียนในภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะช่วยพัฒนาให้เกิดนิสัยการขับขี่ที่ปลอดภัยบน

สภาพถนนทุกรูปแบบสิ่งสำคัญต่อไปนี้ ผู้ขับขี่ทุกคนพึงนำไปปฏิบัติ  
อย่างถูกต้องเพื่อความปลอดภัย

1. การปรับระดับความเร็ว
2. ระยะห่างในการหยุดรถ
3. การจับเบรค
4. การเล่นแซง และการถูกแซง
5. การขับขี่ในเวลากลางคืน
6. การขับขี่ในขณะฝนตก

### บทสรุป

ผู้ขับขี่ต้องนำเอาบทเรียนทั้ง 3 บทที่ผ่านมา นี้ มารวบรวมเพื่อฝึก  
ปฏิบัติตามขั้นตอนต่างๆ ให้ครบถ้วน และต้องหมั่นฝึกฝนใน  
บทเรียนที่ท่านคิดว่ายังไม่สามารถทำได้อย่างคล่องแคล่วและ  
ถูกต้อง การขับขี่รถที่ดีและปลอดภัยมิใช่แต่เพียงแค่ขับขี่รถได้  
ชำนาญอย่างเดียวเท่านั้น แต่การศึกษาเรียนรู้ในเรื่องของการ  
ปฏิบัติตามกฎและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัดนั้น สามารถ  
ทำให้ท่านผู้ขับขี่เป็นนักขับขี่รถที่ดีได้ช่วยประการทั้งปวง โปรด  
อย่างลืมว่าการขับขี่รถอย่างมีระเบียบวินัย มีจิตสำนึกความปลอดภัย

กับ มีทัศนคติที่ดีต่อกันเท่านั้นที่จะทำให้ท่านขับขี่รถได้อย่างมี  
ความสุขมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยกับตัวท่านเองและ  
บุคคลอื่นผู้ร่วมทาง

### สัญญาและเครื่องหมายจราจร

1. ผู้ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่  
ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้
  - สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุด  
หลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณจราจร  
สีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" เว้น  
แต่ผู้ขับขี่ได้เลี้ยวให้หยุดไปแล้วให้เลยไปได้
  - สัญญาณจราจรไฟแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มี  
คำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่รถหยุดหลังเส้นให้รถหยุด
  - สัญญาณจราจรไฟเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่  
มีคำว่า "ไป" ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมี  
เครื่องหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

- สัญญาณจรรยาไฟลูกศรตีเขียว ซึ่งให้เดี่ยวหรือจัดตรงไป ให้ผู้จับขีบขีบตรงไปตรงไปตามทิศทางที่ลูกศรชี้
  - สัญญาณจรรยาไฟกะพริบสีแดง ให้ผู้จับขีบหยุดหลังเส้นให้หยุดเมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางจรรยาแล้ว จึงขีบตรงต่อไปด้วยความระมัดระวัง
  - สัญญาณจรรยาไฟกะพริบสีเหลืองอำพัน ให้ผู้จับขีบลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง
  - สัญญาณจรรยาไฟสีแดงที่ทำเป็นรถกาทาเพียงอยู่เหนือช่องเดินรถใดห้ามผู้จับขีรถในช่องเดินรถนั้น
  - สัญญาณจรรยาไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศร อยู่เหนือช่องเดินรถใดให้ผู้จับขีรถในช่องเดินรถนั้นขีบผ่านไปให้ได้
2. ผู้จับขีบต้องปฏิบัติตามสัญญาณจรรยาที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้
- เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ของผู้จับขีบซึ่งขีบตรงมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุด แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนซ้ายที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้จับขีบซึ่งหยุดอยู่ทางด้านหลัง ขีบผ่านไปให้ได้
  - เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้จับขีบซึ่งขีบตรงมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุด แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่บนนั้นแล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้จับขีบซึ่งหยุดอยู่นั้นขีบผ่านไปให้ได้
  - เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไประดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้จับขีบซึ่งขีบตรงมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุด
  - เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่อนลงตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้จับขีบซึ่งขีบตรงมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุด

รด แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่บน  
โบกไปด้านหลัง ให้ผู้จับซึ่งหยุดอยู่ทางด้าน  
หน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่จับผ่านไป

- เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขาต่อหน้า  
ตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขน  
ซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้จับซึ่งบรรณา  
ทางด้านหน้าและด้านหลังของเจ้าหน้าที่พนักงานที่  
ต้องหยุด

3. ผู้จับต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้  
แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีดังต่อไปนี้

- เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาว  
หนึ่งครั้ง ให้ผู้จับที่หยุดทันที เมื่อพนักงาน  
เจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้ง  
ติดต่อกันให้ผู้จับ

### การให้สัญญาณด้วยมือและแขน

1. เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ยื่นแขนขาตรงออกไปนอกรถ  
เสมอระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง
2. เมื่อจะหยุดรถ ให้ยื่นแขนขาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับ  
ไหล่ ยกแขนขาต่อหน้าตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่า  
มือขึ้น
3. เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ยื่นแขนขาตรง  
ออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือข้าง หน้าหลาย  
ครั้ง
4. เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปทางขวา ให้ยื่น  
แขนขาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่

เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปทางซ้าย ให้ยื่นแขนขา  
ตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และเอามือชูขึ้น โบกไป  
ทางซ้ายหลายๆ ครั้ง

## การใช้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่

1. เมื่อจะหยุดรถผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟสีแดงที่ท้ายรถ
2. เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงรถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟกะพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้า และท้ายรถหรือ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้อง ให้สัญญาณไฟยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือ ไฟกะพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ที่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ
4. ผู้ที่จะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นแซงเพื่อขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถลดความเร็วหยุดรถ หรือจอดรถ ต้องให้สัญญาณ ด้วยมือและแขนหรือไฟสัญญาณ ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

ผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถลดความเร็วของรถ ลดความเร็วหยุดรถ หรือจอดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

## การขับรถแซงและผ่านขึ้นหน้าคันอื่น

1. ในทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ผู้ขับขี่ประสงค์จะแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่น ต้องให้สัญญาณกะพริบไฟหน้าหลายๆ ครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวาหรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่คันหน้าให้สัญญาณตอบ (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถหรือให้สัญญาณด้วยมือและแขน โดยการยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอ ระดับไหล่) และโบกมือไปข้างหน้าหลาย ๆ ครั้ง)
2. การแซงต้องแซงด้านขวา
3. ผู้ขับขี่จะแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้ายได้ กรณีต่อไปนี้
  - รถที่กำลังแซงจะเลี้ยวขวา หรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
  - ทางเดินรถนั้น ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถไปทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป
4. ห้ามขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่น ในกรณีต่อไปนี้
  - เมื่อรถกำลังขึ้นทางลาดชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง

- การขับผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน
1. เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงทางร่วมทางแยกและถ้าไม่มีเครื่องหมายจราจรหรือสัญลักษณ์จราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้
    - ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถที่มีอยู่ในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน
    - ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายมือของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดที่มีทางเดินรถทางแยกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกลิทธิขับผ่านไปก่อน
    - ถ้าสัญลักษณ์จราจรไฟเขียว ปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถ ผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถ ที่หลังเส้นหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

- ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางเข้าทางร่วมแยกวงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร
- เมื่อที่เข้าที่ทับซ้อน หรือ เขตปลอดภัย
- 5. เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันหลังจากผู้ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่นที่ขับขี่ที่ศึกษา เดียวกันต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่า ผ่านขึ้นหน้าและผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องปฏิบัติดังนี้
  - ให้สัญญาณมือและแขน โดยยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดสมอระดับไหล่และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง หรือ ไฟสัญญาณยกเลี้ยวทีละสองอำพันที่ติดทางด้านซ้ายของรถ
  - ลดความเร็วของรถลง

ขั้วรถติดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย





# บทกวี "ฮิยาริ" vs Mass: มุจนะมุจนะอันตรม

“ฮิยาริ” เป็นภาษาญี่ปุ่นมีคำเดิมว่า “ฮัตโตะ-ฮิยาริ-ฮัตโตะ (Hatto-Hiyari-Hotto)” หมายถึง การแสดงออกของความรู้สึกของความตกใจ และแสดงอารมณ์ออกมาเป็นคำพูดในลักษณะอุทานเวลาเห็นเหตุการณ์ หรือประสบกับเหตุการณ์ที่เกือบเป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้น ซึ่งตรงกับคำอุทานในภาษาไทยว่า “อู๊ย! เกือบไปแล้ว... ใหม๊ละ” แต่เนื่องจากคำว่า “ฮัตโตะ-ฮิยาริ-ฮัตโตะ” มีความยาวเกินไปจึงจะคำว่า “ฮัตโตะ” เป็น “ฮิยาริ-ฮัตโตะ (Hiyari-Hatto)” มีความหมายตรงกับภาษาไทยว่า “อู๊ย! เกือบไปแล้ว”

## บทกวี “ฮิยาริ” VS การระบุงูจนะเสียชีวิตอันตรม

การให้ความรู้การศึกษาเรื่องอุบัติเหตุและความปลอดภัย มาเป็นมาตรการในการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ซึ่งการแก้ไข ปัญหาโดยใช้ 3 ยุทธวิธีนี้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพ จำนวนการตาย จากอุบัติเหตุ ได้ลดลงอย่างต่อเนื่องและเห็น ได้ชัด ซึ่งหนึ่งในยุทธศาสตร์การศึกษานั้นมีการนำเอานโยบายในการสร้างจิตสำนึกถึง

ความปลอดภัยบนถนนมาใช้กับกลุ่มเด็กนักเรียนและผู้สูงอายุ โดยให้กลุ่มเด็กนักเรียนและผู้สูงอายุระบุจุดที่ตนเองได้เห็นหรือประสบกับเหตุการณ์ที่เกือบเป็นอุบัติเหตุจราจรบนแผนที่ที่กำหนดให้ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร” หลังจากนั้นให้ตัวแทนเลือกจุดที่ตนระบุไว้และไปดูสถานที่ที่เกิดเหตุจริง เพื่อศึกษาปัญหาและหามาตรการป้องกัน ก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นจริง ขึ้นตอนเหล่านี้เรียกว่าบทกวี “ฮิยาริ-ฮัตโตะ” ผู้คิดค้นบทกวีนี้เป็นกลุ่มอาจารย์วิจัยของ IATSS ประเทศญี่ปุ่น การนำบทกวี “ฮิยาริ-ฮัตโตะ” มาใช้ในการระบุงูจนะเสียชีวิตเป็นการที่ง่ายและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

## เหตุการณ์ “ฮิยาริ” ที่เกิดขึ้นรอบๆ ตัวเรา

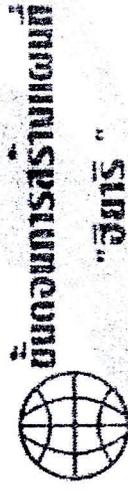
คุณเคยประสบเหตุการณ์นำหวาดเสียวแบบ “ฮิยาริ” ขณะที่คุณกำลังเดิน ขั้บรถมอเตอร์ไซค์หรือขี่รถยนต์หรือเปล่า

- เหตุการณ์ “ฮิยาริ” จากการจัดกรยานยนต์ในขณะที่คุณกำลังเดินมีรถจักรยานยนต์แล่นเข้ามาหาคุณอย่างกะทันหันจากมุมที่ไม่สามารถมองเห็นได้ คุณไม่รู้ว่าจะหลบไปทางไหนดีเมื่อมีรถจักรยานยนต์แล่นเข้ามาจากทางด้านหลังอย่างกะทันหัน
- เหตุการณ์ “ฮิยาริ” บริเวณถนน/ทางเท้าในขณะที่คุณกำลังเดิน

คุณเกือบที่จะเสียการทรงตัวในการเดินเนื่องจากการสะดุดฝ่าเท้าที่เปิด  
ไม่สนิทคุณจะต้องลงไปบนผืนทรายที่แคบเนื่องจากต้องหลบสิ่งกีด  
ขวางบนทางทำ

- เหตุการณ์ “ฮิยริ” ในขณะที่คุณกำลังขบถจักรยายยนต์  
คุณเกือบเสียการทรงตัวในการขบถจักรยานยนต์นี่เองจากต้องจับ  
หลบฝ่าเท้าระบายนบนถนนที่ปิดไว้ไม่มีสนิทรถยนต์จับเข้ามาบนถนน  
ที่แคบทำให้รถจักรยานยนต์ที่คุณกำลังขบถอยู่เกือบล้ม

- เหตุการณ์ “ฮิยริ” ในขณะที่คุณกำลังขบถรถยนต์ได้วิ่ง  
ออกมาหลังตู้โทรศัพท์เข้ามาบนผืนทรายอย่างกระชั้นหัน มี  
รถจักรยานยนต์วิ่งด้วยความเร็วสูงโผล่พรวดมาจากมุมทางแยกจน  
เกือบชนรถที่คุณกำลังขบถอยู่แน่นอน!! คุณจะต้องเคยมีประสบการณ์  
“ฮิยริ” มาบ้างแล้วซึ่งอาจจะมีสาเหตุการฉีกที่ได้กล่าวไว้ใน  
ข้างต้นอีกมากมาย



### การเตรียมการเบื้องต้น

การจัดประชุมคัดเลือกผู้ดำเนินการหลัก (Host) เข้าภาพในการจัดการ  
ประชุมเพื่อสร้างแผนที่ “ฮิยริ” อาจจะเป็นหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐ

เช่น ที่ว่าการ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น หรือ หน่วยงานภาคประชาชน  
เช่น ชมรมผู้สูงอายุ กลุ่มเผ่าระวางชุมชน เป็นต้น

### การคัดเลือกผู้นำชุมชน (Local opinion leader)

ผู้ดำเนินการหลักจะเป็นผู้คัดเลือกผู้นำในการประชุมสร้างแผนที่ “ฮิ  
ยริ” โดยอาจจะขอคำปรึกษากับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นเพื่อคัดเลือกผู้นำที่  
เหมาะสม

การประชุมระหว่างผู้ดำเนินการหลักและผู้นำชุมชน  
ผู้ดำเนินการหลักและผู้นำชุมชนจะต้องมีการประชุมร่วมกันเพื่อ  
หารือถึงกลุ่มเป้าหมายและวิธีการเชิญชวนเข้าร่วมการประชุม รวมถึง  
รูปแบบการดำเนินการจัดการประชุมเพื่อสร้างแผนที่ “ฮิยริ”

การเชิญชวนเข้าร่วมการประชุมสร้างแผนที่ “ฮิยริ”  
ผู้เข้าร่วมการประชุมจะต้องเป็นกลุ่มคนในพื้นที่ที่เคยเห็นหรือ  
ประสบการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีความ  
ตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัย ความหลากหลายด้านอาชีพ  
การรวบรวมสมาชิกจากองค์กรต่างๆ หรือหน่วยงานต่างๆ ที่มีอยู่แล้ว  
อาจจะสามารถทำได้ง่ายที่สุด ควรมีส่วนร่วม ไม่ต่ำกว่า 15-20 คน แต่  
ไม่ควรเกิน 30 คน

### สิ่งที่ต้องเตรียม

### สถานที่

พื้นที่ที่ใช้จัดการประชุมควรมีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับรองรับผู้เข้าร่วมประมาณ 20 คน สำหรับผู้เข้าร่วมสร้างแผนที่ 15 ที่นั่ง และที่เหลือสำหรับผู้เข้าร่วมสังเกตการณ์ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ห้องดิน เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เป็นต้น หรือผู้มาจากพื้นที่อื่นก็ได้

**วัตถุประสงค์**

อุปกรณ์ที่สำคัญในการสร้างแผนที่ “ฮิยาริ” ได้แก่ แผนที่เปล่า (Blank Map) สติกเกอร์แบบเป็นจุดสีต่างๆ กระดาษดำ และสีเมจิก

**การดำเนินการสร้างแผนที่**

การอธิบายโดยผู้เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในชุมชนและจุดเสี่ยง ผู้นำจะต้องอธิบายถึงวัตถุประสงค์ในการสร้างแผนที่ “ฮิยาริ” เพื่อให้ผู้เข้าร่วมการประชุมเกิดความรู้สึกว่าการพวกเขากำลังจะสร้างประโยชน์ต่อตนเองและคนในชุมชน

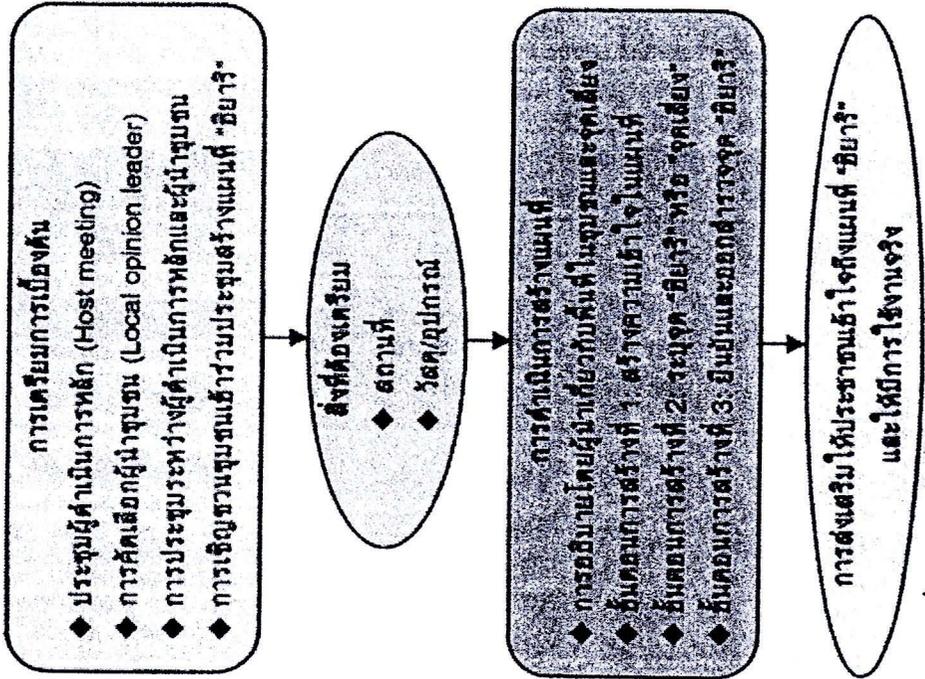
**ขั้นตอนการสร้างที่ 1 : สร้างความเข้าใจในแผนที่**

การทำให้ผู้เข้าการประชุมเกิดความเข้าใจในแผนที่เปล่าเป็นสิ่งที่สำคัญ ซึ่งจะทำให้สามารถระบุจุด “ฮิยาริ” ได้ง่ายและถูกต้อง การค้นหาตำแหน่งของสถานที่จัดการประชุมหรือบ้านของผู้เข้าร่วม

ประชุมก็จะทำให้เกิดความเข้าใจในแผนที่มากขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้เข้าร่วมการประชุมใช้เป็นจุดอ้างอิงเพื่อระบุจุด “ฮิยาริ” ได้ง่ายยิ่งขึ้น

**ขั้นตอนการสร้างที่ 2 : ระบุจุด “ฮิยาริ” หรือ “จุดเสี่ยง”**  
การประชุม “ฮิยาริ” เริ่มโดยแจกแผนที่ให้ผู้เข้าร่วมการประชุมแต่ละคนเพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการระบุจุด “ฮิยาริ” การระบุจุดจะดูแยกตามรูปแบบเหตุการณ์ “ฮิยาริ” ด้วยการติดสติกเกอร์ที่มีสีแตกต่างกัน

**ขั้นตอนการสร้างที่ 3 : ยืนยันและออกสำรวจจุด “ฮิยาริ”**  
เมื่อทุกคนได้ระบุจุด “ฮิยาริ” ของตนเสร็จแล้ว ผู้ดำเนินการจะนำจุด “ฮิยาริ” ทั้งหมดมาระบุลงบนแผนที่ขนาดใหญ่ร่วมกันอีกครั้ง จากนั้นแล้ว จะนำแผนที่ “ฮิยาริ” ที่ได้นั้นมาแสดงให้เห็นให้ผู้เข้าร่วมทำการยืนยันและออกสำรวจเพื่อสืบค้นถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ณ จุดนั้น การสร้างให้ประชาชนเข้าใจถึงแผนที่ “ฮิยาริ” และมีการใช้งานจริง ขึ้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่สำคัญที่จะเป็นตัวกำหนดว่าแผนที่ “ฮิยาริ” ที่สร้างขึ้นนั้น ได้บรรลุตามวัตถุประสงค์หรือไม่ การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์แผนที่ “ฮิยาริ” หรือ “จุดเสี่ยง” ให้ประชาชนได้รับรู้ เข้าใจ และตอบสนองโดยอาจจะมีการขอเพิ่มจุด “ฮิยาริ” ของตนเอง ก็จะทำให้แผนที่นั้นมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการปลูกฝังจิตสำนึกของชุมชนไปในตัว





ภาคผนวก ก  
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



## แบบสอบถาม

สำหรับผู้วิจัย

เลขที่แบบสอบถาม ID [ ] [ ]

กลุ่มทดลอง ครั้งที่.....

กลุ่มเปรียบเทียบ ครั้งที่.....

เรื่อง การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร

### 1. คำชี้แจง

แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนจัดกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร จึงขอความร่วมมือนักเรียนทุกคนโปรดตอบข้อมูลตามความเป็นจริงในปัจจุบันมากที่สุด คำตอบที่ได้รับจะไม่มีผลเสียหายใด ๆ ต่อตัวท่านและจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนจัดกิจกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์และในชุมชนต่อไป สำหรับข้อมูลที่ได้จากนักเรียนผู้วิจัยจะเก็บไว้เป็นความลับ

### 2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียน

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์

2.1 ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์และกฎจราจร

2.2 การรับรู้ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์

2.3 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์

2.4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัย

จราจร

2.5 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกัน

อุบัติภัยจากรถ

2.6 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติภัยจากรถ

ขอขอบคุณในความร่วมมือ

นางสิริกัลยา เติงศิริ

นักศึกษาศาสนาพุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น

## ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

**คำชี้แจง** ให้นักเรียนเติมข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดหรือเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน ( )

หน้าข้อที่ตรงกับความเป็นจริงของนักเรียนมากที่สุด

สำหรับผู้วิจัย

1. เพศ ( ) 1. ชาย ( ) 2. หญิง ( ) sex
2. นักเรียนอายุ ..... ปี ( ) age
3. นักเรียนกำลังเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ..... ( ) deul
4. สถานภาพการพักอาศัยของนักเรียนระหว่างศึกษาเล่าเรียน ( ) status
  - ( ) 1. อยู่กับบิดา/มารดา ( ) 2. พักอยู่หอพัก
  - ( ) 3. อยู่กับญาติ เช่น ลุง ป้า น้า อา ( ) 4. อื่น ๆ ระบุ...
5. รายได้ของครอบครัว ต่อเดือน ..... บาท
6. ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน ..... กิโลเมตร ( ) way
7. นักเรียนเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรหรือไม่ ( ) inf
  - ( ) 1. เคย ( ) 2. ไม่เคย

กรณีที่ตอบว่าเคย จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

  - ( ) 1. วิทยุ ( ) 2. หนังสือพิมพ์ ( ) inf21 ( ) inf22
  - ( ) 3. โทรทัศน์ ( ) 4. หอกระจายข่าว ( ) inf23 ( ) inf24
  - ( ) 5. Internet ( ) 6. วารสารต่าง ๆ ( ) inf25 ( ) inf26
  - ( ) 7. แผ่นพับ / โปสเตอร์ ( ) 8. โรงพยาบาล / สถานีอนามัย ( ) inf27 ( ) inf28
8. นักเรียนมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ ( ) card
  - ( ) 1. มี ( ) 2. ไม่มี
9. นักเรียนมีประสบการณ์ในการขับขี่มานานเท่าใด.....ปี
10. ในปี พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน นักเรียนเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ ( ) inf29
  - ( ) 1. เคย ( ) 2. ไม่เคย

กรณีที่ตอบว่าเคย โดยจากการจราจรแบบใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

  - ( ) 1. เป็นผู้ขับขี่ ( ) 2. เป็นผู้ซ้อน ( ) inf30 ( ) inf31
  - ( ) 3. จากการเดินถนน ( ) 4. อื่น ๆ ระบุ ..... ( ) inf32
11. นักเรียนเคยมีเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือไม่ ( ) exp
  - ( ) 1. เคย ( ) 2. ไม่เคย

กรณีที่ตอบว่าเคย จากพาหนะประเภทใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

  - ( ) 1. รถยนต์ ( ) 2. รถจักรยานยนต์ ( ) exp33 ( ) exp34
  - ( ) 3. รถจักรยาน ( ) 7. อื่น ๆ ระบุ ..... ( ) exp35 ( ) exp36

## ส่วนที่ 2 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร

### 2.1 ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน ( ) หน้าข้อความที่ถูกต้องเพียงคำตอบเดียว

สำหรับผู้วิจัย

1. อะไรเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ( ) k1
  - ( ) 1. สิ่งแวดล้อมไม่ดี เช่น ถนนชำรุด
  - ( ) 2. สภาพยานพาหนะไม่ดี
  - ( ) 3. ความประมาทของผู้ขับขี่
  - ( ) 4. ถูกทุกข้อ
2. การเกิดอุบัติเหตุจราจร ยานพาหนะประเภทใดที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุด ( ) k2
  - ( ) 1. รถจักรยานยนต์
  - ( ) 2. รถโดยสารประจำทาง
  - ( ) 3. รถบรรทุก
  - ( ) 4. รถยนต์ส่วนบุคคล
3. ผู้มีสิทธิรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี ( ) k3
  - ( ) 1. 14 ปีบริบูรณ์
  - ( ) 2. 15 ปีบริบูรณ์
  - ( ) 3. 16 ปีบริบูรณ์
  - ( ) 4. 17 ปีบริบูรณ์
4. ลักษณะเช่นใดเป็นสาเหตุจากตัวบุคคลที่สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ ( ) k4
  - ( ) 1. วิสัยทัศน์ข้ามถนนตรงทางข้ามเป็นประจำ
  - ( ) 2. วิชาญขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่
  - ( ) 3. วิทวัสขับรถโดยไม่มีกระจกส่องหลัง
  - ( ) 4. วิสูตรขับรถด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด
5. พฤติกรรมการขับขี่แบบใดที่สามารถลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ( ) k5
  - ( ) 1. ขับขี่ชิดซ้ายเสมอ
  - ( ) 2. ขับขี่แซงรถคันอื่นต้องเปิดสัญญาณไฟเสมอ
  - ( ) 3. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัย
  - ( ) 4. ขับขี่ตามหลังรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดเพื่อเป็นการไม่กีดขวางการจราจร
6. ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ให้ห่างจากรถคันหน้าเป็นระยะทางเท่าใด ( ) k6
  - ( ) 1. ตามความพอใจขึ้นอยู่กับผู้ขับขี่
  - ( ) 2. ตามความพอใจแล้วแต่สถานการณ์
  - ( ) 3. ห่างพอสมควร ในระยะที่สามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย
  - ( ) 4. ไม่ควรห่างเพราะจะทำให้กีดขวางการจราจร

7. การจับขี่เมื่อแข่งรถคันอื่นเพื่อความปลอดภัยควรปฏิบัติอย่างไร ( ) k7
- ( ) 1. หากไม่มีรถสวนทางมาให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อนแซง
  - ( ) 2. หากช่องซ้ายว่าง ให้แซงขึ้นไปได้เลย
  - ( ) 3. หากมีรถสวนมาในระยะไกลสามารถแซงได้ทันทีแม้จะเป็นทางโค้ง
  - ( ) 4. หากมีความชำนาญ สามารถแซงซ้อนรถคันอื่นได้เลย
8. เพื่อความปลอดภัยในการจับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนสามารถให้เพื่อนซ้อนท้ายได้ไม่เกินกี่คน ( ) k8
- ( ) 1. 1 คน
  - ( ) 2. 2 คน
  - ( ) 3. 3 คน
  - ( ) 4. กี่คนก็ได้แล้วแต่สภาพรถ
9. เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนนักเรียนควรปฏิบัติอย่างไร ( ) k9
- ( ) 1. ข้ามตรงจุดที่เป็นสี่แยก
  - ( ) 2. ข้ามตรงจุดที่มีคนจำนวนมาก
  - ( ) 3. ข้ามตรงจุดที่มีทางม้าลายหรือทางข้าม
  - ( ) 4. ข้ามตรงจุดที่บริเวณหน้าโรงเรียนหรือสถานที่ราชการ
10. กรณีไม่มีทางม้าลายหรือ ทางข้ามไม่มีสัญญาณควบคุมข้อใดปฏิบัติไม่ถูกต้องในการข้ามถนน ( ) k10
- ( ) 1. พยายามสบตามผู้ขับขี่ก่อนข้าม
  - ( ) 2. ต้องแน่ใจว่ายานพาหนะทั้งหมดหยุดแล้วจึงข้าม
  - ( ) 3. ให้สัญญาณมือเพื่อบอกให้ผู้ขับขี่รู้ว่าเราจะข้ามถนนแล้วรีบวิ่งข้าม
  - ( ) 4. ยังคงมองดูสภาพการจราจรขณะข้ามถนน
11. ข้อใดปฏิบัติไม่ถูกต้อง ในการเดินบนถนนกรณีไม่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง ( ) k11
- ( ) 1. เดินในทิศทางที่สวนกับยานพาหนะ
  - ( ) 2. มองไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
  - ( ) 3. เดินชิดขอบด้านซ้ายมือให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
  - ( ) 4. พยายามเดินให้ห่างจากถนนในระยะที่ปลอดภัย
12. การข้ามถนนกรณีมีรถโดยสารหรือรถยนต์จอดอยู่มากนักเรียนไม่ควรปฏิบัติในข้อใด ( ) k12
- ( ) 1. ข้ามถนนโดยเดินผ่านหน้ารถหรือหลังรถ
  - ( ) 2. พยายามหาจุดข้ามถนนที่ปลอดภัย
  - ( ) 3. รอจนยานพาหนะเคลื่อนผ่านไปจนหมด
  - ( ) 4. พยายามสบตาผู้ขับขี่และมองดูสภาพการจราจร

13. การปฏิบัติตนอย่างไรจึงจะไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขณะขึ้นรถโดยสาร ( ) k13
- ( ) 1. เมื่อรถมีผู้โดยสารนั่งเต็มอาจขึ้นไปนั่งบนหลังคารถที่มีตะแกรงสำหรับบรรทุกสินค้า
  - ( ) 2. ถ้ารถมีผู้โดยสารนั่งเต็ม เมื่อขึ้นแล้วเดินชิดข้างใน
  - ( ) 3. ถ้ารถมีผู้โดยสารนั่งเต็ม เมื่อขึ้นแล้วอาจโหนบริเวณทางขึ้น
  - ( ) 4. ถ้ารถมีผู้โดยสารนั่งเต็ม เมื่อขึ้นแล้วนั่งลงบริเวณที่เหยียบท้ายรถ
14. ข้อใดปฏิบัติไม่ถูกต้องในการใช้บริการรถโดยสาร ( ) k14
- ( ) 1. รถจนกระทั่งรถโดยสารจอดสนิทก่อนขึ้นหรือลง
  - ( ) 2. พุดคุยเสียงดังและหยอกล้อกันขณะขึ้นลง
  - ( ) 3. ไม่วางสัมภาระเกะกะทางเดิน
  - ( ) 4. ขึ้นห่างจากขอบถนนและรอสายส่งบริเวณที่จอดรถประจำทาง
15. กรณีที่ผู้ขับขี่รถมองเห็นสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอยู่บริเวณสี่แยก ควรปฏิบัติอย่างไร ( ) k15
- ( ) 1. เพิ่มความเร็วเพื่อจะได้ขับผ่านอย่างปลอดภัย
  - ( ) 2. ขับขี่ตามปกติแต่ต้องระมัดระวัง
  - ( ) 3. ลดความเร็วลงและขับผ่านอย่างระมัดระวัง
  - ( ) 4. ลดความเร็วลงแล้วหยุดรถ
16. เครื่องหมายจราจรต่อไปนี้หมายความว่าอย่างไร ( ) k16
- 
- ( ) 1. ห้ามจอดรถ
  - ( ) 2. ห้ามหยุดรถ
  - ( ) 3. ห้ามแซง
  - ( ) 4. ห้ามเข้า
17. เครื่องหมายจราจรที่เป็นเส้นตรงกลางถนนหมายถึงข้อใด ( ) k17
- ( ) 1. ชะลอความเร็ว
  - ( ) 2. ระวังทางแยก
  - ( ) 3. ห้ามแซง
  - ( ) 4. ห้ามเข้า

18. เมื่อถึงทางแยกทางร่วมนักเรียนควรปฏิบัติเช่นไรในการขับขี่ ( ) k18
- ( ) 1. จำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
  - ( ) 2. ให้ขับรถด้วยความเร็วอย่างน้อย 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
  - ( ) 3. ชะลอความเร็วและระมัดระวังรถที่ออกจากซอย
  - ( ) 4. ขับขี่ตามปกติ
19. ตามกฎหมายผู้ขับขี่รถจักรยานบนถนนหลวง ให้ขับขี่ในช่องจราจรใด ( ) k19
- ( ) 1. ซิดขอบทางด้านใดด้านหนึ่ง
  - ( ) 2. ซิดขอบทางด้านซ้ายมือ
  - ( ) 3. ซิดขอบทางด้านขวามือ
  - ( ) 4. ขับขี่ได้ตามปกติไม่มีข้อจำกัด
20. รถจักรยานที่ขับขี่ตามทางเดินรถหรือไหล่ทางควรมีอุปกรณ์ที่สำคัญยกเว้นข้อใด ( ) k20
- ( ) 1. กระจกที่ให้สัญญาณได้ยื่นในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร
  - ( ) 2. เบรคหรือเครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี
  - ( ) 3. โคมไฟติดด้านหน้าและด้านท้ายรถ
  - ( ) 4. กระจกมองหลัง
21. นักเรียนคิดว่าจุดใดเป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรยกเว้นข้อใด ( ) k21
- ( ) 1. ทางแยกเข้าหมู่บ้าน
  - ( ) 2. เขตบริเวณโรงเรียน
  - ( ) 3. ถนนภายในโรงพยาบาล
  - ( ) 4. บริเวณชุมชนแออัด
22. ป้ายใดคือป้ายเตือนจุดเสี่ยงจราจร ( ) k22
- ( ) 1. ป้ายห้ามจอดรถ
  - ( ) 2. ป้ายห้ามแซง
  - ( ) 3. ป้ายเขตชุมชน โปรดลดความเร็ว
  - ( ) 4. ป้ายห้ามใช้เสียง

## 2.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แบ่งเป็น 4 ด้าน

**คำชี้แจง** ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องข้อความที่ตรงกับความรู้สึกหรือความคิด  
ของนักเรียนเพียงคำตอบเดียว ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	นักเรียนมีความรู้สึกหรือความคิดเห็นตรงกับข้อความที่ให้มากที่สุด
เห็นด้วย	หมายถึง	นักเรียนมีความรู้สึกหรือความคิดเห็นตรงกับข้อความที่ให้
ไม่แน่ใจ	หมายถึง	นักเรียนมีความรู้สึกหรือความคิดเห็นไม่ชัดเจนหรือรู้แต่ไม่กล้ายืนยัน
ไม่เห็นด้วย	หมายถึง	นักเรียนมีความรู้สึกหรือความคิดเห็นไม่ตรงกับข้อความที่ให้
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	นักเรียนมีความรู้สึกหรือความคิดเห็นไม่ตรงกับข้อความที่ให้มากที่สุด

### 2.2.1 แบบสอบถามการประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร

#### 2.2.1.1 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	สำหรับผู้วิจัย
1. การเกิดอุบัติเหตุจราจรทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญที่สุดคือ ทรัพยากรบุคคล						( )B11
2. ผู้บาดเจ็บที่นอนรักษาอยู่ในโรงพยาบาลเพราะได้รับอุบัติเหตุจราจร เป็นภาระของครอบครัวและประเทศชาติ						( )B12
3. การบาดเจ็บจากการขับขี่ด้วยความเร็วสูงและไม่สวมหมวกนิรภัย อาจทำให้เกิดความพิการถึงเสียชีวิตได้						( )B13
4. การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง ถ้าเกิดความพิการทำให้มีผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัวและชุมชน						( )B14
5. ถ้านักเรียนพิการจากอุบัติเหตุจราจรจะทำให้รู้สึกอับอายเพื่อนและไม่กล้ามาเรียนตามปกติ						( )B15
6. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรนั้นทำให้นักเรียนต้องเสียเวลาเรียนและเรียนไม่ทันเพื่อน						( )B16
7. ถ้ามเกิดการบาดเจ็บที่สมอง เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ทำให้นักเรียนอาจต้องกลายเป็นเจ้าหญิงหรือเจ้าชายนิทราได้						( )B17
8. อุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถ้านักเรียนเป็นฝ่ายผิด ในกรณีที่มีคู่กรณีนักเรียนจะต้องเสียค่าจ่ายค่าทำขวัญให้กับคู่กรณี						( )B18

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	สำหรับผู้วิจัย
9. ถ้านักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้ต้องถูกเรียกตรวจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นักเรียนจะต้องเสียค่าปรับอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้						( )B19
10. ถ้านักเรียนต้องพิการจากอุบัติเหตุจราจร นักเรียนคิดว่าจะสามารถประกอบอาชีพเลี้ยงตัวเองได้						( )B20

### 2.2.1.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	สำหรับผู้วิจัย
1. การที่นักเรียนขับซึ่รถด้วยความคลั่งคะนอง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้						( )B1
2. ถ้ามองเห็นสัญญาณ ไฟสีเหลืองตรงบริเวณสี่แยก นักเรียนสามารถขับรถต่อไปได้หากไม่มีรถคันอื่นสวนมา						( )B2
3. ผู้ดื่มสุราแล้วมีอาการมึนเมา ยังสามารถขับซึ่รถได้อย่างปลอดภัย						( )B3
4. การที่นักเรียนขับซึ่รถจักรยานยนต์พร้อมกับใช้โทรศัพท์มือถือไปด้วย จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						( )B4
5. เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์มาถึงทางแยก นักเรียนจะชะลอความเร็วเสมอ ถึงแม้จะดูแล้วไม่มีรถคันอื่นสวนมาก็ตาม						( )B5
6. หากมีความชำนาญมากพอแม้จะมีรถสวนทางมานักเรียนสามารถขับซึ่รถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่นได้						( )B6
7. การเดินข้ามถนน นักเรียนจะข้ามตรงจุดที่มีทางข้ามหรือทางม้าลายเท่านั้น						( )B7
8. กรณีไม่มีทางเท่านั้นนักเรียนจะเดินมาโรงเรียนในทิศทางที่สวนกับยานพาหนะ						( )B8
9. นักเรียนหยอกล้อกันขณะขึ้นลงรถโดยสารอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้						( )B9
10. การเดินทางโดยสารโดยสารประจำทาง ถึงแม้จะมีผู้โดยสารขึ้นเต็มจนมีคนล้นออกข้าง หากพอมือที่ขึ้นนักเรียนสามารถเดินทางไปโรงเรียนได้อีก						( )B10

## 2.2.2 แบบสอบถามการประเมินเผชิญปัญหาจากอุบัติเหตุจราจร

### 2.2.2.1 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม	เห็น ด้วย อย่างชัด	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างชัด	สำหรับผู้วิจัย
1. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ทุกครั้งจะทำให้ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้						( )B21
2. นักเรียนต้องให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยวอย่างน้อย 30 เมตร จึงสามารถเลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย						( )B22
3. การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้						( )B23
4. การลดความเร็วเมื่อเข้าเขตชุมชน เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้						( )B24
5. เมื่อไฟสัญญาณจราจรกระพริบนักเรียนจะใช้ความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร						( )B25
6. ขณะฝนตกถนนลื่น นักเรียนควรขี่ด้วยความเร็วต่ำเพื่อความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร						( )B26
7. การขี่รถจักรยาน เป็นสิ่งที่ดีที่จะช่วยประหยัดพลังงานและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรลงได้ หากปฏิบัติตามกฎจราจร						( )B27
8. หากนักเรียนเดินเท้าด้วยความระมัดระวัง และข้ามถนนตรงจุดที่กำหนดให้ จะช่วยลดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรลงได้						( )B28
9. การข้ามถนนเพื่อความปลอดภัย นักเรียนต้องมองซ้าย มองขวาและมั่นใจว่ายานพาหนะทั้งหมดหยุดแล้วจึงข้ามถนน						( )B29
10. การโดยสารรถประจำทางเมื่อขึ้นแล้วเดินชิดด้านในเพื่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน						( )B30

2.2.2.2 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	สำหรับผู้วิจัย
1. การตรวจเช็คสภาพรถให้คือผู้เสมอทำให้ลด การเกิดอุบัติเหตุจราจรได้						( )B31
2. รถจักรยานยนต์ที่มีกระจกส่องหลังและไฟ เลี้ยว จะทำให้เกาะเกาะและไม่สวยงาม						( )B32
3. การข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือจุดที่ โรงเรียนกำหนดจะทำให้เสียเวลาอาจเข้า เรียนไม่ทัน						( )B33
4. การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่หรือซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์ จะทำให้นักเรียนมีความ ปลอดภัยมากขึ้น						( )B34
5. หากรถโดยสารเต็มแล้ว แต่พอมือที่วางเท้าได้ นักเรียนสามารถห้อยโหนมาได้เพราะหากไม่ มาแบบนี้อาจมาโรงเรียนไม่ทัน						( )B35
6. การสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจราจรทำให้นักเรียนต้องเพิ่มความ ระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น						( )B36
7. หากพบถนนชำรุดหรือเกิดอุบัติเหตุจราจร บ่อยครั้ง นักเรียนจำเป็นต้องบอก ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินการเพราะเป็นการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรได้						( )B37
8. การขอรับใบอนุญาตขับขี่รถเป็นเรื่องยุ่งยาก และเสียเวลานาน						( )B38
9. การปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัดเป็น สิ่งที่นักเรียนทำได้ง่าย						( )B39
10. หากนักเรียนขับขี่อย่างระมัดระวังและ สังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการ ขับขี่ได้						( )B40

### 2.3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติตามความเป็นจริงมากที่สุดเพียงการปฏิบัติเดียว ดังนี้

พฤติกรรม	ความตั้งใจในการปฏิบัติตัว			สำหรับ ผู้วิจัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ	
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง				( ) P1
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งชาย				( ) P2
3. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์				( ) P3
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารหลายคน				( ) P4
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ				( ) P5
6. ขับขี่ในระยะกระชั้นชิดกับรถคันหน้ามากเกินไป				( ) P6
7. ขับขี่โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม				( ) P7
8. ให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว				( ) P8
9. ขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน				( ) P9
10. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร				( ) P10
11. พุดคุยหยอกล้อกับเพื่อน ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ คู่ขนานกันไป				( ) P11
12. เมื่อถึงเขตโรงเรียนหรือชุมชนนักเรียนต้องระมัดระวัง ในการขับขี่มากขึ้น				( ) P12
13. นักเรียนจะสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงเมื่อถึงบริเวณทาง แยกทางร่วม				( ) P13
14. นักเรียนใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่เป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์				( ) P14
15. ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อนักเรียนควรระมัดระวังใน การขับขี่มากขึ้น				( ) P15
16. ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ รถจักรยานยนต์				( ) P16
17. ในกรณีที่สัญญาณไฟชำรุด นักเรียนใช้สัญญาณมือเมื่อ ต้องการเลี้ยว				( ) P17





ภาคผนวก ง  
ผลการวิเคราะห์รายข้อ



## ผลการวิเคราะห์รายข้อ ของกลุ่มทดลอง

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ที่ตอบความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
		ตอบถูก จำนวน / ร้อยละ	ตอบผิด จำนวน/ ร้อยละ	ตอบถูก จำนวน/ ร้อยละ	ตอบผิด จำนวน/ ร้อยละ
1	สาเหตุสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุจราจรคือสิ่งแวดล้อม สภาพยานพาหนะ และความประมาท	28 (66.67)	14 (33.33)	34 (80.95)	8 (19.05)
2	การเกิดอุบัติเหตุจราจร รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มี ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุด	28 (66.67)	14 (33.33)	33 (78.57)	9 (21.43)
3	ผู้มีสิทธิรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุไม่ ต่ำกว่า 15 ปี	22 (52.38)	20 (47.62)	25 (59.52)	17 (40.48)
4	ลักษณะที่เป็นสาเหตุจากตัวบุคคลที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้คือการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด	24 (57.14)	18 (42.86)	36 (85.71)	6 (14.29)
5	การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงจากการ บาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรได้	30 (71.43)	12 (28.57)	40 (95.24)	2 (4.76)
6	ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ให้ห่างจากรถคันหน้าในระยะที่สามารถ หยุดรถได้โดยปลอดภัย	35 (83.33)	7 (16.67)	39 (92.86)	3 (7.14)
7	การขับขี่เมื่อแซงรถคันอื่นเพื่อความปลอดภัยควรให้ ไฟสัญญาณทุกครั้งก่อนแซง	38 (90.48)	4 (9.52)	40 (95.24)	2 (4.76)
8	เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียน สามารถให้เพื่อนซ้อนท้ายได้ไม่เกิน 1 คน	37 (88.10)	5 (11.90)	41 (97.62)	1 (2.38)
9	เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนนักเรียนควรข้ามตรงจุดที่มี ทางข้ามหรือทางม้าลาย	37 (88.10)	5 (11.90)	40 (95.24)	2 (4.76)
10	กรณีไม่มีทางม้าลายหรือทางข้าม ไม่มีสัญญาณควบคุม <u>ไม่</u> <u>ควร</u> สบตาผู้ขับขี่ในการข้ามถนน	33 (78.57)	9 (21.43)	36 (85.71)	6 (14.29)
11	ในการเดินบนถนนกรณีไม่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง <u>ไม่ควร</u> มองไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ	37 (88.10)	5 (11.90)	23 (54.76)	19 (45.24)

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ที่ตอบความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ (ต่อ)

ข้อ	ข้อคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
		ตอบถูก	ตอบผิด	ตอบถูก	ตอบผิด
		จำนวน / ร้อยละ	จำนวน / ร้อยละ	จำนวน / ร้อยละ	จำนวน / ร้อยละ
12	การข้ามถนนกรณีมีรถโดยสารหรือรถยนต์จอดอยู่มาก นักเรียนไม่ควรสบตาผู้ขับขี่ก่อนข้ามถนน	25 (59.52)	17 (40.48)	31 (73.81)	11 (26.19)
13	การเดินซิดในเมื่อมีผู้โดยสารนั่งเต็มรถจึงจะ <u>ไม่</u> เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขณะขึ้นรถโดยสาร	42 (100)	0	41 (97.62)	1 (2.38)
14	การพูดคุยหยอกล้อเสียดังขณะขึ้นลงรถเป็นการปฏิบัติ <u>ไม่</u> ถูกต้องในการใช้บริการรถโดยสาร	40 (95.24)	2 (4.76)	37 (88.10)	5 (11.90)
15	กรณีที่ผู้ขับขี่รถมองเห็นสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอยู่บริเวณสี่แยก ควรลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่	40 (95.24)	2 (4.76)	34 (80.10)	8 (19.05)
16	เครื่องหมายจราจรที่มีรูปกากบาทไขว้หมายถึงการห้ามหยุดรถ	23 (54.76)	19 (45.24)	22 (52.38)	20 (47.62)
17	เครื่องหมายจราจรที่เป็นเส้นตรงกลางถนนหมายถึงห้ามแซง	25 (59.52)	17 (40.48)	38 (90.48)	4 (9.52)
18	เมื่อถึงทางแยกทางร่วมนักเรียนควรชะลอความเร็วและระมัดระวังรถที่ออกจากซอย	37 (88.10)	5 (11.90)	37 (88.10)	5 (11.90)
19	ตามกฎหมายผู้ขับขี่รถจักรยานบนถนนหลวงให้ขับขี่ในช่องจราจรด้านซ้ายมือ	35 (83.33)	7 (16.67)	38 (90.48)	4 (9.52)
20	รถจักรยานที่ขับขี่ตามทางเดินรถหรือไหล่ทางควรมีอุปกรณ์ที่สำคัญ ยกเว้นกระดิ่งให้สัญญาณ	26 (61.90)	16 (38.10)	26 (61.90)	16 (38.10)
21	นักเรียนคิดว่าจุดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ยกเว้นถนนภายในโรงพยาบาล	29 (69.05)	13 (30.95)	37 (88.10)	5 (11.90)
22	ป้ายเตือนจุดเสี่ยงจราจรคือป้ายเขตชุมชนโปรดลดความเร็ว	40 (95.24)	2 (4.76)	42 (100)	0

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของกลุ่ม  
ทดลองเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=42)					หลังทดลอง (n=42)				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	การเกิดอุบัติเหตุจราจรทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญที่สุดคือ ทรัพยากรบุคคล	33 (78.53)	7 (16.67)	2 (4.76)	0	0	42 (100)	0	0	0	0
2	ผู้บาดเจ็บที่นอนรักษาอยู่ในโรงพยาบาลเพราะได้รับอุบัติเหตุจราจร เป็นภาระของครอบครัวและประเทศชาติ	31 (73.81)	8 (19.05)	3 (7.14)	0	0	39 (92.86)	3 (7.14)	0	0	0
3	การบาดเจ็บจากการขับซิ่งด้วยความเร็วสูงและไม่สวมหมวกนิรภัย อาจทำให้เกิดความพิการถึงเสียชีวิตได้	25 (59.52)	7 (16.67)	10 (23.81)	0	0	42 (100)	0	0	0	0
4	การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง ถ้าเกิดความพิการทำให้มีผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัวและชุมชน	34 (80.95)	4 (9.52)	0	4 (9.52)	0	36 (85.71)	6 (14.29)	0	0	0
5	ถ้านักเรียนพิการจากอุบัติเหตุจราจรจะทำให้รู้สึกอับอายเพื่อนและไม่กล้ามาเรียนตามปกติ	0	2 (4.76)	1 (2.38)	32 (76.19)	7 (16.67)	1 (2.38)	1 (2.38)	3 (7.14)	37 (88.10)	0
6	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรนั้นทำให้นักเรียนต้องเสียเวลาเรียนและเรียนไม่ทันเพื่อน	36 (85.71)	3 (7.14)	3 (7.14)	0	0	42 (100)	0	0	0	0
7	ถ้าเกิดการบาดเจ็บที่สมองเนื่องจากการขับซิ่งจักรยานยนต์นั้น ทำให้นักเรียนอาจต้องกลายเป็นเจ้าหญิงหรือเจ้าชายนิทราได้	35 (83.33)	4 (9.52)	2 (4.76)	1 (2.38)	0	4 (9.52)	38 (90.48)	0	0	0
8	อุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ทำให้นักเรียนเป็นฝ่ายผิด ในกรณีที่มีคู่กรณีนักเรียนจะต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าทำขวัญให้กับคู่กรณี	0	30 (71.43)	3 (7.14)	9 (21.43)	0	8 (19.05)	34 (80.95)	0	0	0
9	ถ้านักเรียนขับซิ่งจักรยานยนต์และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้ต้องถูกเรียกตรวจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นักเรียนจะต้องเสียค่าปรับอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้	0	35 (83.33)	4 (9.52)	3 (7.14)	0	6 (14.29)	36 (85.71)	0	0	0
10	ถ้านักเรียนต้องพิการจากอุบัติเหตุจราจร นักเรียนคิดว่าจะสามารถประกอบอาชีพเลี้ยงตัวเองได้	0	0	31 (73.81)	10 (23.81)	1 (2.38)	0	4 (9.52)	35 (83.33)	3 (7.14)	0

ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรของของกลุ่มทดลอง  
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	การที่นักเรียนขับขี่รถด้วยความ คล่องตัวของอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ จราจรได้	30 (71.43)	7 (16.67)	5 (11.90)	0	0	39 (92.86)	3 (7.14)	0	0	0
2	ถ้ามองเห็นสัญญาณไฟสีเหลือง ตรงบริเวณสี่แยก นักเรียน สามารถขับรถต่อไปได้หากไม่มี รถคันอื่นสวนมา	0	0	31 (73.81)	3 (7.14)	8 (19.05)	39 (92.86)	3 (7.14)	0	0	0
3	ผู้ดื่มสุราแล้วมีอาการมึนเมา ยัง สามารถขับขี่รถได้อย่างปลอดภัย	34 (80.95)	8 (19.05)	0	0	0	3 (7.14)	8 (19.05)	5 (11.90)	6 (14.29)	20 (47.62)
4	การที่นักเรียนขับขี่ รถจักรยานยนต์พร้อมกับใช้ โทรศัพท์มือถือไปด้วย จะทำให้ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	28 (66.67)	7 (16.67)	7 (16.67)	0	0	38 (90.48)	4 (9.52)	0	0	0
5	เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์มาถึง ทางแยก นักเรียนจะชะลอ ความเร็วเสมอ ถึงแม้จะดูแล้วไม่ มีรถคันอื่นสวนมาก็ตาม	4 (9.52)	0	30 (71.43)	8 (19.05)	0	38 (90.48)	0	4 (9.52)	0	0
6	หากมีความชำนาญมากพอแม้จะ มีรถสวนทางมานักเรียนสามารถ ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถคัน อื่นได้	9 (21.43)	24 (57.14)	5 (11.90)	0	4 (9.52)	11 (26.19)	8 (19.05)	4 (9.52)	3 (7.14)	16 (38.10)
7	การเดินข้ามถนน นักเรียนจะข้าม ตรงจุดที่มีทางข้ามหรือทางม้า ลายเท่านั้น	5 (11.90)	27 (64.29)	5 (11.90)	5 (11.90)	0	37 (88.10)	5 (11.90)	0	0	0
8	กรณีไม่มีทางทำให้นักเรียนจะเดิน มาโรงเรียนในทิศทางที่สวนกับ ยานพาหนะ	24 (57.14)	7 (16.67)	7 (16.67)	4 (9.52)	0	34 (80.95)	4 (9.52)	4 (9.52)	0	0
9	นักเรียนหยุดล้อถ่วงขณะขึ้นลง รถโดยสารอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้	27 (64.29)	6 (14.29)	9 (21.43)	0	0	39 (92.86)	3 (7.14)	0	0	0
10	การเดินทางโดยรถโดยสาร ประจำทางถึงแม้จะมีผู้โดยสาร ขึ้นเต็มจนมีคนล้นออกข้าง หาก พอมัที่ขึ้นนักเรียนสามารถ เดินทางไปโรงเรียนได้อีก	0	6 (14.29)	15 (35.71)	14 (33.33)	7 (16.67)	5 (11.90)	3 (7.14)	9 (21.43)	11 (26.19)	14 (33.33)

ตารางที่ 32 จำนวนและร้อยละของความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง  
จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	การตรวจสภาพรถก่อนขับทุกครั้งจะทำให้ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้	25 (59.52)	5 (11.90)	12 (28.57)	0 (0.00)	0 (0.00)	42 (100.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
2	นักเรียนต้องให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยวอย่างน้อย 30 เมตร จึงสามารถเลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย	26 (61.90)	9 (21.43)	7 (16.67)	0 (0.00)	0 (0.00)	16 (38.10)	5 (11.90)	21 (50.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
3	การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้	19 (45.24)	0 (0.00)	6 (14.29)	6 (14.29)	11 (26.19)	18 (42.86)	10 (23.41)	0 (0.00)	4 (9.52)	10 (23.41)
4	การลดความเร็วเมื่อเข้าเขตชุมชน เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้	27 (64.29)	0 (0.00)	10 (23.41)	5 (11.90)	0 (0.00)	42 (100.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
5	เมื่อไฟสัญญาณจราจรกระพริบนักเรียนจะใช้ความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร	26 (61.90)	11 (26.19)	1 (2.38)	4 (9.52)	0 (0.00)	11 (26.19)	8 (19.05)	23 (54.76)	0 (0.00)	0 (0.00)
6	ขณะฝนตกถนนลื่น นักเรียนควรใช้ด้วยความเร็วต่ำเพื่อความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร	23 (54.76)	0 (0.00)	0 (0.00)	16 (38.10)	7 (16.67)	29 (69.05)	0 (0.00)	0 (0.00)	13 (30.95)	0 (0.00)
7	การซื้อรถจักรยาน เป็นสิ่งที่ดีที่จะช่วยประหยัดพลังงานและป้องกันอุบัติเหตุจราจรลงได้ หากปฏิบัติตามกฎจราจร	22 (52.38)	8 (19.05)	8 (19.05)	4 (9.52)	0 (0.00)	25 (59.52)	17 (40.48)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
8	หากนักเรียนเดินเท้าด้วยความระมัดระวัง และข้ามถนนตรงจุดที่กำหนดให้ จะช่วยลดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรลงได้	23 (54.76)	1 (2.38)	5 (11.90)	7 (16.67)	6 (14.29)	17 (40.48)	25 (59.52)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
9	การข้ามถนนเพื่อความปลอดภัยนักเรียนต้องมองซ้าย มองขวา และมั่นใจว่ายานพาหนะทั้งหมดหยุดแล้วจึงข้ามถนน	35 (83.33)	0 (0.00)	7 (16.67)	0 (0.00)	0 (0.00)	36 (85.71)	6 (14.29)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
10	การโดยสารรถประจำทางเมื่อขึ้นแล้วเดินชิดด้านในเพื่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน	25 (59.52)	17 (40.48)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	26 (61.90)	0 (0.00)	16 (38.10)	0 (0.00)	0 (0.00)

ตารางที่ 33 จำนวนและร้อยละของความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม  
การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง  
จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	การตรวจเช็คสภาพรถให้คือผู้ เสมอทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ จราจรได้	39 (92.86)	3 (7.14)	0	0	0	28 (66.67)	11 (26.19)	3 (7.14)	0	0
2	รถจักรยานยนต์ที่มีกระจกส่อง หลังและไฟเลี้ยว จะทำให้เกาะกะ และไม่สวยงาม	29 (69.05)	13 (30.95)	0	0	0	14 (33.33)	28 (66.67)	0	0	0
3	การข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือ จุดที่โรงเรียนกำหนดจะทำให้ เสียเวลาอาจเข้าเรียนไม่ทัน	0	0	29 (69.05)	13 (30.95)	0	16 (38.10)	26 (61.90)	0	0	0
4	การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่ หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จะ ทำให้นักเรียนมีความปลอดภัย มากขึ้น	29 (69.05)	0	7 (16.67)	6 (14.29)	0	42 (100.00)	0	0	0	0
5	หากรถโดยสารเต็มแล้ว แต่พอมิ ที่ว่างทำให้ได้นักเรียนสามารถห้อย โหนมาได้เพราะหากไม่มาแบบนี้ อาจมาโรงเรียนไม่ทัน	0	0	34 (80.95)	2 (4.76)	6 (14.29)	9 (21.43)	7 (16.67)	13 (30.95)	13 (30.95)	0
6	การสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุจราจรทำให้นัก เรียนต้องเพิ่มความระมัดระวัง ในการขับขี่มากขึ้น	27 (64.29)	9 (21.43)	6 (14.29)	0	0	36 (85.71)	6 (14.29)	0	0	0
7	หากพบถนนชำรุดหรือเกิด อุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง นักเรียน จำเป็นต้องบอก ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินการเพราะเป็นการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้	28 (66.67)	0	7 (16.67)	7 (16.67)	0	30 (71.43)	6 (14.29)	6 (14.29)	0	0
8	การขอรับใบอนุญาตขับขี่รถเป็น เรื่องยุ่งยากและเสียเวลานาน	0	0	5 (11.90)	16 (38.10)	21 (50.00)	7 (16.67)	13 (30.95)	0	0	22 (52.38)
9	การปฏิบัติตามกฎจราจร อย่าง เคร่งครัดเป็นสิ่งที่นักเรียนทำได้ ง่าย	0	36 (85.71)	0	6 (14.29)	0	20 (47.62)	22 (52.38)	0	0	0
10	หากนักเรียนขับขี่ย่าง ระมัดระวังและสังเกตป้ายเตือน จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจาก การขับขี่ได้	27 (64.29)	9 (14.29)	6 (14.29)	0	0	30 (71.43)	8 (19.05)	4 (9.52)	0	0

ตารางที่ 34 จำนวนและร้อยละ ของความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ  
ของกลุ่มทดลอง เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง			หลังทดลอง		
		ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1	ขับซิ่งจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง	7 (16.67)	23 (54.76)	12 (28.57)	10 (23.81)	28 (66.71)	4 (9.52)
2	ขับซิ่งจักรยานยนต์แข่งซาย	11 (26.19)	22 (52.38)	9 (14.29)	8 (19.05)	34 (80.95)	0
3	สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร รถจักรยานยนต์	23 (54.76)	13 (30.95)	6 (14.29)	30 (71.43)	4 (9.52)	8 (19.05)
4	ขับซิ่งจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารหลายคน	9 (14.29)	23 (54.76)	10 (23.81)	9 (14.29)	26 (61.90)	7 (16.67)
5	ขับซิ่งจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ	20 (47.62)	15 (35.71)	7 (16.67)	30 (71.43)	12 (28.57)	0
6	ขับขี่ในระยะกระชั้นชิดกับรถคันหน้ามากเกินไป	23 (54.76)	10 (23.81)	9 (14.29)	26 (61.90)	16 (38.10)	0
7	ขับขี่โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม	23 (54.76)	13 (30.95)	6 (14.29)	36 (85.71)	6 (14.29)	0
8	ให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว	28 (66.67)	7 (16.67)	7 (16.67)	36 (85.71)	0	6 (14.29)
9	ขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน	26 (61.90)	2 (4.76)	14 (33.33)	30 (71.43)	7 (16.67)	5 (11.90)
10	ขับซิ่งจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถ	23 (54.76)	12 (28.57)	7 (16.67)	34 (80.95)	8 (19.05)	0
11	พูดคุยหรือล้อลากับเพื่อนในขณะที่ขับซิ่งจักรยานยนต์ คู่ขนานกันไป	0	32 (23.81)	10 (23.81)	9 (14.29)	28 (66.71)	5 (11.90)
12	เมื่อถึงเขตโรงเรียนหรือชุมชนนักเรียนต้อง ระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น	19 (45.24)	9 (14.29)	14 (33.33)	24 (57.14)	18 (42.86)	0
13	นักเรียนจะสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงเมื่อถึงบริเวณทาง แยกทางร่วม	21 (50.00)	15 (35.71)	6 (14.29)	29 (69.05)	7 (16.67)	6 (14.29)
14	นักเรียนใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่เป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์	6 (14.29)	30 (71.43)	6 (14.29)	5 (11.90)	32 (76.19)	5 (11.90)
15	ผิวทางขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อนักเรียนควรระมัดระวังใน การขับขี่มากขึ้น	0	33 (78.57)	9 (14.29)	12 (28.57)	30 (71.43)	0
16	ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับซิ่ง รถจักรยานยนต์	27 (64.29)	0	15 (35.71)	27 (64.29)	11 (26.19)	4 (9.52)
17	ในกรณีที่สัญญาณไฟจราจร นักเรียนใช้สัญญาณมือเมื่อ ต้องการเลี้ยว	17 (40.48)	22 (52.38)	3 (7.14)	15 (35.71)	27 (64.29)	0

ตารางที่ 35 จำนวนและร้อยละ ของการสังเกตพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติภัยจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ในช่วงหลัง การทดลอง

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
		ปฏิบัติ	ไม่ปฏิบัติ	ปฏิบัติ	ไม่ปฏิบัติ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1.	การสวมหมวกนิรภัย	37 (100.00)	0	23 (63.89)	11 (36.11)
2.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนเกิน 1 คน	32 (14.29)	5 (71.43)	23 (63.89)	11 (36.11)
3.	การสังเกตจุดเสี่ยง	37	0	29 (80.56)	7 (19.44)
4.	ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม	37 (100.00)	0	27 (75.00)	9 (25.00)
5.	เปิดไฟสัญญาณ/ให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว	37 (100.00)	0	30 (83.33)	6 (16.67)

ภาคผนวก จ

หนังสือรับรองโครงการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์





มหาวิทยาลัยขอนแก่น  
หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อแสดงว่า

โครงการวิจัยเรื่อง : การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮิยารี ฮัตโต ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำชะอี จังหวัดโขง  
(APPLICATION OF HIYARI HATTO RISK MAP THE PROTECTION MOTIVATION THEORY FOR MOTORCYCLE ACCIDENT PREVENTION OF SECONDARY SCHOOL STUDENT, KHAMKHUEANKAEOW DISTRICT, YASOTHON PROVINCE)

ผู้วิจัย: นางศิริกัลยา เสิกศิริ

หน่วยงานที่สังกัด: นักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

สำหรับเอกสาร:

1. แบบเสนอเพื่อขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ Version 1.1 ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2552
2. โครงการวิจัยฉบับสมบูรณ์ Version 1.1 ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2552
3. แบบคำชี้แจงสำหรับอาสาสมัคร Version 1.1 ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2552
4. แบบใบยินยอมให้ทำการวิจัยจากผู้ถูกวิจัย Version 1.1 ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2552
5. แบบบันทึกข้อมูล Version 1.0 ฉบับลงวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2551

ได้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยยึดหลักเกณฑ์ตามคำประกาศเฮลซิงกิ (Declaration of Helsinki) และแนวทางการปฏิบัติการวิจัยทางคลินิกที่ดี (ICH GCP)

ให้ไว้ ณ วันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2552

(รองศาสตราจารย์อรุณ จิรวัดน์กุล)

ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยประจำสาขา วิชาทางชีวเวชศาสตร์  
และสุขภาพสังคมศาสตร์การแพทย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ฉบับที่ 4.3.18: 01/2552

เลขที่: HE512094

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยขอนแก่น

สำนักงาน: 123 ถนนมิตรภาพ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40002

โทร. (043) 366616, (043) 366617 โทรสาร (043) 366617

วันหมดอายุ : 27 เมษายน พ.ศ. 2553

Institutional Review Board Number: IRB00001189

Federal Wide Assurance: FWA00003418

### คำชี้แจงสำหรับอาสาสมัคร

ชื่อโครงการวิจัย “การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจลาจลจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”

เรียน ผู้ปกครองและนักเรียนอาสาสมัคร

เนื่องด้วยคุณฉันทสิริภักดิ์ เสกศิริ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น กำลังทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจลาจลจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร” เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้ไปเป็นแนวทางการในการป้องกันอุบัติภัยจลาจลและจัดกิจกรรมพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพด้านการลดอุบัติภัยจลาจลจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายให้มีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติภัยจลาจลอย่างถูกต้อง และเหมาะสมต่อไป อีกทั้งยังสามารถนำแนวทางในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง “แผนที่ฮิยาริ” ไปใช้ประโยชน์ในชุมชนที่นักเรียนอาศัยอยู่ได้

ในการนี้จึงใคร่ขอแจ้งมายังบิดา มารดา ผู้ปกครอง และอาสาสมัคร เพื่อขออนุญาตและให้ความยินยอมเด็กนักเรียนในความปกครองของท่าน ในการเข้าร่วมการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยผู้วิจัยจะแบ่งผู้เข้าร่วมออกเป็น 2 กลุ่ม คือ นักเรียนกลุ่มทดลอง และนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบ โดยการสุ่มตัวอย่าง ซึ่งเด็กนักเรียนในกลุ่มทดลองจะได้รับความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจลาจล ความความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติภัยจลาจล ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผล และความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการอุบัติภัยจลาจลจากผู้วิจัย รวมทั้งเข้าร่วมกิจกรรมที่ผู้วิจัยจัดขึ้น โดยกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงใช้เวลา 2 สัปดาห์และมีกลุ่มผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการร่วมกันสร้างแผนที่จุดเสี่ยง “ฮิยาริ” ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ครู ผู้นำชุมชน อาสาสมัครในชุมชน และผู้บริหารขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จากกิจกรรมนี้นักเรียนจะสามารถระบุจุดเสี่ยงอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติภัยจลาจลได้ โดยผู้วิจัยเองมีกิจกรรมที่เข้าร่วมกับนักเรียนกลุ่มตัวอย่างเป็นเวลา 6 ชั่วโมง และหลังจากนั้นจะทำการติดตามการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงอันตรายเป็นเวลา 1 สัปดาห์ รวมทั้งการบรรยายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับขี่จากเจ้าหน้าที่ขนส่ง การฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย การเล่าประสบการณ์ในการที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุและการนำเสนอตัวแบบในการเกิดอุบัติภัยจลาจล การให้กำลังใจจากครู ผู้ปกครอง

กิจกรรมนี้ใช้เวลาในช่วงสัปดาห์ที่ 5-6 รวม 2 สัปดาห์ (โดยการอบรมใช้เวลา 4 ชั่วโมง) จากนั้นจะเป็นกิจกรรมการให้ความรู้ในโรงเรียนประชาสัมพันธ์และรณรงค์การขับชื้ออย่างถูกต้องจากราจรในโรงเรียน การประกวดวาดภาพและคำขวัญรณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรโดยการจัดบอร์ด การประชาสัมพันธ์เสียงตามสายในโรงเรียนช่วงพักกลางวัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของเด็กนักเรียนในการนัดหมายกับผู้วิจัยที่จะสามารถดำเนินกิจกรรมได้โดยไม่เสียการเรียน โดยกิจกรรมนี้ใช้เวลาทั้งหมด 3 สัปดาห์ และจะเป็นการติดตามการดำเนินการสร้างป้ายเตือนจุดเสี่ยงในโรงเรียนและพื้นที่ดำเนินการ รวมทั้งการสังเกตพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรและเก็บข้อมูลหลังดำเนินการ ส่วนเด็กนักเรียนในกลุ่มเปรียบเทียบจะได้รับกิจกรรมการเรียนตามระบบปกติ และมีการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามก่อนและหลังการทดลอง ทั้งเด็กนักเรียนในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ในการศึกษาครั้งนี้อาสาสมัครจะได้รับค่าตอบแทนเสียเวลา เป็นความรู้ ข้อมูล ข่าวสารต่างๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่ออาสาสมัครซึ่งผู้วิจัยใช้ในการดำเนินกิจกรรม และผู้วิจัยจะสนับสนุนอุปกรณ์การเรียนการสอน เช่น สมุด ปากกา คู่มือการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง “แผนที่อียาริ” โดยผู้วิจัยจัดทำขึ้น และอื่นๆ ที่จำเป็นต่ออาสาสมัคร ในการเข้าร่วมกิจกรรมครั้งนี้ หากเด็กนักเรียนดังกล่าวอาสาสมัครเข้าร่วมการศึกษาไปแล้วและจะขอยุติกลางคัน ก็สามารถทำได้โดยไม่ต้องระบุเหตุผล และจะไม่มีผลกระทบในด้านผลการเรียน โดยการศึกษาครั้งนี้จะใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 12 สัปดาห์ และขออนุญาตเพื่อบันทึกภาพระหว่างทำการศึกษาด้วย หากจำเป็นต้องแสดงภาพถ่ายของเด็กนักเรียนในความปกครองของท่าน ก็จะทำการขออนุญาตท่านหรือผู้เกี่ยวข้องเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการนำเสนอ โดยข้อมูลต่างๆ ของเด็กนักเรียนในความปกครองของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อท่านและเด็กนักเรียนในความปกครองของท่าน ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลโดยภาพรวม หากท่านอนุญาตและให้ความยินยอมเด็กนักเรียนในความปกครองของท่านตกลงเข้าร่วมการศึกษานี้ นั่นคือ ท่านอนุญาตให้ผู้วิจัยดำเนินกิจกรรมและเก็บข้อมูลจากเด็กนักเรียนในความปกครองของท่านเพื่อเข้าร่วมการศึกษานี้เป็นการสมัครใจ และถ้าหากเด็กนักเรียนในความปกครองของท่านไม่ยินดีในการตอบแบบสอบถามหรือเข้าร่วมกิจกรรม แม้ว่าจะเริ่มดำเนินการไปแล้วก็ตาม เด็กนักเรียนในความปกครองของท่านสามารถยุติการเข้าร่วมการศึกษานี้ได้ทันที

หากท่านมีคำถามหรือข้อสงสัยหรือต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติมจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ท่านสามารถติดต่อสอบถามได้ที่ นางสิริกัลยา เสิกศิริ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น หรือทางโทรศัพท์หมายเลข 08-1534-5099

และหากท่านมีปัญหาสงสัยเกี่ยวกับสิทธิของเด็กนักเรียนในความปกครองของท่านขณะ  
เข้าร่วมการศึกษาวิจัยครั้งนี้ สามารถติดต่อสอบถามได้ที่ สำนักงานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย  
ในมนุษย์มหาวิทยาลัยขอนแก่น ชั้น 17 อาคารสมเด็จพระศรีนครินทร์ราชมราชชนนี (สว.1) คณะ  
แพทยศาสตร์ ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40002 หรือทางโทรศัพท์หมายเลข  
0-4336-6616, 0-4336-6617 โทรสาร 0-4336-6617

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านและเด็กนักเรียนในความ  
ปกครองของท่าน และขอขอบคุณในความร่วมมือจากจากท่านและเด็กนักเรียนในความปกครอง  
ของท่านมา ณ โอกาสนี้

(ลงชื่อ).....

(นางสิริกัลยา เสิกศิริ)

นักศึกษาระดับปริญญาโทหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

### แบบยินยอมอาสาสมัคร (กลุ่มทดลอง)

ข้าพเจ้า (ค.ญ.,ค.ช.,นาย,นางสาว)..... นามสกุล.....  
 อายุ ..... ปี อยู่บ้านเลขที่ ..... หมู่ที่ ..... ตำบล.....อำเภอเมือง จังหวัดยโสธร  
 เป็นบิดา/มารดา/ผู้ปกครองของ (ค.ช., ค.ญ.,นาย, นางสาว) ..... อายุ  
 ..... ปี (ในกรณีที่อาสาสมัครเป็นเด็กอายุน้อยกว่า 18 ปี)

ได้รับฟังคำอธิบายจากนางสิริภัสรา เต็กศิริ เกี่ยวกับการเป็นอาสาสมัครในโครงการวิจัยเรื่อง “การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง อีวาริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจากราจรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร” ได้ทราบถึงรายละเอียดของโครงการวิจัยเกี่ยวกับ

- วัตถุประสงค์และระยะเวลาที่ทำการวิจัย
- ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติตัวที่ข้าพเจ้าต้องปฏิบัติ
- ผลประโยชน์ที่ข้าพเจ้าจะได้รับ

และข้าพเจ้าสามารถถอนตัวจากการศึกษานี้เมื่อใดก็ได้ถ้าข้าพเจ้าปรารถนา โดยไม่เสียสิทธิ์ใด ๆ หรือสูญเสียประโยชน์ซึ่งข้าพเจ้าพึงจะได้รับ

ข้าพเจ้าได้อ่านและเข้าใจคำอธิบายข้างต้นแล้ว จึงได้ลงนามยินยอมเป็นอาสาสมัครของโครงการวิจัยดังกล่าว

ลายมือชื่ออาสาสมัคร .....

(.....)

ลายมือชื่อผู้ปกครอง .....

(.....)

ลายมือชื่อผู้ให้ข้อมูล .....

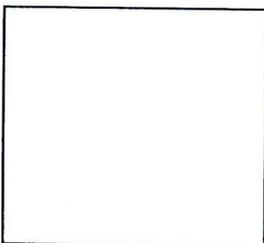
(.....)

ลายมือชื่อพยาน .....

(.....)

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

ข้าพเจ้าไม่สามารถอ่านหนังสือได้ แต่ผู้วิจัยได้อ่านข้อความในแบบยินยอมนี้ให้แก่ข้าพเจ้าฟังจนเข้าใจดี ข้าพเจ้าจึงประทับตราลายนิ้วมือขวาของข้าพเจ้าในแบบยินยอมนี้ด้วยความเต็มใจ



ลายมือชื่อผู้อธิบาย .....

(.....)

ลายมือชื่อพยาน .....

(.....)

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....



ภาคผนวก ฉ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือ



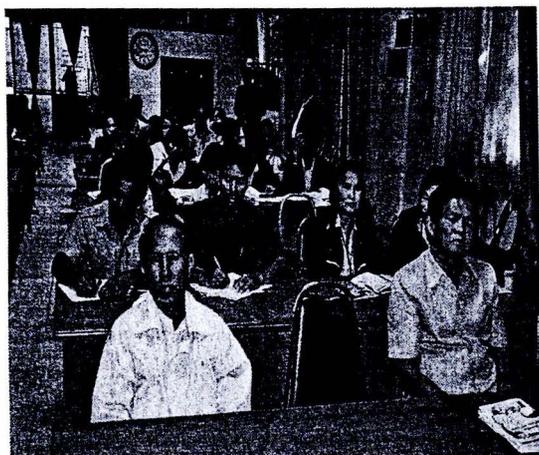
## รายชื่อผู้เชี่ยวชาญการตรวจสอบเครื่องมือ

1. รศ. ดร. พรรณี บัญชรหัตถกิจ      ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น
2. พ.ศ.อ. ชลาวุฒิ ไพรรวรรณ์      รองผู้บังคับการ ตำรวจภูธร  
จังหวัดศรีสะเกษ
3. นางประทุมพร กวีกรณ์      นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ  
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร



**ภาคผนวก ข**  
**ภาพประกอบกิจกรรมดำเนินการ**





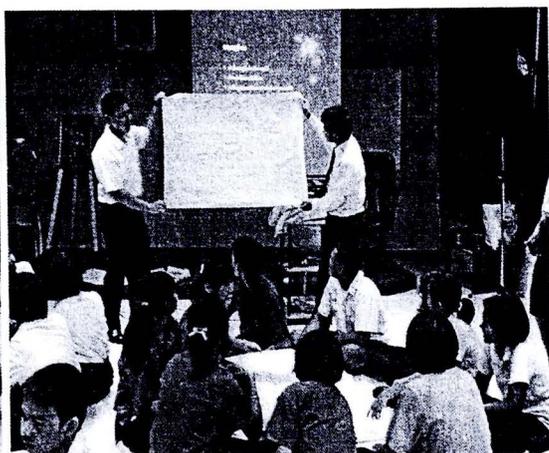
แกนนำผู้มีส่วนร่วมในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง



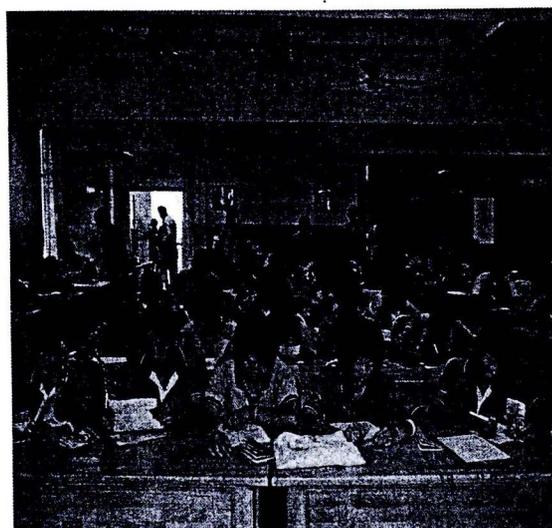
นักเรียนกลุ่มทดลองฟังคำชี้แจงจากผู้วิจัย



ตั้งใจฟังให้ดีแล้วจะลงมือทำละนะ



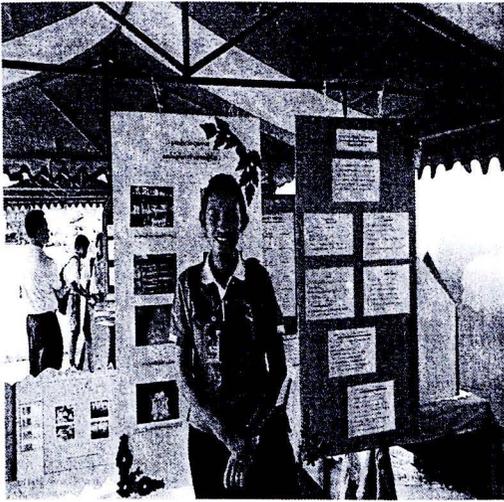
กิจกรรมการระบุจุดเสี่ยงลงในแผนที่



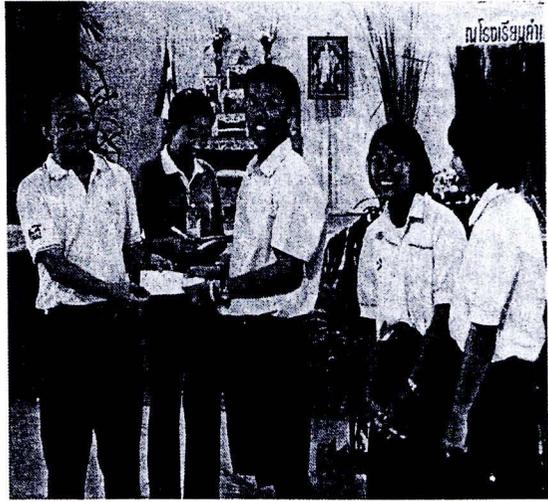
อ่านคู่มือการขับขี่ปลอดภัยกันก่อนนะคะ



กิจกรรมอบรมเรื่องกฎจราจรจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



กิจกรรมการณรงค์(จัดบอร์ดภายในโรงเรียน)



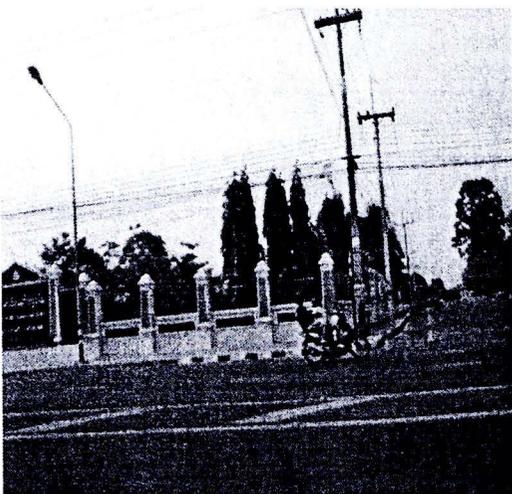
มอบรางวัลชนะเลิศการประกวดคำขวัญ



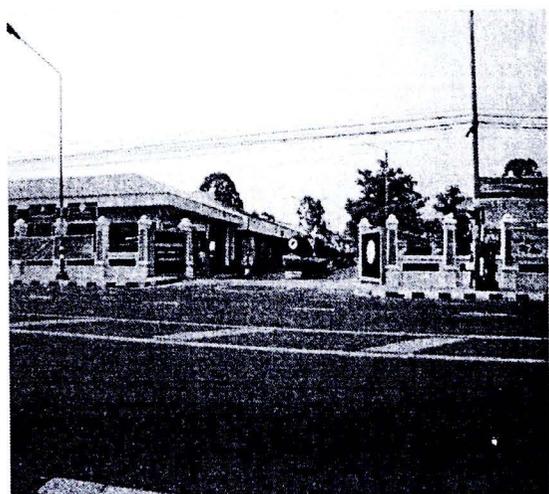
กิจกรรมการสาธิตการฝึกปฏิบัติการขับขี่



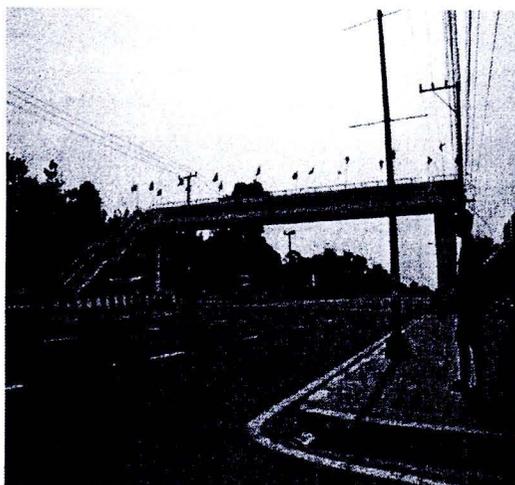
การขับขี่อย่างปลอดภัย



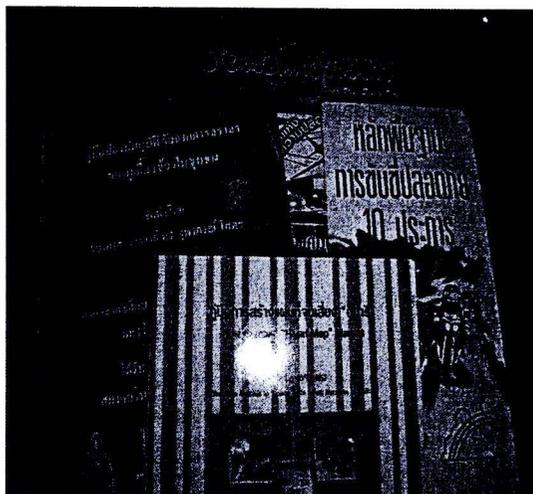
มองเห็นความตึงบางมีขะ



บริเวณจุดตึงหน้าโรงเรียน



สี่แยกบริเวณจุดเสี่ยงหน้าโรงเรียน



คู่มือในการดำเนินกิจกรรมตาม โปรแกรมสุขศึกษา





