

# ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

อภิวัฒน์ กุมภีโร จินตนา สรายุทธพิทักษ์ สริญญา รอดพิพัฒน์

และ จินตนา บรรลือศักดิ์

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทคัดย่อ

การวิจัยวัตถุประสงค์ เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์หลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม **วิธีการดำเนินการวิจัย** ประชากรเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนชินรสวิทยาลัย เป็นอาสาสมัครจำนวน 36 คน แบ่งออกเป็นกลุ่มทดลอง 18 คน และกลุ่มควบคุม 18 คน ด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์โดยการนำทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตนเอง ประกอบด้วย 5 กิจกรรม มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ 1.00 แบบวัดความรู้ ความตระหนัก เป็นแบบข้อคำถามหลายตัวเลือกอย่างละ 30 ข้อ และการปฏิบัติเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 30 ข้อ มีค่าดัชนีความสอดคล้อง อยู่ในช่วง 0.6 - 1.0, 0.8 - 1.0 และ 1.00 ค่าความเที่ยง (Reliability) 0.80, 0.82 และ 0.86 ตามลำดับ ระยะเวลาในการวิจัย 8 สัปดาห์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนด้วยค่าที่ภายในกลุ่ม (Dependent t - test) และระหว่างกลุ่ม (Independent t - test) **ผลการวิจัย** พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก หลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ส่วนค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และ ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**คำสำคัญ:** โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย; การรับรู้ความสามารถตนเอง; การดูแลตัวเอง; ความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

## EFFECTS OF MOTORCYCLE DRIVING SAFETY ENHANCEMENT PROGRAM USING SELF – EFFICACY AND SELF – CARE THEORIES OF LOWER SECONDARY SCHOOL STUDENTS

Apiwat Kumpiro, Jintana Sarayuthpitak, Sarinya Rodpipat,  
and Jintana Bunluesak

Faculty of Education, Chulalongkorn University

---

### Abstract

**Purposes:** to compare the mean scores of knowledge, awareness and practice in motorcyclists before and after the experiment within the experimental group and the control group, as well as to compare the mean scores of knowledge, awareness, and practice in motorcycle riding after the experiment between the experimental group and the control group.

**Methods:** The population were lower secondary school students studying in schools under the Basic Education Commission. The samples consisted of 36 lower secondary school student volunteers. The samples were divided into two groups; 18 experimental and 18 control group students, by simple random sampling. The instruments were the motorcycle driving safety enhancement program oriented with the self-efficacy theory and self-care theory. This program consisted of 5 activities with the consistency index equal to 1.00. The knowledge and awareness tests included 30 multi-choice questions of each test, and the practice test as a rating scale included 30 items. The consistency index ranged from 0.6 to 1.0, 0.8 to 1.0 and 1.00. Reliability values were 0.80, 0.82 and 0.86, respectively. The duration of the research was 8 weeks. Data were analyzed by using mean, standard deviation. Test of the difference of the mean scores were used the Dependent t-test for within the group and the independent t - test for between groups. **The results:** showed that the mean scores of knowledge and awareness after the experiment were statistically significant higher than that before the experiment at the level of .05. The mean score of motorcycle riding practice was not statistically significant different at the level of .05, and the mean scores of knowledge, awareness, and practice in motorcycle riding after the experiment of the experimental group were higher than that of the control group with statistical significance at the level of .05.

**Keywords:** Safety Enhancement Program, Self – Efficacy, Self – care, Motorcycle Driving Safety

## บทนำ

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 2018) รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลก ปี 2561 พบว่า มีผู้เสียชีวิต 1 ล้าน 3 แสนคน ในขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ลดลงเป็นอันดับ 9 คือ มีผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน นับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปี ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2560 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย ปีละ 24,326 คน สูงเป็นอันดับสองของโลก นายแพทย์ ณะพงษ์ จินวงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน หรือ ศวปถ. (Road Safety center, 2018) ระบุว่า แม้สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมของไทยจะลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ของไทยยังคงครองแชมป์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยตัวเลขทางสถิติพบว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ร้อยละ 74 เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ นับเป็นโจทย์สำคัญให้กับรัฐบาลไทยที่จะต้องเร่งหามาตรการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งที่เกิดจากปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และจากปัญหาจราจรที่แออัดที่ไม่ได้มาตรฐาน

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของคนไทยพบว่า ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนมากกว่า 14,000 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่ค่อนข้างสูง และพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง โดยกลุ่มประชากรที่เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ กลุ่มประชากรช่วงอายุ 15 - 19 ปี (Division of Non communicable Diseases, 2016) สอดคล้องกับข้อมูลของกรมการขนส่ง (Department of Land Transport, 2018) พบว่า จำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในปัจจุบันเป็นเด็กวัยเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีแนวโน้มมากขึ้น ทั้งที่เป็นผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ดังนั้น โรงเรียนซึ่งเป็นแหล่งให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พบว่า เป็นสาเหตุการเสียชีวิตบนถนนเป็นอันดับหนึ่งของไทยดังที่กล่าวข้างต้น โดยเฉพาะโรงเรียนซึ่งมีภารกิจและเป็นแหล่งให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเหตุปัจจัยเสี่ยงนี้ จะต้องฝึกทักษะโดยการให้นักเรียนมีความรู้ ความตระหนัก เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติในการลดปัจจัยเสี่ยงสำหรับตนเองได้ อีกทั้งโรงเรียนควรจะต้องยกระดับความสำคัญของปัญหานี้ให้เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องสร้างเสริมความปลอดภัยให้กับนักเรียน โดยการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนที่สมัครใจเข้าร่วมโปรแกรมหลังเวลาเรียน

อย่างไรก็ตาม ในการที่โรงเรียนจะจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนให้มีประสิทธิผลนั้น สิ่งสำคัญ คือ แนวคิดทฤษฎีที่นำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย จากการศึกษาพบว่า ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองของ แบนดูรา (Bandura, 1986) เป็นทฤษฎีที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองนี้มีผลต่อการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองในการสร้างเสริมความปลอดภัยก็จะมี ความคาดหวังในผลของการกระทำเพื่อความปลอดภัยสูงบุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำต่ำ บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะไม่กระทำแน่นอน

นอกจากทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองที่มีความเหมาะสมในการนำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนแล้ว จากการศึกษาพบว่า ทฤษฎีการดูแลตัวเองเป็นทฤษฎีที่สามารถนำมาประยุกต์ร่วมกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองในการนำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทฤษฎีการดูแลตัวเองของ ออเร็ม (Orem, 2001) เป็นแนวคิดเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำด้วยตนเองเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และสวัสดิภาพของตน และเมื่อกระทำอย่างมีประสิทธิภาพ จะมีส่วนช่วยให้โครงสร้างหน้าที่และพัฒนาการดำเนินไปได้ถึงขีดสูงสุด การที่บุคคลจะสามารถดูแลตนเองได้อย่างเหมาะสมนั้น ต้องริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมการดูแลตนเอง

อย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่อไปนี้เป็น คือ มีความรู้ ความชำนาญ และความรับผิดชอบในการดูแลตนเอง มีแรงจูงใจที่จะกระทำและความพยายามอย่างต่อเนื่องจนได้รับผลสำเร็จ ให้ความสำคัญกับการมีสุขภาพดี รับรู้พฤติกรรมดูแลตนเอง สามารถลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดโรคได้ ให้กระทำกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ โดยมีข้อบกพร่องหรือการล้ามน้อยที่สุด จนบรรลุผลสำเร็จตามต้องการ มีกำลังใจและความตั้งใจสูง ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติ จนถึงสิ้นสุด

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าทฤษฎีการดูแลตัวเองเป็นทฤษฎีที่สามารถนำมาประยุกต์ร่วมกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองในการนำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งด้านความรู้ ความตระหนัก นำไปสู่การปฏิบัติในการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

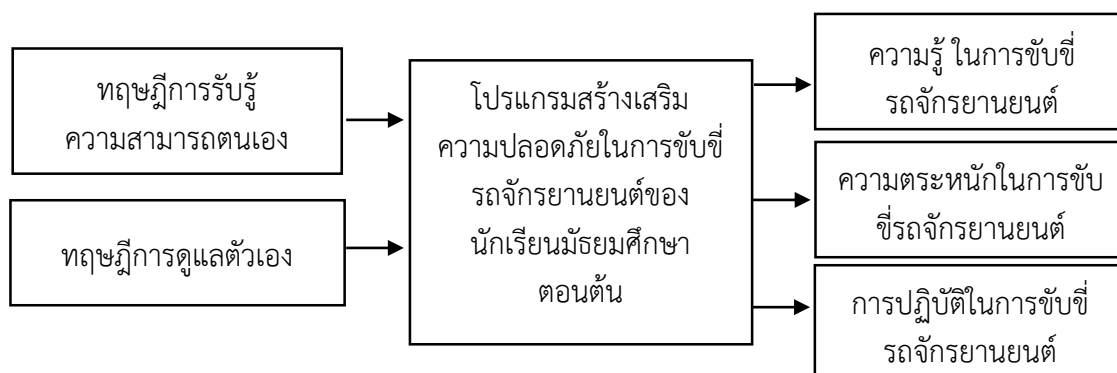
- 1) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
- 2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

### สมมติฐานการวิจัย

1. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนการทดลอง
2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม

### กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ทำการวิเคราะห์สังเคราะห์ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง นำมาสู่กรอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้



### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ อาสาสมัครที่เป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 ภาคเรียนที่ 2 โรงเรียนชินโรสวิทยาลัย ปีการศึกษา 2562 จำนวน 36 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม โดยใช้วิธีการสุ่มอย่างง่ายด้วยการจับฉลาก ได้กลุ่มทดลอง จำนวน 18 คน ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง และกลุ่มควบคุม จำนวน 18 คน ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ที่ได้จากการวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้กิจกรรม 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมตระหนักถึงสถานการณ์ 2) กิจกรรมปฏิบัติตามกฎจราจร 3) กิจกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย 4) กิจกรรมสังเกตตนเอง 5) กิจกรรมรับรู้โอกาสเสี่ยง นำโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบพิจารณาความตรงตามจุดประสงค์ และความเหมาะสมของกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Congruence: IOC) พบว่า ค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 1.00 ดังตารางที่ 1

2. แบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะข้อคำถามแบบสถานการณ์หลายตัวเลือก จำนวน 30 ข้อ โดยข้อคำถามที่ต้องการวัดสอดคล้องกับองค์ประกอบของการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านความรู้ ได้แก่ กฎหมายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ มีค่าดัชนีความสอดคล้องอยู่ในช่วง 0.6 - 1.0 และนำแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน นำมาวิเคราะห์ค่าความเที่ยง (Reliability) ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.80

3. แบบวัดความตระหนัก ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะข้อคำถามแบบสถานการณ์หลายตัวเลือกจำนวน 30 ข้อ โดยข้อคำถามที่ต้องการวัดสอดคล้องกับองค์ประกอบของการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านความตระหนัก ได้แก่ ความตระหนักที่มีต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความตระหนักเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน และความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อบุคคลอื่น มีค่าดัชนีความสอดคล้อง อยู่ในช่วง 0.8 - 1.0 และนำแบบวัดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน นำมาวิเคราะห์ค่าความเที่ยง (Reliability) ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.82

4. แบบวัดการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบมาตราประมาณค่า จำนวน 30 ข้อ โดยข้อคำถามที่ต้องการวัดสอดคล้องกับองค์ประกอบการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในด้านการปฏิบัติ ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ มีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 1.00 และนำแบบวัดการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน นำมาวิเคราะห์ค่าความเที่ยง (Reliability) ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.86



**ตารางที่ 1** การวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทฤษฎี/องค์ประกอบ	กิจกรรม				
	ตระหนักถึงสถานการณ์	ปฏิบัติตามกฎจราจร	ขับขี่ให้ปลอดภัย	สังเกตตนเอง	รับรู้โอกาสเสี่ยง
<b>การรับรู้ความสามารถตนเอง</b>					
1. ประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต	✓		✓	✓	✓
2. การรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น	✓	✓	✓	✓	✓
3. การใช้คำพูดชักจูง			✓		✓
4. สภาวะทางกายและอารมณ์	✓		✓	✓	✓
<b>การดูแลตัวเอง</b>					
1. การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป		✓		✓	✓
2. การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ	✓	✓	✓		✓
3. การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเบี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ	✓		✓		✓

**ขั้นตอนการทดลอง/เก็บข้อมูล**

1. รับสมัครกลุ่มตัวอย่างได้ผู้มาสมัครเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 จำนวน 36 คน และแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม กลุ่มละ 18 คน โดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายด้วยการจับฉลาก
2. ทำการทดสอบความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลอง
3. ดำเนินการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองแก่กลุ่มทดลอง เป็นเวลา 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 2 วัน วันละ 60 นาที ส่วนกลุ่มควบคุมไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง
4. ทำการทดสอบความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม หลังการทดลอง โดยใช้แบบวัดฉบับเดียวกันกับแบบวัดก่อนการทดลอง

**การวิเคราะห์ข้อมูล**

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติ ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มด้วยการทดสอบค่าที่แบบ Dependent Sample t - test และทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติ หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยการทดสอบค่าที่ แบบ Independent Sample t - test

## ผลการวิจัย

จากการจัดกิจกรรมทั้งหมด 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) ตระหนักถึงสถานการณ์ เป็นการจัดกิจกรรมโดยนักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุจากการชมวีดิทัศน์ 2) ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นการจัดกิจกรรมโดยนักเรียนศึกษากฎจราจรและฝึกปฏิบัติจากสถานการณ์จำลอง 3) ขับขี่ให้ปลอดภัย เป็นการจัดกิจกรรมโดยนักเรียนศึกษาวิธีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 4) สังเกตตนเอง เป็นการจัดกิจกรรมโดยนักเรียนสังเกตพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองพร้อมวิเคราะห์พฤติกรรมของตน และ 5) รับรู้โอกาสเสี่ยง เป็นการจัดกิจกรรมโดยนักเรียนวิเคราะห์โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จากการชมวีดิทัศน์

1. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และภายในกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

**ตารางที่ 2** ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองภายในนักเรียนกลุ่มทดลอง

ตัวแปรที่ศึกษา	n	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	S.D.	Mean	S.D.		
ความรู้	18	9.22	3.75	14.67	4.23	4.48	0.00*
ความตระหนัก	18	7.00	2.57	13.17	4.81	6.56	0.00*
การปฏิบัติ	18	63.00	12.72	66.72	10.95	1.56	0.07

\* $p < .05$

จากตารางที่ 2 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 3** ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มควบคุม

ตัวแปรที่ศึกษา	n	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	S.D.	Mean	S.D.		
ความรู้	18	10.22	2.78	9.67	3.50	0.70	0.25
ความตระหนัก	18	8.56	3.62	9.33	4.90	1.34	0.10
การปฏิบัติ	18	58.89	11.09	59.94	11.27	1.09	0.15

\* $p < .05$

จากตารางที่ 3 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มควบคุม หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการ

ข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์

**ตารางที่ 4** ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม

ตัวแปรที่ศึกษา	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
ความรู้	14.67	4.23	9.67	3.35	3.42	0.00*
ความตระหนัก	13.17	4.81	9.22	5.15	2.38	0.01*
การปฏิบัติ	66.72	10.95	59.94	11.27	1.83	0.04*

\* $p < .05$

จากตารางที่ 4 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนักและการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### สรุปผลการวิจัย

จากผลการวิจัยข้างต้นสามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและของกลุ่มควบคุมพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนักหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มควบคุมไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### การอภิปรายผล

การวิจัยเรื่องผลการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น สามารถสรุปและอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์และของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการข้อชี้ชัดจรรยาบรรณย่นต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย



ในการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 แต่ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลอง ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 สามารถอภิปรายในประเด็นดังต่อไปนี้

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการจัดกิจกรรมตามทฤษฎี การรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยมุ่งเน้นให้นักเรียนเกิดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งกิจกรรมเน้นการเรียนรู้จากการใช้ตัวแบบ การวิเคราะห์ และการลงมือปฏิบัติส่งผลให้ ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนักหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับ แบนดูรา และวอลเตอร์ (Bandura, & Walters, 1977) กล่าวว่า การเรียนรู้ที่เกิดจากการสังเกตจากตัวแบบจะแตกต่างจากประสบการณ์ตรง แต่เนื่องจากคนเรามีโอกาสในการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงที่แตกต่างกัน ดังนั้น การเรียนรู้ในสถานการณ์ต่าง ๆ จึงอาจต้อง เรียนรู้จากประสบการณ์ของผู้อื่น โดยการได้ยิน การมองเห็น สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรรัตน์ ไชยชนะ (Sureerat Chaichana, 2012) เรื่อง การรับรู้ความสามารถตนเองที่มีผลต่อพฤติกรรมการดูแลตนเอง ของผู้ป่วยโรคปวดหลังส่วนล่าง ในแผนกกายภาพบำบัด ผลการวิจัยพบว่า ระดับความรู้เรื่องโรคปวดหลัง ส่วนล่างภายหลังการเข้าร่วมกิจกรรมการรับรู้ความสามารถตนเองโดยรวมอยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับ ความแตกต่างของคะแนนก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรมการรับรู้ความสามารถตนเองพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฐิตวัฒน์ หงส์กิตติยานนท์, ลักขณา ยอดกลกิจ, จิราพร รักการ และวชิรพร โชติพานัส (Thitavan Hongtayanon, Lakana Yodkoldij, Jiraporn Rakkarn, & Wachiraporn Chotipanus, 2018) การวิจัยเรื่อง รูปแบบการพัฒนาการรับรู้ ความสามารถตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงสารเสพติด (บุหรี่และบุหรี่ไฟฟ้า) ในเยาวชน ผลการวิจัยพบว่า มีคะแนน เจตคติทางลบต่อการใช้สารเสพติดหลังการฝึกอบรมสูงกว่าก่อนฝึกอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

อย่างไรก็ตาม ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลัง การทดลองพบว่า ไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการจัดกิจกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถเน้นการฝึกปฏิบัติในสภาพจริงได้ในหลายกรณี และอาจใช้ เวลาในการทดลองไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ทั้งนี้พบว่าค่าเฉลี่ยของ คะแนนการปฏิบัติหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ขวัญจิต ตีสัก (Kwanjit Tisak, 2005) เรื่อง ผลโปรแกรมการส่งเสริมสมรรถนะแห่งตน โดยผู้นำกลุ่มเพื่อนต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ ทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่น ตอนต้นในกลุ่มทดลองหลังการทดลอง 1 สัปดาห์ ไม่แตกต่างกับก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01 สอดคล้องกับงานวิจัยของ บังอร ฉางทรัพย์ มนัส บุญประกอบ งามอาจ นัยพัฒน์ และปราโมทย์ ทองกระจาย (Bangon Changsap, Manus Boonprakob, Ong-art Naiyapatana, & Pramote Thongkrajai, 2007) การวิจัยเรื่อง ผลของการให้โปรแกรมสุขศึกษาด้วยกระบวนการกลุ่มต่อพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้ ของแม่บ้านชุมชนสวนอ้อยเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรสูงขึ้น อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ความคาดหวังในความสามารถตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้ ความคาดหวังในผลลัพธ์ต่อการมีพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้ และพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้ ผลการวิจัยดังกล่าวอาจเกิดจากการมีพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้เป็นเรื่องที่ซับซ้อน และต้องใช้เวลา พอสมควรที่จะปลูกฝังปัจจัยเหล่านี้ นอกจากนี้โปรแกรมสุขศึกษาที่ให้แก่กลุ่มทดลองอาจใช้เวลาไม่นาน เพียงพอที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง สอดคล้องกับ สุปรียา ต้นสกุล (Supreeya Tansakul, 2001) ที่พบว่า

งานสุขศึกษาจำนวนมากไม่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพเท่าที่ควร เนื่องจากปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเน้นความรู้เพียงอย่างเดียวไม่ได้

## 2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

จากการวิเคราะห์คะแนนเฉลี่ยหลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุม ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 สามารถอภิปรายในประเด็นดังต่อไปนี้

การที่กลุ่มทดลองได้เข้าร่วมโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยจัดกิจกรรมที่เน้นกระตุ้นให้นักเรียนเกิดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติสอดคล้องกับ แบนดูรา (Bandura, 1997) กล่าวว่า การเรียนรู้เกิดจากการสังเกตจากตัวแบบซึ่งแตกต่างจากประสบการณ์ตรงแต่เนื่องจากคนเรามีโอกาสในการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงที่แตกต่างกัน ดังนั้น การเรียนรู้ในสถานการณ์ต่าง ๆ จึงอาจต้องเรียนรู้จากประสบการณ์ของผู้อื่น โดยการได้ยิน การมองเห็น สอดคล้องกับ เบอร์รี่ (Berry, 1987) กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถตนเองว่าเป็นความสามารถของบุคคลในการที่จะจัดการกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ โดยบุคคลรับรู้ว่าคุณมีความสามารถในเรื่องใด ระดับใด และจะไม่ประเมินความสามารถของตนเองสูงมากนัก สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรวิษา ภูผิวแก้ว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพยนตร (Wanwisa Poopiwkaew, Wisit Thongkum, & Nantawan Tippayanate, 2018) เรื่องผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สอดคล้องกับงานวิจัยของ เจตจันทร์ ล้วนเนตรเงิน (Jedjan Lounnetngern, 2008) การวิจัยเรื่อง ผลของการฝึกอบรมการพัฒนาการรับรู้ความสามารถตนเอง และเสริมสร้างทัศนคติต่อการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์ที่มีต่อการรับรู้ความสามารถตนเอง ทัศนคติ และความตั้งใจหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์ของนักเรียนหญิง ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนหญิงที่เข้าร่วมการฝึกอบรมพัฒนาการรับรู้ความสามารถตนเอง และเสริมสร้างทัศนคติต่อการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์ มีการรับรู้ความสามารถตนเอง ต่อการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์ มีทัศนคติต่อการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์ และมีความตั้งใจหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อโรคเอดส์สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับการฝึกอบรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับงานวิจัยของ หู่ เซ หลิน และไจ้ (Wu, Hsieh, Lin, & Tsai, 2016) การวิจัยเรื่อง การทำนายพฤติกรรมการดูแลตนเองบนพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับโรคไตเรื้อรังโดยใช้การรับรู้ความสามารถตนเองเป็นสื่อกลาง ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความสามารถตนเองส่งผลทางบวกต่อพฤติกรรมการดูแลสุขภาพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

#### 1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.1 การจัดโปรแกรมเสริมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ควรมีการควบคุมระยะเวลาในแต่ละวัน เนื่องจากเป็นการจัด

โปรแกรมหลังเลิกเรียน อาจจะทำให้นักเรียนต้องกลับบ้านเย็นซึ่งครูผู้สอนจะต้องจัดช่วงเวลาให้มีความเหมาะสม เพื่อให้เด็กนักเรียนมีเวลาร่วมกิจกรรมได้อย่างเต็มที่ส่งผลให้การจัดโปรแกรมมีประสิทธิภาพมากที่สุด

1.2 ในขั้นตอนการปฏิบัติ ควรให้นักเรียนทุกคนที่เข้าร่วมการวิจัยมีส่วนร่วมในการปฏิบัติด้วยตนเอง เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ เพราะในบางกิจกรรมนักเรียนไม่สามารถปฏิบัติได้ทุกคนเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเวลา

1.3 การใช้สื่อและแหล่งเรียนรู้ในการจัดโปรแกรม ควรจะมีสื่อหรืออุปกรณ์จริงและแหล่งเรียนรู้ อย่างเพียงพอ เช่น รถจักรยานยนต์ อุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ แหล่งเรียนรู้จำลอง ได้แก่ ถนน หรือสี่แยกจำลอง ให้นักเรียนปฏิบัติจริงในสถานการณ์จำลอง

1.4 ควรเพิ่มจำนวนครั้งหรือความถี่ในการจัดกิจกรรมโดยเฉพาะกิจกรรมที่ส่งผลต่อการปฏิบัติ จาก 2 ครั้งต่อสัปดาห์ เป็น 3 - 4 ครั้งต่อสัปดาห์

## 2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น

2.2 ควรมีการศึกษาผลความคงทนของความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โดยการติดตามผลการวิจัยหลังการทดลองเสร็จสิ้น

## กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากทุนวิจัย 90 ปี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## References

- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action*. Englewood Cliffs, NJ.
- Bandura, A., & Walters, R. H. (1977). *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice - hall.
- Bangon Changsap, Manus Boonprakob, Ong-art Naiyapatana, & Pramote Thongkrajai. (2007). The impacts of Health Education Programme by group process on preventive behaviors against intestinal parasitic infestation among housewives in Suan Aoy community, Khlong Toei district, Bangkok. *Journal of Health Science and Medical Research*, 25(2), 77 - 87.
- Berry, J. M. (1987). *A self-efficacy model of memory performance*. In meeting of the American Psychological Association, New York.
- Department of Land Transport. (2018). *Summary of road traffic accident statistics analysis report for fiscal year 2018*. Retrieved from [https://web.dlt.go.th/statistics/load\\_file\\_select\\_new\\_car.php?t=7&tmp=6962.610967485792&data\\_file=31](https://web.dlt.go.th/statistics/load_file_select_new_car.php?t=7&tmp=6962.610967485792&data_file=31)
- Division of Non communicable Diseases. (2016). *Road accident situation in Thailand 2016*. Retrieved from <http://thaincd.com/document/file/info/injured/>
- Jedjan Lounnetngern. (2008). *Effects of training perceived self - efficacy and promoting attitude of AIDS risk behavioral prevention on self - efficacy, attitude and AIDS risk behavioral avoidance intention among female students* (Master's thesis), Chiang Mai University.
- Kwanjit Tisak. (2005). *The effect of a self - efficacy promoting program by peer leaders on sexual health promoting behaviors of early adolescents* (Doctoral dissertation), Chulalongkorn University.

- Orem, D. E. (2001). *Nursing: Concepts of Practice*. St Louis. MO: Mosby.
- Road safety center. (2018). *World Road Safety Situation Report 2018*. Retrieved from [http://www.roadsafetythai.org/content/doc\\_20190108110951.pdf](http://www.roadsafetythai.org/content/doc_20190108110951.pdf)
- Supreeya tansakul. (2001). Learning process and health behavior change. *Thailand Journal of Health Promotion and Environmental Health*, 24(4), 41 - 49.
- Sureerat Chaichana. (2012). *Perception of self-efficacy on self-care behavior of patients with low back pain in physical therapy unit, Thoen Hospital, Lamphang Province*. Chiang Mai University.
- Thitivan Hongtiyanon, Lakana Yodkoldij, Jiraporn Rakkarn, & Wachiraporn Chotipanus. (2018). The effectiveness of perceived self - efficacy program for assisting adolescences towards behavioral of avoiding narcotics. *Royal Thai Army Medical Journal*, 72(1), 33 - 40
- Wanwisa Pooiwkaew, Wisit Thongkum, & Nantawan Tippayanate. (2018). Effects of driving safety program of motorcycle accident prevention among student in Rajabhat Mahasarakham University. *The Office of Disease Prevention and Control 9<sup>th</sup> Nakhon Ratchasima Journal*, 24(1), 76 - 85.
- World Health Organization (2018). *World Road Safety Report 2018*. Retrieved from [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)
- Wu, S. F. V., Hsieh, N. C., Lin, L. J., & Tsai., J. M. (2016). Prediction of self - care behavior on the basis of knowledge about chronic kidney disease using self - efficacy as a mediator. *Journal of Clinical Nursing*, 25(17-18), 2609 - 2618.

---

Received: May 18, 2020

Revised: July 8, 2020

Accepted: July 14, 2020