

ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
ในเขตเทศบาลเมือง จังหวัดจันทบุรี

นางอัญญา แจ่มแสงทอง



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต
วิชาเอกการพัฒนาครอบครัวและสังคม สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2554

**Personal and Family Factors Affecting to the Prevention of Accidents Caused by
Driving a Motorcycle of the Secondary School Students
in the Municipality of Chanthaburi Province**

Mrs. Anchana Jamsangtong



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Home Economics in Family and Social Development

School of Human Ecology

Sukhothai Thammathirat Open University

2011

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมือง จังหวัดจันทบุรี
ชื่อและนามสกุล	นางอัญชญา แจ่มแสงทอง
วิชาเอก	การพัฒนาคอร์ปคร่าวและสังคม
สาขาวิชา	มนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	1. รองศาสตราจารย์ ดร. สุรพร เลี่ยนสลาย 2. รองศาสตราจารย์บุญเสริม หุตะแพทย์

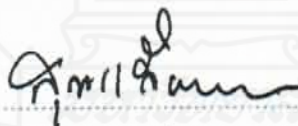
วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2555

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



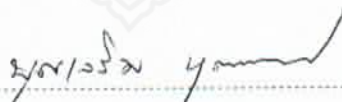
ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร. ทิพากรณ์ โพธิ์ดิวิล)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สุรพร เลี่ยนสลาย)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์บุญเสริม หุตะแพทย์)



ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุจินต์ วิสวธีรานนท์)



ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

ผู้วิจัย นางอัญชณา แจ่มแสงทอง รหัสประจำตัวนักศึกษา 2487000412 **ปริญญา** ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต (การพัฒนาคอร์สแวร์และสังคม) **อาจารย์ที่ปรึกษา** (1) รองศาสตราจารย์ ดร. สุพร เสียนสลาย (2) รองศาสตราจารย์บุญเสริม หุตะแพทย์ **ปีการศึกษา** 2554

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีและศึกษาความสัมพันธ์และความสามารถในการทำนายของปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่าง เป็นเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จำนวน 369 ราย ซึ่งเลือกโดยการสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายจากนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยเก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจำนวน 1 ฉบับ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ผลการวิจัย พบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับมาก นักเรียนมีความเชื่ออำนาจภายในตน และการควบคุมอารมณ์ อยู่ในระดับปานกลาง และมีปัจจัยด้านครอบครัวซึ่งประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุ การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยรวม อยู่ในระดับมาก ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียน การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การควบคุมอารมณ์ การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการเป็นเพศชายตามลำดับ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีได้ร้อยละ 46.2 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01

คำสำคัญ พฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดจันทบุรี

Thesis title: Personal and Family Factors Affecting to the Prevention of Accidents Caused by Driving a Motorcycle of Secondary School Students in the Municipality of Chanthaburi Province

Researcher: Mrs. Anchana Jamsangtong; **ID:** 2487000412; **Degree:** Master of Home Economics (Family and Social Development); **Thesis advisors:** (1) Dr. Suraporn Siansalai, Associate Professor; (2) Boonserm Hutabhaedya, Associate Professor; **Academic year:** 2011

Abstract

The purposes of this research were to study behaviors for prevention of accidents caused by driving a motorcycle of secondary school students in Chanthaburi Municipality, and to study the relationships and predicting power of personal and family factors on behaviors for prevention of accidents caused by driving a motorcycle.

The research sample consisted of 369 secondary school students in Chanthaburi Municipality, randomly selected from those who could ride a motorcycle. Research data were collected from May 2012 to June 2012. The employed research instrument was a questionnaire developed by the researcher. Research data were statistically analyzed using the percentage, mean, standard deviation, Pearson correlation coefficient, and stepwise multiple regression analysis.

Research findings showed that secondary school students in Chanthaburi Municipality had overall behavior for prevention of accidents caused by driving a motorcycle at the high level. They believed in their own self-power and had emotional control at the moderate level. The overall family factors, which comprised the parents being the model for prevention of accidents, the parents' strictness and care to foster the children's behaviors for prevention of accidents, and the parents' supports on the children's behaviors for prevention of accidents, were at the high level. The student's personal factors of belief in self-power, and emotional control, and the family factors of parents being the model for prevention of accidents, parents' strictness and care to foster the children's behaviors for prevention of accidents, and parents' supports on the children's behaviors for prevention of accidents correlated positively with the behaviors for prevention of accidents caused by driving a motorcycle of secondary school students in Chanthaburi Municipality. The variables of the parents being the model for prevention of accidents, the student's emotional control, the parents' strictness and care to foster the children's behaviors for prevention of accidents, and the student being of the male gender, respectively, could be combined to predict the behaviors for prevention of accidents caused by driving a motorcycle of secondary school students in Chanthaburi Municipality by 46.2 percent, which was statistically significant at the .01 level.

Keywords: Accident prevention behavior, Motorcycle driving, Secondary school student, Chanthaburi Province

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี ทั้งนี้โดยได้รับความกรุณาอย่างสูงจากอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก คือ รองศาสตราจารย์ ดร.สุรพร เลี่ยนสลาย และอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม คือ รองศาสตราจารย์บุญเสริม หุตะแพทย์ ที่ได้คอยให้คำสั่งสอน ชี้แนะ และตรวจสอบความถูกต้องของวิทยานิพนธ์นี้ รวมทั้งเป็นที่ปรึกษาในทุกประเด็นที่เป็นปัญหาจนสำเร็จลุล่วงลงได้ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านไว้เป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณคณะอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าในการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในด้านความตรงเชิงเนื้อหาและความถูกต้องเหมาะสมจนได้เครื่องมือที่มีคุณภาพมาใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

ขอขอบคุณอาจารย์ผู้รับผิดชอบด้านการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียน โรงเรียนเบญจมราชูทิศ โรงเรียนศรียานุสรณ์ และ โรงเรียนเบญจมานุสรณ์ที่อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขอขอบคุณผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กลุ่มงานพัฒนาบุคลากรและคุณภาพบริการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรีทุกท่านที่ให้การสนับสนุนและกำลังใจให้แก่ผู้วิจัย

ท้ายที่สุดคุณค่าและประโยชน์ทั้งหลายที่เกิดจากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ขอมอบให้แก่บิดามารดา ครูอาจารย์ทุกท่านที่เคยอบรมสั่งสอนมาแต่เยาว์วัย

อัญชณา แจ่มแสงทอง
กรกฎาคม 2554

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
กรอบแนวคิดการวิจัย	4
ปัญหาการวิจัย	6
สมมติฐานการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	7
นิยามศัพท์เฉพาะ	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	10
วัยรุ่นและพฤติกรรมวัยรุ่น	10
อุบัติเหตุจราจรและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ	19
ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ	28
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	42
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	47
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	47
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	49
การเก็บรวบรวมข้อมูล	55
การวิเคราะห์ข้อมูล	56
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	58
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	58
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา	63
ความเชื่ออำนาจภายในตนของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา	64

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา.....	65
ปัจจัยด้านครอบครัวของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา.....	67
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	70
ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย.....	72
ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี.....	77
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	83
สรุปการวิจัย.....	83
อภิปรายผล.....	86
ข้อเสนอแนะ.....	93
บรรณานุกรม.....	95
ภาคผนวก.....	104
ก ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร.....	105
ข แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี.....	117
ค รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ.....	129
ประวัติผู้วิจัย.....	131

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ค่าความเที่ยงของเครื่องมือก่อนนำแบบสอบถามไปใช้จริง.....	55
ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	59
ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะครอบครัว.....	60
ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การขับขี่ รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์.....	62
ตารางที่ 4.4 จำนวน ร้อยละ และระดับของคะแนนรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	63
ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนความเชื่ออำนาจภายในตน ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	64
ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนการควบคุมอารมณ์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	65
ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนของการเป็นต้นแบบ ในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	67
ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนการกวดขันดูแลพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	68
ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนการสนับสนุนพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	69
ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	70
ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระระดับกลุ่มกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	73
ตารางที่ 4.12 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรอิสระระดับช่วง กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	76

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.13 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	80
ตารางที่ 4.14 การวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอนของตัวแปรอิสระที่สัมพันธ์กับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	81



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
ภาพที่ 2.1 ทฤษฎีต้นไม้อจริยธรรม.....	29
ภาพที่ 2.2 รูปแบบที่ก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน – ภายนอกตน.....	33



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของโลก พบว่ามีประชากรได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุมากกว่า 10 ล้านคนต่อปี ในจำนวนนี้มีประมาณ 250,000 คน ต้องเสียชีวิต กรณีของประเทศไทยในแต่ละปีจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรโดยเฉลี่ย 23.96 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่สูงมากหากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในเกือบ 20 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2527-2545) พบว่าอุบัติเหตุจราจรคร่าชีวิตคนไทยเพิ่มขึ้นเกือบ 4 เท่าตัว (พงศกุลธร โรจนวีรพท์ 2549: 19) สอดคล้องกับข้อมูลในรายงานประจำปี 2550 ของสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ที่รายงานว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ติดอันดับหนึ่งในสามของปัญหาสาธารณสุขไทยมาโดยตลอด จากรายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ พบว่าในปี 2549 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก เฉลี่ยวันละ 35 คน ชั่วโมงละ 1.5 คน มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก เฉลี่ยวันละ 2,600 คน ชั่วโมงละกว่า 100 คน และผู้พิการอีกหลายหมื่นคน (กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข 2550 : 20)

จากข้อมูลสถิติที่รายงานนี้ ยังแสดงให้เห็นว่า ในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ นั้น จะเป็นการเสียชีวิตที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 82 ซึ่งสาเหตุที่คาดว่าทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่ ได้แก่ การใช้ความเร็ว การขับขี่ขณะเมาสุรา การฝ่าฝืนกฎจราจร การขาดความระมัดระวังในการขับขี่ และการขาดทักษะในการควบคุมรถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยวและชะลอความเร็ว (กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ 2551: 103) และข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ยังพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด โดยในช่วงปี พ.ศ.2545-2549 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงถึงร้อยละ 40 ของจำนวนอุบัติเหตุทางการจราจรที่เกิดขึ้นทั้งหมด และตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในแต่ละปี สอดคล้องกับที่ พงศกุลธร โรจนวีรพท์ (2549: 19) ได้กล่าวไว้ว่ารถจักรยานยนต์เกิดปัญหาอุบัติเหตุสูงสุด และเสี่ยงต่อการเสียชีวิตถึง 20 เท่าของรถยนต์ เมื่อใช้งานในระยะทางที่เท่ากัน เพราะมีสมรรถนะเกินตัว แต่ทรงตัวไม่ดี ไม่สะดวกสายตา มีราคาถูกสามารถซื้อหามาใช้ได้อย่างสะดวก และเมื่อเทียบระยะทางต่อไมล์ พบว่าผู้ที่ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าวัยผู้ใหญ่ถึง 4 เท่า เพราะขาดประสบการณ์ในการขับขี่วัยรุ่นเสียชีวิตถึงวันละ 10 ราย จากการไม่สวม

หมวกนิรภัยขณะขับขี่ นอกจากนี้ วัยรุ่นยังมีโอกาสที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ได้แก่ การเมาแล้วขับ การแข่งรถ การขับขี่แบบผาดโผนทำทายเป็นต้น นอกจากนี้ ยังพบว่าพฤติกรรมในการขับขี่ของวัยรุ่นส่วนใหญ่ เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ไร้รถไร้ถนนลองผิดลองถูก ด้วยความคึกคะนอง การขาดทักษะ ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ไม่มีประสบการณ์เพียงพอต่อภาวะคับขัน (ไซมอนด์ สันติกาญจน์ 2545 : 144-155) หรืออาจเกิดจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง ในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้ อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่นๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่นพบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนั้นความชอบเสี่ยงยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับขี่ในสถานการณ์ทำทายเป็นต้น เช่น การขับแข่งขัน การขับโลด โผน การขับกลางคืน ซึ่งการขับรถกลางคืนมีความเสี่ยงต่อการตายสูงกว่าการขับในเวลากลางวันถึง 4 เท่า (อติศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ 2551)

จากสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรดังกล่าวข้างต้น พงศ์กฤษ โรจน์วิรุฬห์ (2549: 19) ได้กล่าวไว้ว่า ปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร มี 4 ปัจจัย คือ ปัจจัยคน ปัจจัยยานพาหนะ ปัจจัยสภาพถนน และปัจจัยสภาพแวดล้อม โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากปัจจัยรวมมากกว่าหนึ่งปัจจัย ซึ่งพบว่าปัจจัยคนมีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ถึงร้อยละ 95.62 ปัจจัยคนจึงเป็นปัจจัยที่มีความอ่อนไหว เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมขับขี่ของผู้ขับขี่แต่ละคน ส่วนปัจจัยอื่นๆ ถือเป็นปัจจัยรวมของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งนับเป็นปัจจัยทางกายภาพที่สามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงได้ง่ายกว่าปัจจัยคน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ โคมินอ ซึ่งไฮน์ริช (Heinrich อ้างถึงใน วิจิตร บุญยโหดระ 2536:) กล่าวว่า การบาดเจ็บและการเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโคมินอที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว โกล่กัน เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโคมินอถัดไปล้มตามกันไปด้วย

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้เล็งเห็นถึงปัญหาและร่วมกันวางแผนแก้ไขมาเป็นลำดับ รวมถึงมีการออกกฎหมายเพื่อควบคุมและบังคับใช้ โดยการใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย สำหรับการบังคับใช้กฎหมายมีหลายประการตั้งแต่กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538 พระราชกฤษฎีกาเบกษา ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2538 และพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 มาตรา 26(3) บัญญัติว่าห้ามมิให้ผู้ใดบังคับ ชู่เชิญ ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพุดิตนไม่สมควรหรือน่าจะทำให้เด็กมีความประพุดิตเสี่ยงต่อการกระทำผิด หากผู้ใดฝ่าฝืน

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสามหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เด็กประพฤตินไม่สมควรหรือมีความประพฤติเลวต่อการกระทำผิด ได้แก่ เด็กที่ประพฤตินเกร หรือข่มเหงรังแกผู้อื่น เด็กที่มั่วสุมในลักษณะที่ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น เด็กที่เสพยาเสพติด เล่นการพนัน ขायบริการทางเพศ เป็นต้น แต่ในทางปฏิบัติยังพบว่ามี้เด็กวัยรุ่นยังมีการฝ่าฝืน กฎหมายและให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามข้อบังคับหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องน้อยมาก

นอกจากการพยายามการออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ให้ปลอดภัยแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังได้ให้ความสนใจถึงการณรงค์เพื่อสร้างพฤติกรรมที่ตรงกันข้ามกับ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย นั่นคือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มเป้าหมายที่ เป็นวัยรุ่น โดยพยายามทำให้วัยรุ่นและผู้เกี่ยวข้องตระหนักในความสำคัญของพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจร และเข้ามามีส่วนร่วมลดพฤติกรรมขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร ในวัยรุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถาบันครอบครัวนับว่ามีความสำคัญมาก พฤติกรรมการขับขี่ที่ ปลอดภัยหรือไม่ปลอดภัยล้วนเกิดจากการอบรมขัดเกลาของครอบครัวเป็นเบื้องต้น ครอบครัวเป็น หน่วยสังคมที่เล็กที่สุด แต่ทุกอย่างที่ส่งผลกระทบต่อบ้านเมือง บ่อยครั้งที่หน่วยที่เล็กที่สุดนี้ถูก ละเลย หรือมองข้ามไปจนทำให้เกิดปัญหาเรื้อรังในสังคมของประเทศไทย สังคมเริ่มต้นที่ ครอบครัว เด็ก ๆ ได้รับการเรียนรู้การอยู่ร่วมกันเป็นสังคม ก็เริ่มต้นที่ครอบครัว ความรัก ความ อบอุ่น ความสามัคคี ก็เริ่มต้นที่ครอบครัว ภาวะความเป็นผู้นำที่ดีที่มีความรับผิดชอบก็เริ่มต้นที่ ครอบครัว ครอบครัวควรเป็นสถาบันที่ให้ความปลอดภัยและเป็นที่พักพิงได้ของสมาชิกทุกคนใน ครอบครัวและของสังคม ครอบครัวจึงมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กวัยรุ่น

สำหรับจังหวัดจันทบุรี ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิด การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชากรเป็นลำดับแรกมาโดยตลอด จากการรายงานการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บของโรงพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี โดยในปีงบประมาณ 2554 พบว่า มีจำนวน ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งหมด 10,190 ราย เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 174 ราย และยังพบว่า เป็น อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 88.26 เสียชีวิตถึงร้อยละ 79.71 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด โดยผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 92.02 และไม่ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 76.95 จากการ รายงานนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นลำดับที่หนึ่ง คือกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุอยู่ ระหว่าง 15-20 ปี และจากข้อมูลที่ได้ศึกษาของโรงพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี พบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นในจังหวัดจันทบุรี เป็นเด็ก นักเรียนมัธยมศึกษาถึงร้อยละ 67.12 ซึ่งส่วนใหญ่เรียนอยู่ในเขตอำเภอเมืองและมีสัดส่วนการเกิด อุบัติเหตุสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70.50 ของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

จันทบุรี 2554) ดังนั้นจังหวัดจันทบุรีจึงให้ความสำคัญกับการส่งเสริมพฤติกรรมกำป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น โดยเฉพาะเด็กนักเรียนในระดับมัธยมศึกษา และพยายามส่งเสริมให้พ่อแม่ ผู้ปกครองของนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาวิจัยถึงปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาหาแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ช่วยลดการสูญเสียชีวิตและค่าใช้จ่ายรวมถึงผลกระทบต่อทางจิตใจที่ประเมินค่ามิได้ นอกจากนี้ยังสามารถนำไปกำหนดเป็นแนวทาง ตลอดจนจัดการฝึกอบรมให้กับผู้เกี่ยวข้องต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

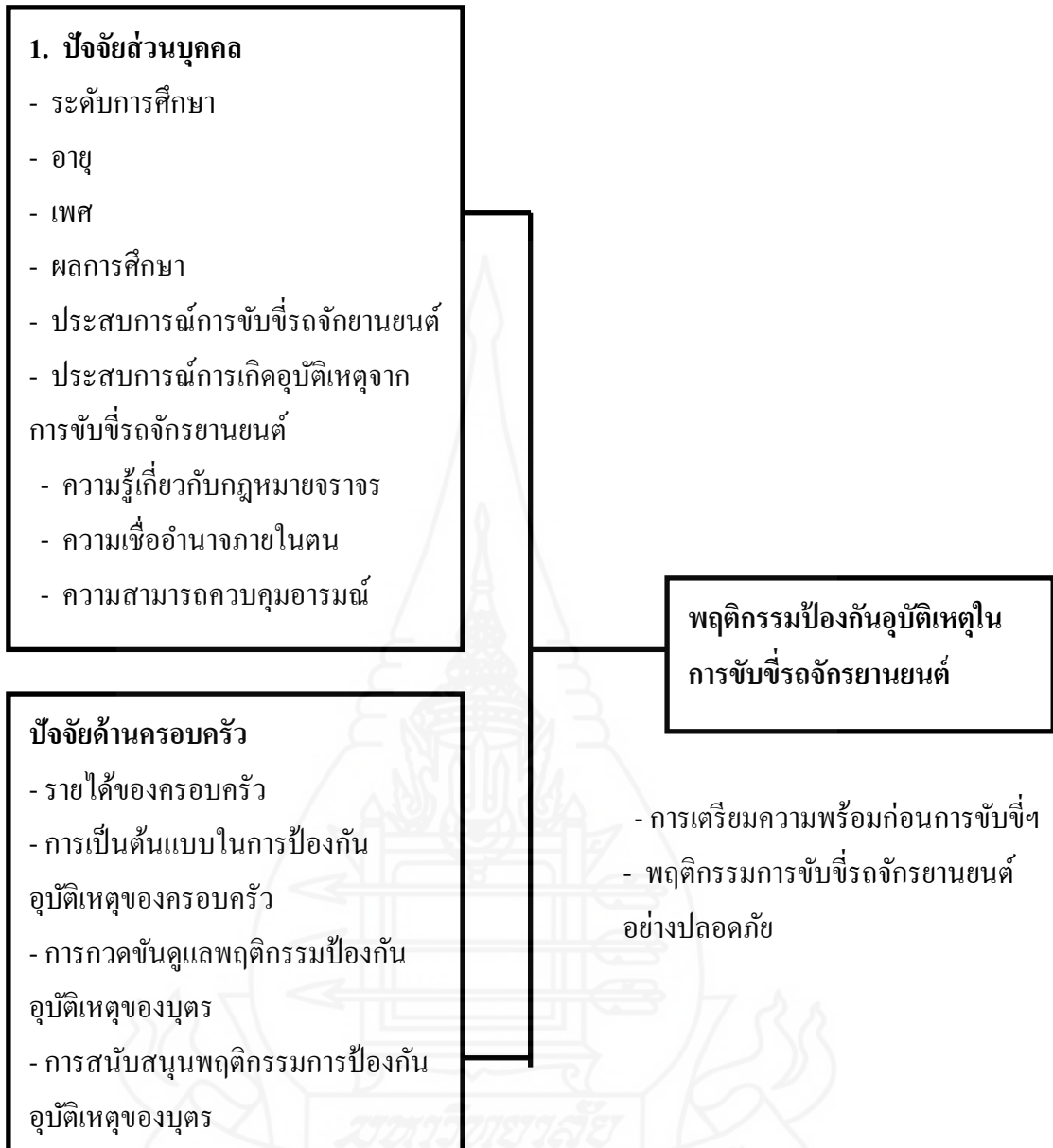
2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

2.3 เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีนี้ ผู้วิจัยใช้แนวการวิเคราะห์สาเหตุเชิงพฤติกรรมตามรูปแบบทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism model) (ดวงเดือน พันธุมนาวิน, 2541: 105-109; Magnusson, 1977) เป็นกรอบทฤษฎีหลักในการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual framework) ตามแนวคิดเชิงทฤษฎีดังกล่าวนี้ มองว่าพฤติกรรมใด ๆ ของมนุษย์ถูกกำหนดโดยตัวแปรเชิงสาเหตุใน 4 กลุ่มตัวแปร คือ กลุ่มตัวแปรจิตลักษณะเดิม กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ กลุ่มตัวแปรจิตลักษณะตามสถานการณ์ และกลุ่มตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม เมื่อพิจารณาประกอบกับผลการทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วสามารถนำมากำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย ดังรายละเอียดในภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

4. ปัญหาการวิจัย

4.1 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจับผิดจรรยาบรรณของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีเป็นอย่างไร

4.2 ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี หรือไม่

4.3 ปัจจัยใดบ้างที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5. สมมติฐานการวิจัย

จากปัญหาวิจัยข้างต้น สามารถนำมากำหนดเป็นสมมติฐานวิจัยที่จะนำไปทดสอบในกระบวนการวิจัยต่อไปจำนวน 14 ข้อ คือ

5.1 ระดับการศึกษาของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.2 ผลการศึกษาของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.3 อายุของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.4 เพศของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.5 รายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.7 ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.8 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.9 ความเชื่ออำนาจภายในตนของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.10 ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.11 การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.12 การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.13 การสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

5.14 ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัว สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

6. ขอบเขตการวิจัย

6.1 ขอบเขตด้านประชากร : นักเรียนมัธยมที่ทำการศึกษา เป็นเด็กนักเรียนของโรงเรียนมัธยมศึกษา ทุกระดับชั้นของทุกโรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ปีการศึกษา 2555 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เป็นเวลาอย่างน้อย 6 เดือนนับถึงวันเก็บข้อมูล

6.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา : ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา ผลการศึกษา อายุ เพศ อาชีพของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง รายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ และปัจจัยด้านครอบครัว ได้แก่ ด้านการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ด้านการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และด้านการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตรที่มี

ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาทุกระดับชั้นของทุกโรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

6.3 ขอบเขตด้านเวลา: เก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555

7. นิยามศัพท์เฉพาะ

7.1 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การแสดงออกถึงการใช้ความระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ การเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่ ได้แก่ การตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถและอุปกรณ์ของรถ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรขณะขับขี่ การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยงอันตรายและมีมารยาทในการขับขี่

7.2 เด็กนักเรียนมัธยมศึกษา หมายถึง นักเรียนทั้งหญิงและชายที่กำลังเรียนอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี เขต 1 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เป็นเวลาอย่างน้อย 6 เดือน นับถึงวันเก็บข้อมูล

7.3 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรหมายถึง ระดับความรู้ความเข้าใจของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในสาระและความหมายที่ถูกต้องของกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดโดย พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเครื่องหมายจราจร ความเร็วในการขับขี่ การเลี้ยว การแซง การกลับรถ การหยุดรถ การบรรทุก การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ โดยใช้แบบวัดระดับความรู้

7.4 ความเชื่ออำนาจภายในตน หมายถึง ระดับความเชื่อของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนด้วยตนเองว่าตนมีความสามารถในการควบคุมตนเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุเป็นผลจากการกระทำของตนเอง และตนเองมีความสามารถในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

7.5 การควบคุมอารมณ์ หมายถึง ระดับความสามารถของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในการควบคุมความรู้สึกของตนเองในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีสติ และความรู้สึกของตนเองอยู่ตลอดเวลา เมื่อมีสิ่งต่าง ๆ มากกระทบสามารถแสดงพฤติกรรม

ตอบสนองได้อย่างเหมาะสม ไม่เกิดความรู้สึกโมโห ความกึกคะนองหรืออารมณ์อื่นๆจนนำไปสู่ความประมาทจนทำให้ตนเองหรือผู้อื่นเดือดร้อน

7.6 ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การเคยหรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โดยจำแนกเป็น ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่ถึงขั้นเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล และเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงขั้นต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

7.7 ประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลา นับเป็นจำนวนปีเต็ม ที่นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนแต่ละคนเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงปัจจุบัน (เริ่มตั้งแต่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นครั้งแรกจนถึงปัจจุบัน)

7.8 การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัวในด้านการปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีตามกฎหมายจราจรตลอดจนการดูแลยานพาหนะ พร้อมใช้งาน ตักเตือน แก่นักเรียนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

7.9 การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัว ในด้านข้อมูลข่าวสารและให้คำแนะนำ แก่นักเรียนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

7.10 การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัว ในด้านการลงโทษ ข่าวดูสารและสนับสนุนด้านทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีพฤติกรรมที่ดี แก่นักเรียนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

8.1 สามารถนำผลการวิจัยที่ได้มาอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนที่ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนตลอดจนเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายมาตรการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรต่อไป

8.2 เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยเชิงทดลองในสถานศึกษาและเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้แก่ผู้สนใจที่จะศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มประชากรอื่นต่อไป

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางและสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยโดยได้เสนอตามลำดับดังนี้

1. วัยรุ่นและพฤติกรรมวัยรุ่น
 - 1.1 ความหมายของวัยรุ่น (adolescence)
 - 1.2 ลักษณะทั่วไปของวัยรุ่น
 - 1.3 พัฒนาการของวัยรุ่น
 - 1.4 พฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น
 - 1.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น
2. อุบัติเหตุจราจรและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
 - 2.1 ความหมายอุบัติเหตุจราจร
 - 2.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร
 - 2.3 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
 - 3.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์
 - 3.2 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
 - 3.3 ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
4. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. วัยรุ่นและพฤติกรรมวัยรุ่น

วัยรุ่น คือ วัยที่สิ้นสุดความเป็นเด็กและเป็นสะพานทอดไปยังวัยผู้ใหญ่ เป็นหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิต ถ้าหากครูผู้ปกครองหรือบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเด็กไม่เข้าใจเด็กไม่ให้ความช่วยเหลือที่ดีและถูกทางเสียแล้วจะทำให้ความเสียหายได้แก่ ชีวิตของเด็กได้ จึงจำเป็นที่บุคคลต่าง ๆ ควรมีความรู้พื้นฐานเข้าใจในจิตวิทยาวัยรุ่น เพื่อจะได้รู้ซึ่งถึงธรรมชาติของความต้องการและจิตใจของเด็กจึงนำเสนอเนื้อหา ดังนี้

1.1 ความหมายของวัยรุ่น (adolescence)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 ได้ให้ความหมายคำว่า วัยรุ่น หมายถึง เป็นวัยย่างเข้าสู่หนุ่มสาว

สุณีย์ ชีรดากร(2526 : 167) ได้ให้ความหมายของ วัยรุ่น คือ ผู้ที่อยู่ในวัยระหว่าง เริ่มเป็นหนุ่มสาวและกำลังจะเริ่มเป็นผู้ใหญ่มีอายุประมาณ 12 – 20 ปี วัยนี้มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายมากต้องปรับปรุงตัวมากโดยเฉพาะในแง่ของสังคมให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์ และจิตใจของเขาเองโดยทั่วไปเด็กหญิงจะบรรลุนิติภาวะก่อนเด็กชายประมาณ 1 ปี ทั้งทางร่างกายและอารมณ์

สุชา จันทรเอม (2529 : 2) วัยรุ่น หมายถึง วัยที่สิ้นสุดความเป็นเด็กเป็นวัยที่เป็นสะพานไปหาวัยผู้ใหญ่

อลิซาเบธ เฮอร์ลอค (Elizabeth Herlock, 1967 อ้างถึงใน สุชา จันทรเอม,2529 : 2) กล่าวว่า วัยรุ่น (adolescence) หมายถึง เจริญเติบโตไปสู่วุฒิภาวะการที่เด็กจะบรรลุดังขั้นวุฒิภาวะนี้ ไม่ใช่จะเจริญแต่ทางร่างกายด้านเดียวเท่านั้น ทางจิตใจก็ต้องเจริญเป็นเงาตามตัวไปด้วย นั่นคือจะต้องมีพัฒนาการทั้ง 4 ด้านไปพร้อมกัน ได้แก่ ร่างกาย อารมณ์ สติปัญญา และสังคม

กฤตยา พันธุ์วิไล, 2540 : 27 ได้ให้ความหมายของคำว่า วัยรุ่น คือ วัยที่เพิ่งพ้นจากวัยเด็ก และพ้นจากวัยนี้ไปเข้าวัยผู้ใหญ่ เป็นวัยที่มีวุฒิภาวะทางเพศสมบูรณ์ เป็นระยะที่ทุกสิ่งทุกอย่างในร่างกายและจิตใจเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

สรุปวัยรุ่น หมายถึง วัยที่สิ้นสุดความเป็นเด็กก้าวสู่ภาวะของความเป็นหนุ่มสาวมีอายุประมาณ 12 – 20 ปี มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายมากควบคู่กับการพัฒนาด้านอารมณ์ สติปัญญาและสังคมไปพร้อมกัน

1.2 ลักษณะทั่วไปของวัยรุ่น

วัยรุ่น เป็นวัยที่กำลังเจริญเติบโตสู่การบรรลุนิติภาวะ (maturity) เป็นช่วงระยะที่ 2 ที่มีการเจริญเติบโตและเปลี่ยนแปลงมากหรืออาจเรียกว่าเป็นช่วงของการพัฒนาการระยะวิกฤติของชีวิตระยะ ที่ 2 โดยอาจแบ่งวัยรุ่นออกได้เป็น 2 ระยะ (วินัดดา ปิยะศิลป์และพนม เกตุมาน 2545:21)

1.2.1 วัยรุ่นตอนต้นช่วงอายุ 10 – 15 ปี เปลี่ยนสภาวะทางร่างกายจากความเป็นเด็กชาย เด็กหญิงร่างกายเติบโตเป็นผู้ใหญ่เกือบเต็มที่ทุกส่วน ลักษณะทุดิถีภูมิทางเพศซึ่งยังไม่โตเต็มที่ในวัยที่ผ่านมาจะเจริญสมบูรณ์ และทำหน้าที่ได้ตั้งแต่นี้เป็นต้นไป เป็นช่วงเปลี่ยนวัยของชีวิตทางด้านร่างกาย ซึ่งเป็นต้นเหตุให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอื่น ๆ ตามมา เช่น ทางด้านอารมณ์ ลักษณะ สัมพันธภาพกับผู้อื่น สมรรถภาพทางสมอง ค่านิยม เจตคติ ความนึกคิดเกี่ยวกับตนเอง

1.2.2 วัยรุ่นตอนปลาย ช่วงอายุ 16 -20 ปี เติบโตเป็นผู้ใหญ่ทางร่างกายเต็มที่ มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม อารมณ์จิตใจ ค่านิยม อุดมคติ เด็กกำลังเลียนแบบและทดลองบทบาทเพื่อจะเป็นผู้ใหญ่ในแง่ต่างๆ เช่น อารมณ์ สังคม จิตใจ ความใฝ่ฝัน ประารถนา ความเปลี่ยนแปลงและความ เป็นไปต่างๆ ในขณะนี้ ล้วนเป็นรากฐานของความสนใจความมุ่งหมายในชีวิต อาชีพ ลักษณะของ เพื่อน ลักษณะของคูครอง เมื่อเด็กวัยรุ่น ได้ตั้งใจหรือตัดสินใจประพฤติปฏิบัติไปอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือแม้หลวมตัวทำผิดพลาดไปโดยไม่ยั้งคิด เป็นเรื่องยากที่จะเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขให้เหมือนเดิมได้อีก

1.3 พัฒนาการของวัยรุ่น

ศรีเรือน แก้ววังวาน(2545:331) ได้กล่าวถึงพัฒนาการของวัยรุ่น ดังนี้

1.3.1 พัฒนาการทางกาย วัยรุ่นจะเริ่มมีการเจริญเติบโตทั้งส่วนภายนอกที่มองเห็น ได้ง่าย เช่น ส่วนสูง น้ำหนัก รูปร่าง ส่วนสัดของร่างกาย ลักษณะเส้นผม และความเจริญส่วน ภายใน เช่น การทำงานของต่อมบางชนิด โครงกระดูกแข็งแรงขึ้น การผลิตเซลล์สืบพันธุ์ใน เด็กชาย การมีประจำเดือนของเด็กหญิง ระบบการย่อยอาหาร และการใช้ประโยชน์จากอาหาร ทำงานเร็ว และมากกว่าเดิมเพราะร่างกายกำลังเจริญเติบโตเป็นระยะเวลากำลังกิน กำลังนอน กล้ามเนื้อของเด็กชายเจริญมากขึ้น เสียงของเด็กชายแตก และห้าวขึ้น การทำงานของกล้ามเนื้อกับ ประสาทสัมผัสต่างๆ ของเด็กยังไม่สมบูรณ์เต็มที่ เด็กจึงเล่นกีฬาหรือทำงานที่ต้องใช้ ความสามารถทางกล้ามเนื้อประสาทสัมผัสและการประสานงานของกล้ามเนื้อกับประสาทสัมผัสได้ไม่ดี

1.3.2 พัฒนาการทางอารมณ์ วัยรุ่นมักมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย เจ้าอารมณ์ ขี้โอ้อาจา มีการแสดงออกของอารมณ์ที่รุนแรง การควบคุมอารมณ์ยังไม่ดี บางครั้งพลุ่งพล่าน บางครั้งเก็บกด เด็กวัยรุ่นมักชอบรวมกลุ่มกัน เพราะเข้าใจและยอมรับซึ่งกันและกันได้ง่าย ดังนั้นกลุ่มเพื่อนจึงเป็น กลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของวัยรุ่น

1.3.3 พัฒนาการทางสังคม ให้ความสำคัญกับเพื่อนร่วมวัยเป็นกลุ่มและผูกพันกับ เพื่อนในกลุ่มมากขึ้น ลดความเอาใจใส่กับบุคคลต่างวัยไม่ว่าเป็นผู้ใหญ่หรือเด็กกว่า การคบเพื่อนมี ทั้งคุณและโทษ เพื่อนอาจชักนำไปสู่ทางเสื่อมถอย เช่น เกเร ดิถยาเสพติด วัยรุ่นต้องการการยอมรับ และทำความคาดหวังของกลุ่มเพื่อนร่วมวัย มักทำอะไรตามกลุ่ม แม้ตนเองจะรู้ว่าไม่ดี การเข้ากลุ่ม ทำให้เข้าใจความแตกต่างระหว่างเพศ รู้จักประพฤติตนตามบทบาทเพศและอาจมีความสัมพันธ์ทาง เพศในขณะที่ตนยังไม่มีความพร้อมที่จะมีบุตร

1.3.4 พัฒนาการทางความคิด วัยรุ่นเปรียบเทียบความจริงกับอุดมคติ เกิดความไม่ พอใจและต่อต้าน แต่วัยรุ่นยังขาดความสามารถในการทำให้อุดมคติกลายเป็นความจริงลักษณะ ดังกล่าวเป็นการคิด และเกิดความรู้สึก จากการคิดระหว่างโลกภายนอกกับตัวเอง แต่การคิดเกี่ยวกับ ตนเองนั้น วัยรุ่นจะรู้สึกจากความสามารถวิเคราะห์และวิจารณ์ตนเองหรือปิดบังความรู้สึกของ

ตนเองได้ มีการยึดตนเป็นศูนย์กลางทางปัญญา (intellectual age centrism) ผลของการยึดตนเป็นศูนย์กลางในวัยรุ่น ได้แก่ เป็นห่วงในปฏิกิริยาของบุคคลอื่นที่มีต่อตน เรียกร้องความสนใจจากผู้อื่น ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลจะเน้นที่ความสนใจและผลประโยชน์ของตนเองมากกว่าผลประโยชน์ร่วมกัน ต้องการความเป็นส่วนตัว ต้องการเป็นอิสระทั้งทางร่างกายและจิตใจจึงรู้สึกขัดแย้งต่อการถูกคุมคามหรือถูกคุมคามมากเกินไป

1.4 พฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น

พนม เกตุมาน (2550) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นดังนี้

1.4.1 พฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น คือ พฤติกรรมที่นำมาหรือเป็นสาเหตุให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินชีวิต ทำให้ร่างกายเป็นอันตราย สูญเสียหน้าที่ ขาดโอกาสพัฒนาตามปกติ หรือเสียชีวิต วัยรุ่นจะมีพฤติกรรมเสี่ยงมาก เนื่องจากจิตใจวัยรุ่นนี้ต้องการความสนุกสนาน ตื่นเต้น ทำท่ายต้องการเป็นที่ยอมรับของคนอื่น อยากรู้ อยากเห็น อยากลอง มีอารมณ์ทางเพศมากขึ้น แต่ยังขาดการยั้งคิด ไตร่ตรอง และการควบคุมตนเอง

1.4.2 สาเหตุที่ทำให้เกิดพฤติกรรมความเสี่ยง

1) การขาดความรู้และทักษะ ความรู้และทักษะเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญอย่างมากต่อวัยรุ่น เพราะถ้าขาดสิ่งใดสิ่งหนึ่งไป อาจจะทำให้วัยรุ่นมีโอกาสเกิดความเสี่ยงและเกิดอันตรายในชีวิตได้ ไม่ว่าจะเป็นการขาดความรู้ในเรื่องเพศ ทักษะการจัดการอารมณ์ทางเพศ อารมณ์ทางจิตใจ ความรู้และทักษะในการแก้ไขปัญหาและสถานการณ์ต่าง ๆ ในชีวิตของตนเอง

2) การขาดความตระหนัก ในวัยรุ่นบางคนที่มีความรู้และทักษะในการป้องกันความเสี่ยงแต่ยังขาดความตระหนักและจริงจังต่อการป้องกันตนเอง ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการเห็นโทษของพฤติกรรมเสี่ยง และใช้เป็นหลักในการยึดเหนี่ยวจิตใจ ที่จะไม่ทำพฤติกรรมนั้น

3) การควบคุมตนเอง หากวัยรุ่นไม่มีการควบคุมตนเองที่ดีเพียงพอแล้ว ก็อาจจะคล้อยตามคำชักชวนจากเพื่อนหรือคนรู้จักให้ไปทำพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดการเสื่อมเสียกับตนเองและครอบครัวได้

4) การขาดวิธีการที่ทำให้ตนเองพึงพอใจที่ถูกต้อง วัยรุ่นล้วนมีกิจกรรมที่ทำให้เกิดความพึงพอใจให้กับตนเอง แต่กิจกรรมเหล่านั้นจะดีหรือไม่ดีนั้นก็เป็นการหนึ่งที่ว่า วัยรุ่นบางคนอาจคิดไม่ถึง หรือบางคนอาจคิดถึง แต่ถ้าทำกิจกรรมที่ไม่ดีเหล่านั้นแล้วทำให้ตนเองไม่มีความสุขเขาก็จะทำกิจกรรมเหล่านั้นต่อไป ดังนั้นการที่จะทำอะไรวัยรุ่นก็ควรพิจารณาดี ๆ เสียก่อน

5) ปัญหาทางจิตใจ อารมณ์หรือโรคทางจิตเวช การมีปัญหาต่างๆเหล่านี้จะทำให้วัยรุ่นไม่มีความสุข เป็นคนเก็บกด มีความทุกข์ไม่สบายอยู่ในใจ ทำให้วัยรุ่นแสดงพฤติกรรมที่ไม่ดีต่าง ๆ ออกมา เพื่อชดเชย ปิดบัง หรือระบายอารมณ์ ความทุกข์ภายในจิตใจของตนเอง เช่น การก้าวร้าว ไม่มีสัมมาคารวะ การเสพสิ่งเสพติด การขับซิ่งด้วยความเร็วมีความเสี่ยงที่จะเกิดปัญหาตามมามากมาย

6) อิทธิพลของสิ่งแวดล้อม ทัศนคติ และแบบอย่างในครอบครัว ครอบครัวเป็นสังคม ๆแรกที่วัยรุ่นจะต้องเผชิญต้องปรับตัวเข้าหาก่อนที่จะก้าวออกมาสู่สังคมภายนอก เจอกับเพื่อนใหม่ ๆ เจอกับสิ่งแวดล้อมใหม่ที่พร้อมจะชักจูงวัยรุ่นไปตามทางได้ตลอดเวลา วัยรุ่นต้องมีความคิดและมีทัศนคติที่ดีในการมอง และใช้ชีวิตอยู่ด้วยความไม่ประมาท มีสติ มั่นคงในความคิดของตนเองจะทำให้มีความสุข

1.4.3 แนวทางการป้องกันพฤติกรรมความเสี่ยง

1) การให้ความรู้ที่จำเป็นสำหรับวัยรุ่น ไม่ว่าจะเป็ความรู้ในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงของตนเอง ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายความเสี่ยงต่าง ๆ เหล่านี้ก็จะลดความเสี่ยงต่อปัญหาได้

2) การฝึกทักษะในการจัดการอารมณ์และความคิดของตนเอง หากวัยรุ่นมีความคิดที่รู้จักจัดการอารมณ์ของตนเองได้อย่างเหมาะสมก็จะสามารถจัดการกับปัญหาต่าง ๆ ในชีวิตของตนเองได้วัยรุ่นต้องหมั่นคิด และกระทำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเกิดความเคยชิน เมื่อเจอกับสถานการณ์ต่าง ๆ จึงจะสามารถแก้ไขมันได้

3) การสร้างความตระหนักในการป้องกันความเสี่ยงในวัยรุ่นที่ตระหนักเห็นคุณค่าและประโยชน์จากการป้องกันความเสี่ยงมีความจริงจังก่อการป้องกันตนเองและในขณะเดียวกันก็เห็นโทษ หรือพิษภัยจากพฤติกรรมเสี่ยงจนใช้เป็นหลักในการยึดเหนี่ยวใจ และจะไม่แสดงพฤติกรรมเหล่านั้นออกมาอีก

4) การฝึกควบคุมตนเองฝึกจิตใจให้เข้มแข็ง การที่วัยรุ่นรู้จักตนเองก็จะสามารถควบคุมตนเองและควบคุมจิตใจของตนเองได้ ไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์แบบไหน วัยรุ่นก็จะรู้จักปรับตัวยับยั้งความคิดของตนเองไว้ได้

5) การทำกิจกรรมที่ทำให้ตนเองเกิดความพึงพอใจที่ถูกต้อง กิจกรรมทุกกิจกรรมที่วัยรุ่นทำล้วนเกิดจากความอยากภายในจิตใจ เกิดจากความต้อการและพึงพอใจที่จะทำจนบางครั้งก็ลืมคิดไปว่าสิ่งที่ทำนั้นถูกต้องหรือไม่ ดังนั้นการที่วัยรุ่นจะทำกิจกรรมอะไรก็ควรคิดพิจารณาให้ดีเสียก่อนเพื่อเกิดประโยชน์กับตัวเอง

6) การสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี การที่วัยรุ่นจะเป็นคนดีได้นั้นพ่อแม่ต้องเป็นตัวอย่างที่ดีแล้วจากนั้นก็อบรมและแสวงหากิจกรรมที่ดีเป็นประโยชน์กับตัวลูก ส่งเสริมให้ลูกมีทัศนคติที่ดี คบเพื่อนที่ดี มีการเรียนรู้ที่ถูกต้อง สร้างครอบครัวให้พร้อมและมีความสุข เพื่อที่จะให้วัยรุ่นเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดีมีคุณภาพออกสู่สังคม

1.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมวัยรุ่น

ปรีชา คัมภีรปกรณ (2532) กล่าวถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมวัยรุ่น แบ่งออกได้ 4 ปัจจัย คือ

1.5.1 ปัจจัยทางพันธุกรรม

ปัจจัยทางพันธุกรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่นมี 2 ลักษณะ คือ การถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ และความสัมพันธ์ระหว่างกรรมพันธุ์กับพฤติกรรมแสดงออก

1) การถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ หมายถึง การถ่ายทอดลักษณะต่าง ๆ จากบรรพบุรุษไปสู่ลูกหลาน ได้แก่ การสืบเนื่องลักษณะต่าง ๆ ที่เป็นลักษณะเด่นประจำตัวซึ่งการถ่ายทอดทางนี้เองทำให้มนุษย์มีลักษณะทางร่างกายแตกต่างกันออกไป ได้แก่ สีของผผ สีผิวหนัง ลักษณะใบหน้า รูปร่าง กลุ่มเลือด และที่สำคัญคือโรคบางชนิดที่สามารถถ่ายทอดทางพันธุกรรม

ลักษณะถ่ายทอดทางพันธุกรรมแบ่งออกได้เป็น 2 ทางคือ (วันดี วราวิทย์ 2526)

(1) ทางร่างกาย

- สัดส่วนของร่างกาย เช่น ความสูง เตี้ย ปัจจุบันพบว่าความสามารถเสริมได้ด้วยโภชนาการ

- รูปลักษณะทางกาย เช่น ผผ สีผผ ตา สีของตา โหนกแก้ม และสีผิว

- ชนิดกลุ่มเลือด ลูกที่เกิดจากพ่อแม่คู่ใดย่อม ได้รับชนิดกลุ่มเลือดจากพ่อแม่คู่นั้น

- เพศ ทารกที่เกิดมาเป็นหญิงหรือชาย ย่อมขึ้นอยู่กับโครโมโซม (Chromosome) โดย 22 คู่แรก จะเป็นตัวกำหนดหรือถ่ายทอดลักษณะต่าง ๆ

- ความผิดปกติและโรค จะติดมากับโครโมโซม (Chromosome) ของร่างกาย ในจำนวน 22 คู่ บางครั้งติดมากับโครโมโซมเพศ คู่ที่ 23 ก็ได้

(2) ทางสติปัญญา การถ่ายทอดพันธุกรรมทางสติปัญญา หรือ ด้านความสามารถทางสมองเด็กที่มีบรรพบุรุษเป็นคนมีระดับสติปัญญาดี ก็มีแนวโน้มจะมีระดับสติปัญญาดีด้วย ความสัมพันธ์ระหว่างกรรมพันธุ์กับพฤติกรรมการแสดงออก จากการศึกษาพันธุกรรม พบว่า ลักษณะการถ่ายทอดหลายประการมีผลต่อพฤติกรรมมนุษย์ เช่น พฤติกรรมเปิดเผย ชอบสังคม หรือเป็นคนเก็บตัว กรรมพันธุ์มีส่วนกำหนดด้วยเช่นกัน และจากการทดลอง

ด้านสติปัญญา พบว่า ระดับสติปัญญาของเด็กจะมีส่วนสัมพันธ์กับระดับสติปัญญาของพ่อแม่ ประมาณร้อยละ 0.5 และพันธุกรรมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการแสดงออก ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของพันธุกรรม และสิ่งแวดล้อม แนวคิดเรื่องพันธุกรรมและสิ่งแวดล้อมยังมีข้อโต้แย้งกันอยู่ บางคนเชื่อว่าพันธุกรรมเป็นสิ่งที่อิทธิพลก็จะเชื่อว่า พ่อ – แม่ เป็นคนอย่างไรลูกก็จะเป็นคนอย่างนั้นด้วย เข้าทำนองที่ว่า“ลูกไม้หล่นไม่ไกลต้น”แต่บางคนเชื่อว่าในเรื่องสิ่งแวดล้อม คือ เด็กเกิดมาในสิ่งแวดล้อมอย่างไรก็มักจะถูกชักจูงให้มีพฤติกรรมอย่างนั้นด้วย

ปรีชา คัมภีรปกรณ์ กล่าวโดยสรุปว่า “พันธุกรรมเป็นตัวกำหนดทางด้านร่างกายและสติปัญญาสภาพแวดล้อมจะปรุงแต่งให้ดีขึ้น”

1.5.2 ปัจจัยทางจิตวิทยา

ปัจจัยทางจิตวิทยามีหลายแนวคิด แต่ละแนวคิดจำแนกออกได้หลายปัจจัย เช่น ความต้องการ เจตคติ และค่านิยม เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นพื้นฐานหรือปัจจัยทำให้คนมีพฤติกรรมแตกต่างกัน สำหรับปัจจัยทางจิตวิทยานั้นที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมค่อนข้างมาก ได้แก่ อารมณ์และบุคลิกภาพทั้ง 2 ส่วนจะสังเกตได้ง่าย จึงขอนำเสนอทั้ง 2 ปัจจัย คือ อารมณ์และพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น และ บุคลิกภาพและพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น

1) อารมณ์และพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น อารมณ์นักเรียนวัยรุ่น มักจะเกิดขึ้นได้ง่าย เร้าร้อนรุนแรง และเปลี่ยนแปลงง่ายลักษณะอารมณ์ สรุปได้ ดังนี้

(1) มีความรุนแรง บางทีสาเหตุเพียงเล็กน้อย อาจทำให้วัยรุ่นถึงกับฆ่าตัวตายได้ เช่น การที่พ่อแม่ ห้ามเที่ยว ห้ามคบเพื่อนบางคน

(2) เปลี่ยนแปลงได้ง่าย เช่น มีอารมณ์โกรธ และดีใจในเวลารวดเร็ว

(3) ขาดการควบคุมและแสดงออกทางอารมณ์

(4) อารมณ์บางชนิด โดยเฉพาะอารมณ์ผิดหวัง บางครั้งอารมณ์ลดความรุนแรงลงไป แต่ยังคงค้างอยู่ให้ให้จิตใจเศร้า ว่าเหว่ อาจเกิดความเครียดได้

2) บุคลิกภาพและพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น บุคลิกภาพเป็นส่วนหนึ่งของมนุษย์ เกิดจากการผสมผสานขององค์ประกอบด้านอื่นๆ ได้แก่ ร่างกาย อารมณ์ สติปัญญา และสังคม นักจิตวิทยาบอกว่า บุคลิกภาพเป็นผลงานของความคิดความรู้สึกที่บุคคลมีต่อตนเอง โดยประเมินจาก 2 แหล่งคือ การประเมินจากความคิดตนเองและการประเมินจากความเข้าใจคนอื่นที่มีต่อตน

1.5.3 ปัจจัยทางสังคม

เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนักเรียน สังคมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของนักเรียนวัยรุ่นที่มีผลต่อพฤติกรรม แบ่งได้ 3 ส่วน คือ 1. ครอบครัวและพฤติกรรมวัยรุ่น 2. โรงเรียนและพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น และ 3. ชุมชนและพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น

1) ครอบครัวและพฤติกรรมวัยรุ่น ครอบครัวเป็นสังคมหน่วยย่อยของนักเรียนซึ่งประกอบด้วย พ่อแม่ ลูก พี่น้อง และญาติ

(1) ลักษณะครอบครัวที่ดี

- สมาชิกในครอบครัวมีสัมพันธภาพที่ดี ทำให้วัยรุ่นปรับตัวได้ดี
- พ่อแม่เข้าใจลักษณะธรรมชาติความต้องการของวัยรุ่น
- พ่อแม่ทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดี วัยรุ่นมีแนวโน้มที่จะรับพฤติกรรมที่ดี
- ครอบครัวเลี้ยงดูแบบประชาธิปไตย วัยรุ่นเป็นตัวของตัวเองฉลาด

รอบรู้มีความคิดสร้างสรรค์

- ครอบครัวที่เปิดโอกาสให้เด็กได้รับคำอธิบาย อธิบายและตัดสินใจทำให้

วัยรุ่นพัฒนาไปในทางที่ดี

- คนในครอบครัวสอนให้เด็กวัยรุ่นรู้จักสิทธิและหน้าที่
- ครอบครัวมีการอบรมสั่งสอน วัยรุ่นเรียนรู้ปฏิบัติตาม

มาตรฐานของกลุ่ม

- พ่อแม่มีเจตคติที่ดีต่อบุตร
- ครอบครัวไม่ใช้มาตรฐานผู้ใหญ่ตัดสินพฤติกรรมเด็ก
- พ่อแม่ไม่ดูค่า วิจารณ์ หรือทำโทษ เมื่อเด็กอยากรู้ อยากเห็น

อยากมีอิสรภาพ

- ผู้ใหญ่ต้องเข้าใจเรื่องอุดมการณ์ของเด็กที่มีต่อตนเอง
- พ่อแม่ตระหนักถึงอารมณ์ของเด็กวัยรุ่น เมื่อมีน้องใหม่เด็กอาจ

อารมณ์ฉุนเฉียว ไม่ค่อยร่วมมือและอาจทะเลาะวิวาทกัน เพราะเด็กสนใจเพื่อนมากกว่าสมาชิกในครอบครัว

(2) อิทธิพลของครอบครัวที่มีต่อพฤติกรรมวัยรุ่น

- บรรยากาศในครอบครัว พ่อแม่เป็นประชาธิปไตยทำให้ลูกมีความอบอุ่นกล้าแสดงออก กล้าแสดงความคิดเห็น ลูกมีความสุข รักครอบครัว มีพฤติกรรมไปในทางที่ดี ถ้าตรงกันข้ามคือ เข้มงวด เต็มไปด้วยกฎระเบียบ ลูกก็มีพฤติกรรมเก็บกด ไม่แสดงความคิดเห็น หลบหนี เบื่อครอบครัวอาจคบเพื่อนเกเร เสพยาเสพติดก็เป็นได้

- การอบรมเลี้ยงดู พ่อแม่ที่คอยให้กำลังใจเอาใจใส่ลูกก็จะแสดงพฤติกรรมดี หากบ้านขาดความอบอุ่นวัยรุ่นก็จะพยายามหาเพื่อนนอกบ้าน หากเพื่อนไม่ดีอาจเป็นคนมีปัญหาได้

- ต้นแบบ พ่อแม่ พ่อแม่ควรเป็นตัวอย่างที่ดีของลูก อยู่ใกล้ชิดลูก วัยรุ่นเขาก็จะเป็นคนรักบ้านและมีโอกาสที่จะรับเอาพฤติกรรมที่ดีนั้นได้

1.5.4 ปัจจัยทางกายภาพ

ปัจจัยทางกายภาพของชุมชน ได้แก่ ประเภท ขนาดที่ตั้ง มีผลทำให้พฤติกรรมเหมือนหรือแตกต่างกันได้ ปัจจัยทางกายภาพแบ่งได้ 3 ประการ คือ ปัจจัยทางบ้าน ปัจจัยทางโรงเรียน และปัจจัยทางสังคม

1) ปัจจัยทางบ้าน แบ่งได้ 2 ประเภท คือ

(1) ปัจจัยทางบ้านในลักษณะของสังคม หมายถึง ความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัว และบรรยากาศในครอบครัว

(2) ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ จำนวนสมาชิกขนาดบ้าน สภาพแวดล้อมและอื่นๆ เช่น เครื่องอำนวยความสะดวก เครื่องบันเทิงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในฐานะปัจจัยแวดล้อม แออด นักเรียนมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น ก้าวร้าว ดิถยาเสพติด หรือมีความผิดทางเพศ

2) ปัจจัยทางโรงเรียนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของนักเรียนวัยรุ่น ได้แก่ ประเภทของโรงเรียน ขนาดโรงเรียน ชื่อเสียงของโรงเรียน และสภาพแวดล้อมจากประเภทดังกล่าว มีผลทั้งในด้านการส่งเสริมพฤติกรรมที่ดีและช่วยทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ เช่น โรงเรียนที่แวดล้อมไปด้วยโรงแรม แหล่งอบายมุขเป็นส่วนช่วยทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนนักเรียนในโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมักแสดงตัวและมีพฤติกรรมไปในทางตรงกันข้าม

3) ปัจจัยทางสังคม ชุมชนจะมีองค์ประกอบทั้ง 3 ส่วน คือ บ้าน โรงเรียน และชุมชน นักเรียนวัยรุ่นอาจมีพฤติกรรมแตกต่างไปตามลักษณะทางกายภาพ ดังนี้คือ ประเภทของชุมชน ขนาดของชุมชน ที่ตั้งของชุมชน พฤติกรรมที่แตกต่างขึ้นอยู่กับลักษณะทั้ง 3 หากเป็นประเภทชุมชน พฤติกรรมก็จะแตกต่างจากชุมชนย่านธุรกิจ คือ พฤติกรรมที่ขาดความกระตือรือร้น หัวอ่อน เพราะพฤติกรรมมีแหล่งที่มาอยู่ 2 แหล่ง คือ พันธุกรรมและสภาพแวดล้อม

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า วัยรุ่นเป็นช่วงของวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม ซึ่งสิ่งต่างๆเหล่านี้ เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อพฤติกรรม การแสดงออกและการปรับตัวของวัยรุ่น วัยรุ่นจึงเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดปัญหาการขาดเรียน พิกัด และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่ชอบทดลองและเสี่ยงอันตราย คึกคะนอง ทำให้วัยรุ่นมีความสามารถในการรับรู้และตอบสนองอันตรายค่อนข้างน้อย

2. อุบัติเหตุจราจรและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร

2.1 ความหมายอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุ ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546 : 1385) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

นันทน์ภัส หงษ์เวียงจันทร์(2546: 30) อธิบายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมายมาก่อน ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย พิการ สูญเสียทรัพย์สิน โดยที่ไม่ต้องการให้เกิดขึ้น

สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่ม 8 (2552 : 1) อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ถือกันว่าเป็นความบังเอิญที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจและไม่คาดฝันมาก่อน คำว่า อุบัติเหตุ ตรงกับคำว่า Accident ในภาษาอังกฤษ ซึ่งทางการแพทย์หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดฝัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเนื้อเยื่อ และทางเมตาโบลิซึมของร่างกายให้ปรากฏ

จากที่ได้กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยความบังเอิญ ซึ่งมีผลทำให้เกิดความเสียหาย

อุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจากการขนส่ง หรือการจราจร หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือขนส่ง (สาธิต อินตา, 2546 : 11อ้างถึงใน เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี, 2548 : 6)

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง การได้รับการบาดเจ็บจากการเกิดเหตุการณ์ ที่ไม่ได้คาดคิดจากการเดินทาง หรือการใช้พาหนะเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (เวชกา กลิ่นวิจิต, 2544 : 4 อ้างถึงใน เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี, 2548 : 7)

จากที่ได้กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการเดินทางหรือการใช้พาหนะ

2.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีองค์ประกอบหลายประการ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2546: 10 อ้างถึงใน ปภัสสร พรวัฒนา, 2548: 10-13) ได้แก่ กลุ่มปัจจัยด้านคน กลุ่มปัจจัยด้านพาหนะ กลุ่มปัจจัยด้านถนน และกลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

2.2.1 กลุ่มปัจจัยด้านคน

เป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 82 จากรายงานของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ (ศขส.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลังจากปี พ.ศ. 2539-2543 พบว่า สาเหตุสำคัญ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับตัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถผิด

กฎหมายจราจร ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น วัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยมาก มีการดื่มสิ่งที่ทำให้เกิดความมึนเมา โดยเฉพาะเครื่องดื่มที่เป็นแอลกอฮอล์ถึงร้อยละ 40 ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ละเลยต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับจราจร และการขออนุญาตใบขับขี่มากที่สุด

2.2.2 กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ

สาเหตุที่พบบ่อย คือรถขาดมาตรฐาน บรรทุกเกินอัตรา และอุปกรณ์ชำรุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ มีมากถึงร้อยละ 80 รองลงมาคือรถปิกอัพ โดยเฉพาะที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารเป็นร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีรถจำนวนทั้งสิ้น 21.7 ล้านคัน เป็นรถจักรยานยนต์ 15 ล้านคัน ปริมาณรถทั้งหมดเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 14 ล้านคัน แต่เป็นรถจักรยานยนต์เฉลี่ยถึงปีละ 1 ล้านคัน จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ พบว่า มีหลายสิ่งที่น่าจะปรับปรุงที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การดื่มเอาขาดั้งขึ้น การดัดแปลงรถ การถอดอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น กระจกรถ ไฟเลี้ยวของรถ เป็นต้น

2.2.3 กลุ่มปัจจัยด้านถนน

จากข้อมูลกรมทางหลวงปี พ.ศ. 2544 ถนนในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 227,940 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นถนนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนปลอดภัยมาตรฐาน จำนวน 53,436 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 23.44 และที่เหลือเป็นถนนรองหรือถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงร้อยละ 76.56 ได้แก่ ถนนโครงการเร่งรัดพัฒนาชนบท(รพช.) ถนนกรมชลประทาน ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล การทางพิเศษ ถนนโยธาธิการ ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และถนนในเมือง จึงเห็นได้ว่า ประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาเรื่อง ความปลอดภัยด้านถนนเท่าที่ควร และถนนส่วนใหญ่มีหลายหน่วยงานทำหน้าที่รับผิดชอบ และเป็นที่น่าสังเกตว่า ถนนรองดังกล่าวเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร พื้นที่ผิวจราจรที่เป็นหลุมเป็นบ่อขนาดเล็กและใหญ่ มักจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับสัญญาณไฟที่ชำรุดในต่างจังหวัด โดยเฉพาะเวลากลางคืน มักจะเปิดสัญญาณไฟเป็นเหลืองกระพริบบริเวณทางแยก จึงเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ไม่ยอมทางกันทางโค้งที่ขาดเครื่องหมายเตือน หรือเครื่องหมายสะท้อนข้างทางทำให้ยานยนต์วิ่งออกนอกเส้นทางได้ง่าย บริเวณทางแยกมักไม่มีเครื่องหมายสัญญาณหยุด หรือ“ให้ทาง” เตือนผู้ขับขี่ เป็นต้น รวมทั้งการออกแบบเกาะกลางถนนที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชา พื้นที่เกาะกลางถนนมักจะมีต้นไม้สูงกว่า 1 เมตร ทำให้ปิดกั้นทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ ที่ต้องการจะเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมา

2.2.4 กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 16 ปัจจุบันมีการเอาใจใส่ด้านนี้น้อยมาก ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น สิ่งก่อสร้างที่ปรากฏอยู่บนผิวจราจรซึ่งมักจะบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ และขาดเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ผ่านไปมา การติดตั้งตู้โทรศัพท์ ไปรษณีย์ เครื่องหมายจราจร ป้ายโฆษณา ตลอดจนการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ที่ปกชวยด้านขวามือ มักจะปิดกั้นทัศนวิสัย ระหว่างผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมาหรือจะเลี้ยวซ้ายเข้าชวยกับผู้ที่จะขับออกมาจากชวย การติดตั้งแผ่นเหล็กสะท้อนแสงขนาดใหญ่ (raised reflector) บนพื้นผิวจราจรเพื่อใช้ในการแบ่งช่องจราจร มักเป็นอันตรายกับรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะกับรถจักรยานยนต์ที่เกิดพลิกคว่ำได้ง่ายเมื่อล้รถไปกระทบกับแผ่นเหล็กดังกล่าว และจากการศึกษา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งในและทางต่างประเทศ พบว่า “คน” เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร (road users) ถึงร้อยละ 95 รองลงมาได้แก่องค์ประกอบด้านยานพาหนะอาจเกิดความบกพร่อง ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงพอสำหรับการใช้งาน และองค์ประกอบสุดท้ายที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่ ถนน และสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อและเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ปลอดภัย อันได้แก่ ความบกพร่องด้านวิศวกรรมของถนนสภาพคอขวดทางโค้งอันตราย ตลอดจนสภาพฝนตกมีหมอกควัน เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น พบว่าสาเหตุที่เป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้แก่ กลุ่มปัจจัยด้านคน กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ กลุ่มปัจจัยด้านถนน กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญคือจากคนซึ่งพบว่ามีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุโดมิโน ซึ่ง ไฮน์ริช (H.W.Heinrich)อ้างถึงใน วิจิตร บุญยโทตระ,2536:7) กล่าวว่า การบาดเจ็บและการเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว ใกล้เคียงกัน เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ซึ่งโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้แก่

1. สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล
2. ความบกพร่องของบุคคล
3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
4. อุบัติภัย
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย

นั่นคือสภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะ ความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น

(ทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มั่งง่าย)ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือการเสียหาย

ตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปต้องล้มลงตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก) กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยการบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

จากข้อมูลดังกล่าวสรุปได้ว่า พฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของคน เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุจราจร ดังที่ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิดา เริงจิต (2550 : 162-163) ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังนี้

1) การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ จากสถิติ พบว่า ร้อยละ 50 ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปกดการทำงานของสมอง ทำให้สั่งงานช้าลง การตัดสินใจช้า กระชาระยะผิดพลาด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่รู้กฎจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ

3) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกหัดการขับขี่อย่างถูกวิธีส่วนใหญ่มักจะฝึกหัดขับขี่กันเอง ทำให้ไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยและพบว่า มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

4) ขาดการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์บกพร่องก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ดังนั้นจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญในการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว โดยเน้นมาที่พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

2.3 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.3.1. ความหมาย และองค์ประกอบของพฤติกรรม

1) ความหมายของพฤติกรรม พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546 : 768) ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

พจนานุกรมลองแมน ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมไว้ว่า เป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอก รวมทั้งกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นไปอย่างมี

จุดมุ่งหมาย สังเกตเห็นได้ หรือเป็นกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้ตัว (Goldenson, 1984 : 90)

สุรพล พะยอมแย้ม (2545 : 18-19) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยา นั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้น หรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ การกระทำ หรือ พฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้ จะกระทำด้วยสาเหตุ หรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าที กิริยาอาการ อาจแตกต่างกันไปเมื่อ บุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้เป็นเพราะการกระทำในแต่ละ ครั้งของบุคคลในสภาพร่างกายที่ปกติล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจอัน ประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมแต่ละคราว เปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือการแสดงออก อันเนื่องมาจากการได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าต่างๆ ทั้งภายในหรือภายนอก ซึ่งผ่านกระบวนการคิด และตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำกิจกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรม แต่ละคราวมีการเปลี่ยนแปลง หรือปรับเปลี่ยนไปในแต่ละสถานการณ์เสมอ

2) องค์ประกอบของพฤติกรรม

บลูม (Bloom, 1975 อ้างถึงใน นกมล บำรุงกิจม, 2544 : 14-15) กล่าวถึง พฤติกรรมว่าเป็นกิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่อาจจะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ สามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

(1) พฤติกรรมด้านความรู้ (cognitive domain) พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับ ความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริง การพัฒนาความสามารถ ทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณเพื่อ ประกอบการตัดสินใจ โดยเริ่มต้นจากความรู้ในระดับต่าง ๆ และเพิ่มการใช้ความคิดและพัฒนา สติปัญญาเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

(2) พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (affective domain) พฤติกรรมด้านนี้ หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจซึ่งได้แก่ ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ ความไม่ชอบ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบาย และต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้

(3) พฤติกรรมด้านทักษะพิสัย (psychomotor domain) พฤติกรรมด้านนี้ เป็นการปฏิบัติที่บุคคลแสดงออกมาเกี่ยวกับการใช้ความสามารถที่แสดงออกมาทางร่างกายและ สังเกตเห็นได้พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่ายในแต่ละกระบวนการที่ก่อให้เกิด พฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลา และการตัดสินใจหลายขั้นตอน

จะเห็นได้ว่า พฤติกรรมเป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน และ พฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมามีแตกต่างกัน ทั้งนี้ สืบเนื่องจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของ ครอบครัว การศึกษา และการรับรู้ หรือเรียนรู้ จากสภาพสังคมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีผลต่อพฤติกรรม ทั้งสิ้นโดยพฤติกรรมที่แสดงออก อาจสามารถสังเกตได้และสังเกตไม่ได้ อาจเป็นไปได้ในทางคล้อย ตามหรือต่อต้าน และอาจเป็นไปได้ในทางที่เป็นคุณหรือโทษต่อเจ้าของพฤติกรรมเองซึ่งล้วนเป็นผล มาจากอิทธิพลของประสบการณ์ที่เกิดจากการเรียนรู้ และสิ่งแวดล้อม

2.3.2 ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

แลงลี (Langlie, 1977 อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง, 2545 : 47) กล่าวว่า พฤติกรรมการป้องกัน คือกิจกรรมที่บุคคลกระทำโดยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันการ เกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งการสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค

แฮริส และกูเทน (Harris and Guten, 1979 อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง, 2545 : 47) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรมการป้องกัน (protective behavior) ไว้ว่า หมายถึง การกระทำ ของบุคคลที่ทําเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะ สุขภาพที่ดี

พฤติกรรมการป้องกัน จึงหมายถึง กิจกรรมที่บุคคลกระทำอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันปัญหา ส่งเสริม และคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

2.3.3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1) ความหมาย

อลิสา จันทรเรือง (2545 : 11) ได้ให้นิยามของ พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไว้ว่า หมายถึง การกระทำที่แสดงออกของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ถึงลักษณะของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วย พฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการไม่ดื่ม สุราหรือของมีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่

วาสนา สายเสมา (2548 : 7) ได้ให้นิยามของ พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ไว้ว่า การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ประพฤติ ปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ที่แสดงถึงความระมัดระวังในการขับขี่ แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะก่อนขับขี่ ได้แก่ การตรวจสภาพรถ อุปกรณ์ของรถ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุรา และระยะขับขี่ ได้แก่ การขับขี่รถโดยปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยง อันตราย และการมีมารยาทในการขับขี่

จากความหมายของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กล่าวมา ผู้วิจัยจึงได้นิยามความหมายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในการศึกษานี้ ให้หมายถึง การแสดงออกถึงการใช้ความระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ประกอบด้วย การเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่ คือ การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และการไม่ดื่มสุราหรือสิ่งมีเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่ การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การไม่ขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และการมีมารยาทในการขับขี่

2) ข้อปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (ม.ป.ป.: 15) ได้ให้แนวปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

- (1) ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
- (2) ไม่ควรบรรทุกสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไป เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่รถทรงตัวไม่ดี
- (3) หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่นๆ
- (4) หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างช่องทางเดินรถ
- (5) อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกิน ควรติดตั้งลดเสียงที่ท่อไอเสีย
- (6) ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกหรือทางที่ออกจากซอย ซึ่งร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดตรงทางแยก
- (7) ควรดูกระจกส่องหลัง และให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
- (8) ควรขับรถช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกลงจัด
- (9) ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนนหรือวิ่งตัดหน้า
- (10) งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์
- (11) รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลมและเสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
- (12) อย่าดื่มพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
- (13) ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่อยู่เสมอ

(14) ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่ช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศีรษะ หมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บของสมองได้ถึง 3 เท่า

(15) ควรสวมแว่นตา เพื่อป้องกันฝุ่นหรือแมลงเข้าตาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งจะทำให้มองเห็นทางไม่ชัดเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(16) หลีกเลี้ยงเสื้อผ้าที่รุ่มร่าม เมื่อขับขี่ หรือนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ ควรสวมเสื้อผ้าหรือแต่งตัวให้รัดกุม เพราะช่วยป้องกันเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่ให้ผิวหนังถลอกหรือเป็นแผลได้ ชนิดของเสื้อผ้าที่เด่นชัด จะช่วยให้คนขับรถข้างเคียงเห็นได้ชัดขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีข้อแนะนำสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากบทความ “ขับขี่ปลอดภัยไปกับสยามวอลล์” (บริษัท สยามวอลล์ จำกัด, 2547 ข อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา, 2548 : 15) มีรายละเอียดดังนี้

1. อย่าปล่อยให้ตัวท่านเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุ การเบรกกะทันหันอาจเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ถ้าผู้ขับรถคันอื่นไม่สามารถสนองตอบได้ทันหรือหลบรถท่านไป ผลที่เกิดตามมาก็คืออุบัติเหตุ ดังนั้นควรขับอย่างมีสติเสมอ

2. เปิดตาและมีสติเสมอ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยสำหรับตัวท่านและผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกับท่านอย่างกรณีขับกลางคืนท่านควรขับอยู่เลนส์ซ้ายหรือชิดซ้ายและควรสวมเสื้อผ้าสีสว่างและเปิดไฟหน้ารถในยามค่ำคืน เมื่อท่านขับรถควรระลึกไว้ว่าอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ซึ่งสาเหตุอาจไม่เกิดจากท่าน แต่อาจเป็นผู้ขับขี่คนอื่น ดังนั้นควรพยายามขับรถให้ปลอดภัยที่สุดเต็มความสามารถตลอดเวลา

3. ให้สัญญาณก่อนแต่เนิ่นๆ การให้สัญญาณเพื่อบอกความประสงค์ของท่านว่าจะเลี้ยวหรือหยุด ควรบอกแต่เนิ่นๆ อย่างถูกต้อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจคาดไม่ถึง

4. รักษาระยะปลอดภัยรอบรถของท่านไว้ให้ได้ ในกรณีที่พบว่าช่องทางที่ท่านจะขับรถแคบเกินไป ควรขับชิดไปทางใดทางหนึ่งหรือเปลี่ยนใช้เส้นทางอื่นหรือให้สัญญาณรถที่แล่นตามมาด้านหลังให้แซงขึ้นหน้า ดังนั้นท่านต้องเพิ่มความห่างให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อไว้หลบหลีกเมื่อผู้อื่นผู้ใดกระทำผิด

5. การมีคนซ้อนท้ายเพิ่มอันตราย การมีคนซ้อนท้ายอันตรายมากกว่าการขี่คนเดียว ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขี่ และจะต้องระวังไม่สร้างความตกใจแก่ผู้โดยสารด้วยการหักเลี้ยวทันทีเพิ่มความเร็วมากหรือเบรกกะทันหันรถจะเสียการทรงตัวอันตรายมาก

6. ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์

- ตรวจสอบสภาพรถ ระบบไฟและไฟสัญญาณต้องอยู่ในสภาพดีใช้งานได้
- เบรกต้องไม่ตึงหรือหย่อนเกินไปหยุดรถได้ดี

- กระจกข้างสามารถมองเห็นข้างหลังได้อย่างชัดเจน
- แตรมีเสียงดังพอเหมาะ สามารถใช้งานได้ดี
- ไม่ควรนั่งซ้อนเกินกว่า 1 คน
- ไม่ควรบรรทุกสิ่งของ ที่มีน้ำหนักมากหรือขนาดใหญ่เกินไปจนมีผล

ต่อการทรงตัวหรือการมองเห็นด้านหลัง

- ต้องสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้ง

7. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

- ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - สวมหมวกนิรภัย ครอบกระบังหน้า หรือสวมแว่นตากันสะเก็ด พร้อม
- รัดสายรัดคางทุกครั้ง

15 เมตร

ทางร่วม เป็นต้น

- ก่อนเลี้ยวควรให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวเป็นระยะทางอย่างน้อย
 - ควบคุมความเร็วในบริเวณคับขัน เช่น สะพาน ทางแยก ทางเลี้ยว
 - ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและป้ายสัญญาณจราจรอย่างเคร่งครัด
 - การขับขี่ควรชิดซ้าย เพื่อเปิดทางสำหรับรถยนต์วิ่ง
 - ขับขี่โดยใช้สองมือ และไม่ควรถือสิ่งของไว้ในมือขณะขับขี่ควรใช้สาย
- รัดไว้กับเบาะด้านหลังหรือใส่ตะกร้า

- ในกรณีที่มีฝนตก มีลมพายุ อาจทำให้ถนนลื่น ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ห้ามหยอกล้อกันระหว่างขั้รถจักรยานยนต์ และห้ามใช้เป็นพาหนะ
- ในการดึงหรือดันพาหนะอื่น ๆ เช่น รถจักรยานหรือรถเข็น

8. หลังขับขี่รถจักรยานยนต์

- ควรจอดรถในบริเวณที่จัดไว้สำหรับรถจักรยานยนต์เท่านั้น
 - ห้ามจอดรถกีดขวางประตูเข้า-ออก รถดับเพลิงและบริเวณหัวต่อน้ำดับเพลิง
- จากที่ได้กล่าวมาจะเห็นว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะการป้องกันเบื้องต้น ซึ่งการป้องกันในระดับนี้จะเน้นถึงความสำคัญของพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถ้าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ที่ถูกต้องและปลอดภัย ก็ย่อมไม่ก่อให้เกิดปัญหา ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ การเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่ คือการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และการไม่ดื่มสุรา หรือสิ่ง

มีนเม่าก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี การขับขีด้วยความระมัดระวัง การไม่ขับขีในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และการมีมารยาทในการขับขี

3. ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

3.1 กลุ่มแนวคิดจิตพฤติกรรมศาสตร์

แนวคิดจิตพฤติกรรมศาสตร์เป็นแนวคิดที่ใช้ในการอธิบายสาเหตุพฤติกรรมของบุคคลโดยใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism Model) เป็นกรอบในการกำหนด สาเหตุต่างๆ ของพฤติกรรม (ดวงเดือน พันธุมนาวิน, 2541: 105-108) ซึ่งตามรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมเชื่อว่าสาเหตุของพฤติกรรมของบุคคลมีอย่างน้อย 4 สาเหตุหลักดังนี้

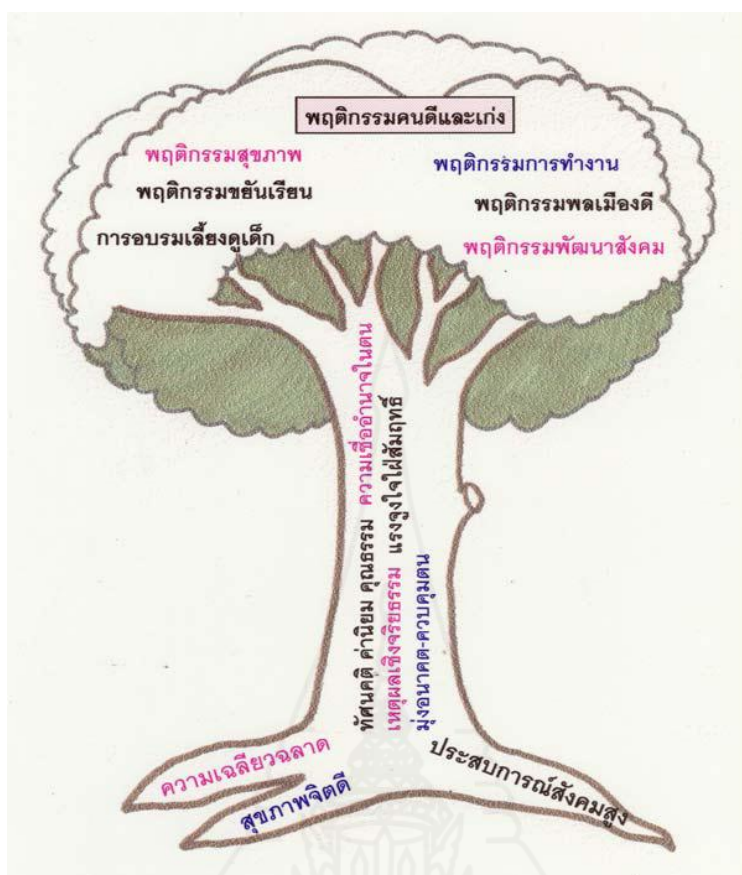
3.1.1 สาเหตุฝ่ายสถานการณ์ ซึ่งได้แก่ สิ่งต่าง ๆ ที่รอบตัว เช่น ป้ายสถานทางสังคม การสนับสนุนจากบุคคลรอบตัว เป็นต้น

3.1.2 สาเหตุฝ่ายจิตลักษณะเดิม ซึ่งเป็นจิตลักษณะหรือบุคลิกภาพที่ติดตัวมา หรืออาจเกิดจากการถ่ายทอดทางสังคม เช่น สุขภาพจิตประสบการณ์ทางสังคมสติปัญญาค่านิยม เป็นต้น

3.1.3 ปฏิบัติสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุฝ่ายสถานการณ์กับฝ่ายจิตลักษณะเดิม ซึ่งเรียกว่า ปฏิสัมพันธ์แบบกลไก (mechanical interaction)

3.1.4 สาเหตุฝ่ายจิตลักษณะตามสถานการณ์ หรือที่เรียกว่าปฏิสัมพันธ์ภายในตน (organismic interaction) เช่น เจตคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือความเครียดเกี่ยวกับเรื่องหนึ่ง เป็นต้น

ในประเทศไทยได้มีการวิจัยจำนวนหนึ่งของดวงเดือน พันธุมนาวินที่นำแนวคิดนี้ไปศึกษาพฤติกรรม พบว่า ผู้ที่อยู่ในสถานการณ์ประเภทเดียวกันแต่ยังมีพฤติกรรมหนึ่งในปริมาณที่ต่างกันนั้น เป็นเพราะคนเหล่านั้นมีจิตลักษณะต่าง ๆ ในปริมาณที่แตกต่างกันนั่นเอง ทั้งจิตลักษณะเดิม และจิตลักษณะตามสถานการณ์ จนสามารถสรุปเป็น “ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม” (ดวงเดือน พันธุมนาวิน, 2538) โดยเสนอในลักษณะของภาพต้นไม้ใหญ่ที่มีรากแก้ว 3 ราก แสดงให้เห็นจิตลักษณะ 8 ประการที่อาจเป็นสาเหตุทางด้านจิตใจ ซึ่งแบ่งได้ 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่รากประกอบด้วยจิตลักษณะ 3 ประการคือ สติปัญญา ประสบการณ์ทางสังคม และ สุขภาพจิต และส่วนที่ลำต้น ประกอบด้วยจิตลักษณะ 5 ประการ คือ แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตนเอง ความเชื่ออำนาจในตน เหตุผลเชิงจริยธรรม และ ทักษะคิด ค่านิยมและคุณธรรม ที่เกี่ยวกับพฤติกรรมเป้าหมายนั้น ดังแสดงในภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม (ดวงเดือน พันธุมนาวิน, 2538)

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า แนวคิดกลุ่มจิตพฤติกรรมศาสตร์เชื่อว่าสาเหตุของพฤติกรรมมนุษย์มาจากสาเหตุทั้งสาเหตุที่เป็นปัจจัยภายนอก อันได้แก่สถานการณ์แวดล้อมต่าง ๆ และปัจจัยภายใน คือจิตใจตัวเอง ตลอดจนปฏิสัมพันธ์ระหว่างจิตลักษณะเดิมและสถานการณ์ ปัจจุบันที่บุคคลประสบอยู่นอกจากนี้ยังเห็นว่า การจะพัฒนาพฤติกรรมของบุคคลให้ประสบความสำเร็จนั้นต้องอาศัยข้อมูลจากการวิจัยเป็นพื้นฐาน ดังนั้นในการพัฒนาคุณธรรม จริยธรรมของบุคคลตามแนวคิดของกลุ่มนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาถึงสาเหตุของพฤติกรรมของบุคคลตามรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมเพื่อที่จะค้นหาลักษณะหรือประเภทของกลุ่มเสี่ยง (มีจิตลักษณะและ/หรือพฤติกรรมบางประการที่ด้อยกว่ากลุ่มประเภทอื่น) และศึกษาปัจจัยเชิงเหตุหรือสาเหตุต่าง ๆ ของจิตลักษณะหรือพฤติกรรมจริยธรรมที่ต้องการพัฒนา

การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจะต้องป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยก่อน ซึ่งสาเหตุของการเกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายด้านด้วยกันไม่ว่าจะเป็นสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก และสาเหตุที่เกิดจากการกระทำของตนเอง ผู้วิจัยจึงต้องศึกษาสาเหตุการแสดงพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของนักเรียนว่าเกิดจากสาเหตุใด

การศึกษาถึงพฤติกรรมของมนุษย์จึงต้องอาศัยความรู้จากเนื้อหาวิชาหลายด้านรวมกัน เพื่อนำไปทำนายพฤติกรรมและพัฒนาพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีดังกล่าว จึงสามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดจากปัจจัยหลัก 2 ประการคือ ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยสิ่งแวดล้อม

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย ลักษณะทางชีวภาพหรือตัวแปรประชากร กับลักษณะทางจิตวิทยาหรือตัวแปรจิตวิทยาของคน ๆ นั้น
2. ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ซึ่งสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อบุคคลนั้นมีตั้งแต่ ครอบครัว เพื่อน ชุมชนและสังคม ซึ่งในการศึกษาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ในครั้งนี้ ผู้วิจัยให้ความสนใจศึกษาเฉพาะในส่วนของครอบครัว เพราะเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาที่ทำการศึกษานี้ส่วนใหญ่ยังพักอาศัยและอยู่ในความดูแลของครอบครัว ซึ่งครอบครัวเป็นสถาบันพื้นฐานทางสังคมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสมาชิกในครอบครัว โดยครอบครัวจะมีโอกาสและทำหน้าที่ในการถ่ายทอดคุณค่าวิธีประพฤติปฏิบัติ และสร้างมาตรฐานทางสังคมให้แก่สมาชิกรุ่นใหม่ของสังคม ดังนั้นสมาชิกของแต่ละครอบครัวของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาจึงมีความผูกพันกันอย่างแนบแน่นและใกล้ชิดกันมากที่สุด

3.2 ปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากกรอบแนวคิดในการวิจัยเบื้องต้น ที่ได้จากการนำแนวคิดจิตพฤติกรรมศาสตร์หรือรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism model) มาประยุกต์ใช้ คาดว่าปัจจัยที่น่าจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยปัจจัยส่วนบุคคล กับปัจจัยสภาพแวดล้อม (ปัจจัยด้านครอบครัว) ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมเพิ่มเติม ทั้งส่วนที่เป็นแนวคิดเชิงทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อค้นหารายละเอียดของปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่ควรนำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยที่สมบูรณ์ ผลการทบทวนวรรณกรรมเพิ่มเติมพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่คาดว่าน่าจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยปัจจัยทางชีวภาพ และปัจจัยทางจิตวิทยา ซึ่งจะได้นำเสนอในรายละเอียดต่อไป

3.2.1 ปัจจัยหรือลักษณะทางชีวภาพ ปัจจัยกลุ่มนี้ประกอบด้วย ระดับการศึกษา อายุ เพศ อาชีพ และรายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1) ระดับการศึกษา เป็นพื้นฐานสำคัญของการรู้จัก การตัดสินใจ ตระหนักถึงความสำคัญ แสวงหาความรู้และวิธีการที่ดีในการส่งเสริมสุขภาพ จากการศึกษาของอลิสา จันท์เรือง (2545 : 108) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) อายุ เป็นข้อบ่งชี้ถึงวุฒิภาวะหรือความสามารถในการส่งเสริมพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งมีความแตกต่างกันตามระดับพัฒนาการ ซึ่งวัยรุ่นเป็นวัยที่ต้องประสบความสำเร็จ มีความยุ่งยาก มีปัญหาต่าง ๆ มากมาย และมีความลำบากในการปรับตัว เพราะเป็นช่วงของวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อพฤติกรรมการแสดงออกและการปรับตัวของวัยรุ่น

3) เพศ เป็นปัจจัยหนึ่ง que แสดงถึงความแตกต่างของความสามารถ ด้านร่างกาย ในการริเริ่มหรือจัดการกับสิ่งแวดล้อมที่ต่อเนื่อง และยังเป็นข้อกำหนดในการดูแลตัวเอง เพศจัดอยู่ในปัจจัยด้านชีวะสังคมซึ่ง Pander พบว่ามีผลโดยตรงต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ (Pander, 1996 : 68) เพศเป็นองค์ประกอบหรือคุณลักษณะพื้นฐานของบุคคล ความแตกต่างระหว่างเพศมีผลต่อการมีสถานภาพและบทบาททางสังคม อาชีพ การศึกษา รวมทั้งการมีส่วนร่วมในสถาบันทางสังคมอื่นๆ (นงนุช จตุราบัณฑิต, 2550 : 3) ในส่วนพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ นั้น เพศเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมากมักจะพบเพศชายมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้วัยรุ่นชายมีนิสัยชอบเสี่ยงทำหาย การแสดงความเป็นลูกผู้ชายต้องขับรถให้เร็ว หวาดเสียว และมักมีพฤติกรรมเสี่ยงเกี่ยวกับการดื่มสุรา การฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องจากความคึกคะนอง ชอบความผาดโผนมีความกล้าในการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากกว่าเพศหญิง ทำให้โอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีมากกว่าในเพศหญิง (อลิสา จันท์เรือง, 2545 : 54)

4) ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เป็นกระบวนการสร้างความรู้ ทักษะ และเจตคติด้วยการนำเอาประสบการณ์เดิม มาบูรณาการเพื่อสร้างความรู้ใหม่ขึ้น การเรียนรู้จากประสบการณ์ที่เป็นรูปธรรมเป็นประสบการณ์การเรียนรู้ที่เกิดจากความรู้สึกรับรู้ของบุคคลเมื่อได้ทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งและผู้นั้นสังเกตแสดงความคิดเห็นหรือให้ข้อมูลสะท้อนสิ่งที่ได้จากการสังเกตและนำการสังเกตมาประมวลสร้างเป็นแนวคิดต่าง ๆ เป็นทฤษฎีหรือกฎเกณฑ์ของตนเอง สุดท้ายผู้เรียนจะนำผลสรุปของสิ่งที่เรียนรู้ไปทดลองใช้กับสถานการณ์ใหม่ที่ต่างออกไป (active experimentation) และหมุนเวียนอยู่ในวงจรการเรียนรู้อีก ดังนั้นถ้านักเรียน นักศึกษามีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระยะเวลาที่มากกว่าและเคยประสบอุบัติเหตุ

หลายครั้งน่าจะมีพฤติกรรมกำบังหรือการข่มขู่ที่ระมัดระวัง และสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ดีกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์กำบังหรือการข่มขู่ในระยะเวลาที่น้อยกว่า

5) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการกำบังหรือการข่มขู่ การรับรู้จะทำให้บุคคลมีความจำ ความคิด หรือการเรียนรู้ ดังนั้นเยาวชนที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุดังกล่าวจะต้องทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงพอสมควร จึงทำให้เกิดการเรียนรู้ถึงผลกระทบเชิงลบจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่หากได้รับอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย ก็จะไม่มีการเกิดพฤติกรรมกำบังหรือการข่มขู่ เนื่องจากจะไม่ทำให้บุคคลเรียนรู้ผลกระทบเชิงลบ (อาภาพรณ คงสงค์, 2543 : 127)

3.2.2 ปัจจัยหรือลักษณะทางจิตวิทยา ปัจจัยกลุ่มนี้ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ ดังมีรายละเอียดดังนี้

1) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร หมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับ เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ความเร็วในการขับขี่ การบรรทุก การเลี้ยว การแซง และการกลับรถ เป็นต้น ซึ่งความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร น่าจะมีผลต่อพฤติกรรมกำบังหรือการข่มขู่ เพราะสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเนื่องมาจากการขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เพื่อทำนายพฤติกรรมกำบังหรือการข่มขู่จากการกำบังหรือการข่มขู่

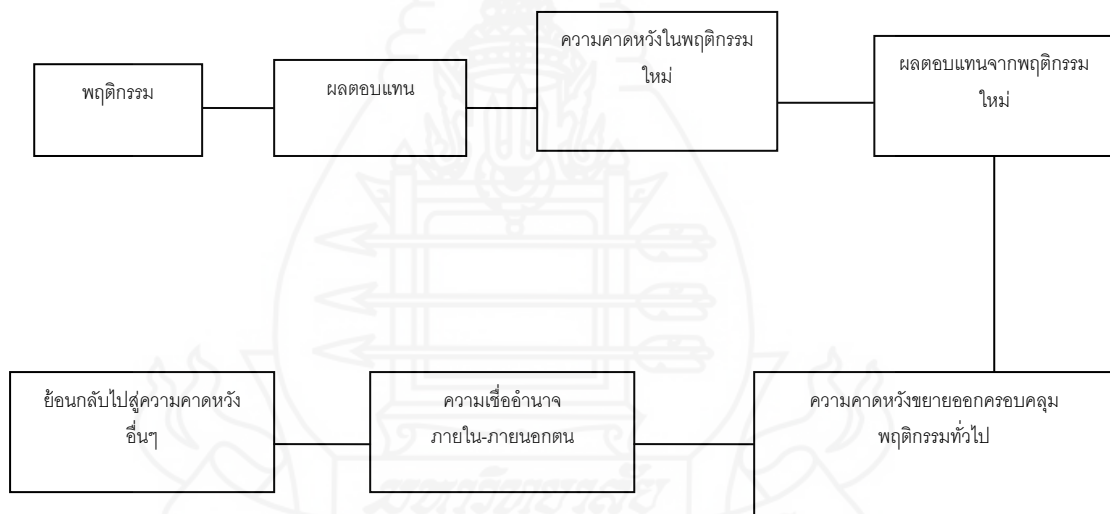
2) ความเชื่ออำนาจภายในตน

ความเชื่อ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความเข้าใจของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง อาจมีหรือไม่มีเหตุผล ความเชื่อมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของบุคคล เมื่อบุคคลมีความเชื่ออย่างใด ความเชื่อนั้นจะเป็นตัวกำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตามสิ่งที่ตนเชื่อทั้ง ๆ ที่บางครั้งความเชื่อนั้นอาจจะไม่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงก็ตาม (Rokeach, 1970: 214 อ้างถึงใน รัชดา ไชยโยธา, 2543 : 15)

ส่วนความหมายของความเชื่ออำนาจควบคุม รอตเตอร์ (Rotter, 1971 : 28 อ้างถึงใน รัชดา ไชยโยธา, 2543 : 15) ได้อธิบายความหมายของความเชื่ออำนาจควบคุม หมายถึง การที่บุคคลอธิบายถึงสาเหตุของการแสดงพฤติกรรมของตนว่ามีสาเหตุมาจากตนเอง หรือมีสาเหตุมาจากปัจจัยภายนอกตน การที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันไปนั้นก็เนื่องจากความคิด ประสบการณ์ และความเชื่อของแต่ละบุคคล ซึ่งมีอำนาจในการควบคุมตนเอง ผู้ที่เชื่อว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของตนเอง และตนเองสามารถควบคุมกำหนดหรือแก้ไขสถานการณ์ได้จะมีพฤติกรรมไปลักษณะหนึ่งในขณะที่ผู้ที่เชื่อโชคชะตาเคราะห์กรรม หรืออำนาจ

ของผู้อื่นจะคิดว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากอำนาจภายนอก และคิดว่าตนเองไม่สามารถ บังคับ ควบคุม หรือแก้ไขสถานการณ์ได้ก็ย่อมมีพฤติกรรมเป็นอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งแตกต่างกันไป ตามความเชื่อนั้น ซึ่งความเชื่อนี้เรียกว่า ความเชื่ออำนาจภายใน - ภายนอกตนหรือความเชื่ออำนาจ ควบคุม (Locus of Control)

โรตเตอร์ (Rotter, 1966 : 2-3) ได้อธิบายความเชื่ออำนาจควบคุมโดย อาศัยทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมว่าผลตอบแทนที่ได้จากพฤติกรรมอันหนึ่งของบุคคลย่อมก่อให้เกิด ความหวังว่าจะต้องได้รับผลตอบแทนเช่นเดียวกันในพฤติกรรมอันใหม่ ความคาดหวังเหล่านี้ก่อตัว ขึ้นจากพฤติกรรมหรือเหตุการณ์เฉพาะอันใดอันหนึ่งก่อนแล้วจึงขยายไปครอบคลุมพฤติกรรมหรือ เหตุการณ์อื่น ๆ จนกลายเป็นบุคลิกภาพสำคัญในตัวบุคคลนั้น ซึ่งก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน ภายนอกตน นอกจากนี้ผลตอบแทนในแต่ละครั้งยังอาจทำให้ความคาดหวังครั้งต่อไปสูงขึ้นหรือ ต่ำลงด้วย ถ้าเป็นไปตามที่หวังความคาดหวังครั้งต่อไปก็จะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าผิดหวังความคาดหวังก็จะ ลดลง ดังแสดงในภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2-2 รูปแบบที่ก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน – ภายนอกตน

ที่มา : J.B.Rotter, “Generalized Expectancies for Internal Versus External Control of Reinforcement,” Psychological Monographs 80 (1966) : 11-12.

จากแนวความคิดของโรตเตอร์ ได้สรุปความเชื่ออำนาจควบคุมในเชิง การรับรู้ต่อผลตอบแทนของการกระทำของบุคคล ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้คือ

- ความเชื่ออำนาจภายในตน (Internal Locus of Control) หมายถึง การที่บุคคลมี ความเชื่อหรือรับรู้สาเหตุการณ์หรือสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นกับตนนั้นเป็นผลมาจากการ กระทำหรือความสามารถของตนเองและตนเองสามารถควบคุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้

- ความเชื่ออำนาจภายนอกตน (External Locus of Control) หมายถึง การที่บุคคลมีความเชื่อหรือรับรู้สาเหตุการณ์หรือสิ่งต่างที่เกิดขึ้นกับตนนั้น ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของบุคคลอื่นหรืออำนาจภายนอกตนที่ไม่สามารถควบคุมได้ ได้แก่ โชคชะตาเคราะห์กรรมความบังเอิญ และบุคคลอื่น

วอลสตัน เมคส์ และวอลสตัน (Walston Maides and Wallston, 1978 อ้างถึงใน เสาวลักษณ์ คัชมาตย์, 2540 : 22) ได้ดัดแปลงเครื่องมือวัดความเชื่ออำนาจใน-ภายนอกตนของรอตเตอร์ ทั้งนี้เพื่อให้ความเหมาะสม และสามารถทำนายพฤติกรรมเกี่ยวกับสุขภาพของบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพในการทำนาย ได้แก่ พฤติกรรมการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับการป้องกันโรค พฤติกรรมการเจ็บป่วยทางร่างกายและจิตใจตามแนวคิดพื้นฐานระยะแรก แบ่งความเชื่ออำนาจควบคุมทางสุขภาพแบบมิติเดียว คือความเชื่อที่ว่าสุขภาพจะเป็นสิ่งที่ถูกกำหนดหรือไม่ถูกกำหนดโดยพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งจะเชื่อว่าถ้าปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดสุขภาพคือ โชคชะตาเคราะห์กรรม ความบังเอิญ หรืออำนาจจากบุคคลอื่น จะเป็นปัจจัยซึ่งอยู่นอกเหนือจากการควบคุมของตนเอง คือ เป็นผู้ที่มีอำนาจภายนอกตน และถ้ามีความเชื่อว่าอำนาจสุขภาพเป็นสิ่งที่มืออยู่ในตนเอง โดยการมีสุขภาพดีหรือเจ็บป่วยจะขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของตนเองจะเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตน

องค์ประกอบของความเชื่ออำนาจควบคุม

ลีเวนสัน (Levenson, 1974; Brown, 1999) ได้แบ่งความเชื่ออำนาจควบคุมออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้คือ ความเชื่ออำนาจภายในตน ความเชื่ออำนาจบุคคลอื่น และความเชื่ออำนาจโชคชะตาและโอกาสเสี่ยงซึ่งเหมาะสมสำหรับใช้วัดความเชื่ออำนาจควบคุมในเรื่องทั่ว ๆ ไป

วอลสตัน และวอลสตัน (Walston and Walston, 1978; Brown, 1999) ได้สรุปแนวคิดและปรับปรุงแบบวัดความเชื่ออำนาจควบคุม ซึ่งเป็นแนวคิดที่ใช้วัดความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกตนด้านสุขภาพแบบ 3 มิติ ดังนี้

(1) ความเชื่ออำนาจภายในตนด้านสุขภาพ (Internal Health Locus of Control) เป็นความเชื่อที่บุคคลเชื่อว่าตนเองเป็นปัจจัยที่สามารถควบคุมภาวะสุขภาพได้ การที่บุคคลจะเจ็บป่วยหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของตนเอง

(2) ความเชื่ออำนาจบุคคลอื่นด้านสุขภาพ (Powerful Others Health Locus of Control) เป็นความเชื่ออำนาจภายนอกตนของบุคคลที่เชื่อว่าบุคคลอื่นมีผลต่อภาวะสุขภาพ เช่น บุคลากรทางการแพทย์และผู้อื่นที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้ควบคุมภาวะทางสุขภาพทำให้บุคคลมีสุขภาพดี

(3) ความเชื่ออำนาจโชคชะตาและโอกาสเสี่ยง (Chance Health Locus of Control) เป็นความเชื่อภายนอกคนของบุคคลที่เชื่อว่าการมีสุขภาพที่ดีหรือการเจ็บป่วยจะเกิดขึ้นเนื่องจากโชคชะตาเคราะห์กรรม ความบังเอิญ และโอกาสเสี่ยงต่างๆ โดยที่บุคคลไม่สามารถควบคุมหรือป้องกันไม่ให้เกิดโรคได้

สตรีกแลนด์ (Strickland, 1978 อ้างถึงใน รุ่งศรี ศศิธร, 2536 : 37) มีแนวความคิดที่ว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนจะมีความเชื่อว่าการมีสุขภาพที่ดีนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของตนเอง ดังนั้นการแสดงออกของพฤติกรรมทางสุขภาพจะเป็นจะเป็นไปในทางบวกคือบุคคลนั้นจะเป็นผู้ที่สนใจเอาใจใส่ต่อสุขภาพ แสวงหาความรู้เพื่ออนามัยที่ดีของตนเองอยู่เสมอ ส่วนผู้ที่มีความเชื่ออำนาจบุคคลอื่นนั้น จะมีความเชื่อว่าสุขภาพของตนจะดีหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับการดูแลของแพทย์และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขหรือผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับภาวะสุขภาพจึงมักมีการปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องแต่ตรงกันข้ามกับผู้ที่มีความเชื่ออำนาจความบังเอิญจะมีความเชื่อว่าการมีสุขภาพดีหรือไม่นั้นจะขึ้นอยู่กับดวงโชคชะตาเคราะห์กรรม ความบังเอิญหรือโอกาสเสี่ยงต่าง ๆ และมักจะเป็นบุคคลที่เฉื่อยชา ไม่กระตือรือร้นหรือสนใจในการแสวงหาความรู้ในการป้องกันโรคหรือการปฏิบัติเพื่อสุขภาพอนามัย

นอกจากนี้จะพบว่าความเชื่ออำนาจภายในตนกับความเชื่ออำนาจบุคคลอื่น จะเป็นอิสระกันอย่างมีนัยสำคัญความเชื่ออำนาจบุคคลอื่นมีความสัมพันธ์กันในทางบวกกับความเชื่ออำนาจความบังเอิญ (Rosenblum Stone and Skipper, 1981 : 338 อ้างถึงใน รุ่งศรี ศศิธร, 2536 : 37)

การวัดความเชื่ออำนาจควบคุม

รอตเตอร์ (Rotter 1966) เสนอแบบวัดความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอก เป็นแบบวัดที่มีการทดสอบนำไปหาความเที่ยงตรง และหาค่าความเชื่อมั่น โดยวิธี Kuder - Richardson ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.73 จึงได้เผยแพร่เครื่องมือวัดความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกฉบับนี้ขึ้น ในเวลาต่อมา ได้มีผู้ศึกษาวิจัย และอภิปรายเครื่องมือนี้ว่า จะมีลักษณะเสมือนเป็นข้อคำถามที่กำหนดให้เลือกตอบ (forced - choice) ผลการวัดความเชื่ออำนาจควบคุมภายใน-ภายนอก พบว่า มีเปลี่ยนแปลงเมื่อนำไปศึกษาและบางครั้งผลการศึกษาที่ได้ไม่สัมพันธ์กัน

ลีเวนสัน (Levenson, 1974 อ้างถึงใน รุ่งศรี ศศิธร, 2636 : 37) ได้ใช้การวัดโดยแบ่งความเชื่ออำนาจควบคุม ออกเป็น 3 ด้าน ซึ่งพบว่า ระหว่างความเชื่ออำนาจควบคุมบุคคลอื่น กับความเชื่ออำนาจโชคชะตา จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน ส่วนความเชื่ออำนาจภายในตน จะเป็นอิสระเฉพาะด้านและจากสเกลการวัดนี้ไม่ได้เฉพาะพฤติกรรมด้านสุขภาพ

วอลสตัน และวอลสตัน (Walston and Walston, 1978 อ้างถึงใน เสาวลักษณ์ คัชมาตย์, 2540 : 22) ได้สร้างเครื่องมือวัดความเชื่ออำนาจควบคุมภายใน – ภายนอกคน ด้านสุขภาพขึ้น ซึ่งจะเป็นแบบวัดที่เป็นมาตราส่วนประมาณค่าแบบหลายมิติมีการพัฒนาเครื่องมือ โดยการทดสอบกับกลุ่มตัวอย่างวัยผู้ใหญ่จำนวนมาก และมีการพัฒนาปรับปรุงทดลองใช้จนได้ แบบวัดความเชื่อภายนอกคนด้านสุขภาพหลายมิติ (Multi-dimension Health Locus of Control Scale- MHCL) ซึ่งมีการนำเครื่องมือไปทดลองหาค่าความเชื่อมั่น และพบว่าค่าความเชื่อมั่นอยู่ใน ระดับสูงและจากแนวคิดหลักของความเชื่ออำนาจควบคุมนี้ เป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการศึกษาวิจัย ด้านพฤติกรรมสุขภาพเป็นอย่างมาก มีงานวิจัยหลายเรื่องแสดงให้เห็นว่าความเชื่ออำนาจภายในคน จะเป็นตัวทำนายพฤติกรรมสุขภาพที่ดี (;ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2532อ้างถึงในรุ่งศรี ศศิธร, 2536:37)

จากแนวคิดทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่าความเชื่ออำนาจภายใน - ภายนอกหรือความเชื่ออำนาจควบคุม มีผลต่อการทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรคของบุคคล เพราะการที่บุคคลมีความคิดความเชื่ออย่างไรก็ย่อมมีผลต่อการกระทำที่แสดงออก หรือพฤติกรรม ของบุคคลนั้นซึ่งในแต่ละบุคคลย่อมมีความคิดความเชื่อที่แตกต่างกันออกไป ในทำนองเดียวกันกับ เรื่องของอุบัติเหตุจราจร ความเชื่ออำนาจควบคุมเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่มีผล และสามารถ ทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เช่นกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำ แนวคิดความเชื่ออำนาจควบคุมของ วอลสตัน และคณะ (Walston et al., 1978) เป็นแนวทางใน การศึกษา

สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดความเชื่ออำนาจภายในตน หมายถึง การที่บุคคลมีความเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มาจากปัจจัยภายในตนเอง และมีความเชื่อว่าตนเองสามารถควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุได้ หรือบุคคลมีความเชื่อที่ว่าการเกิด อุบัติเหตุมาจากปัจจัยภายนอกตนเองที่ไม่สามารถควบคุมได้ ขึ้นอยู่กับบุคคลอื่น โชคชะตาเคราะห์กรรมความบังเอิญ และในเรื่องของโอกาสเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมหรือเหตุการณ์ ทางธรรมชาติ

3). ความสามารถควบคุมอารมณ์

ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมาย ของคำว่า ควบคุม หมายถึง ดูแล กำกับดูแล กักขัง ส่วนอารมณ์หมายถึง สิ่งที่ยึดเหนี่ยวจิตใจ โดยผ่าน ทาง ตา หู จมูก ลิ้น กาย และใจ ความรู้สึกทางใจที่เปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งเร้า เช่น อารมณ์รัก อารมณ์โกรธ อารมณ์ดี อารมณ์ร้าย อหิวาตภัย ปกคินิสัย ความรู้สึก (ราชบัณฑิตยสถาน, 2545 :219)

กันยา สุวรรณแสง (2533 : 155) ได้ให้ความหมาย อารมณ์(Emotion) คือ ระดับความรู้สึกหรือความตึงเครียดจะมีผลแสดงออกทางร่างกายและระบบประสาท อาจจะ

แสดงออกทางใบหน้า กล้ามเนื้อ และน้ำเสียง เมื่อมีอารมณ์เกิดขึ้น ผลของอารมณ์ที่แสดงออกมาจะมีลักษณะต่าง ๆ เช่น กลัว erva erva erva erva รักใคร่ ตื่นเต้น ท้อแท้ ฯลฯ

พจนานุกรมพุทธศาสตร์ ฉบับประมวลศัพท์ (พระธรรมปิฎก, 2543 : 411) ได้ให้ความหมาย อารมณ์ หมายถึง เครื่องยึดหน่วงของจิต สิ่งที่ยึดยึดหน่วง สิ่งที่ถูกรู้หรือถูกรับรู้ ได้แก่อายตนะภายนอก 6 รูป คือ รูป เสียง กลิ่น รส โผฏฐัพพะ และ ธรรมารมณ์ ในภาษาไทย ความหมายเลื่อนไปเป็นความรู้สึกหรือ ความเป็นไปแห่งจิตใจในขณะหรือช่วงเวลาหนึ่งๆ

มณีรัตน์ ภัทรจินดาและปิยนุช บุญเพิ่ม(2551) ได้อธิบายถึงอารมณ์ไว้ว่า อารมณ์เป็นพลังที่ทรงอำนาจอย่างหนึ่งของมนุษย์ อารมณ์อาจเป็นต้นเหตุของสงคราม อาชญากรรม ความขัดแย้งเรื่องเชื้อชาติ และความขัดแย้งอื่นๆ อีกหลายชนิดระหว่างมนุษย์ด้วยกัน ในทางตรงกันข้าม อารมณ์เป็นน้ำทิพย์ของชีวิต ทำให้ทุกสิ่งทุกอย่างสวยงามและน่าอภิรมย์ ความรัก ความสนุกสนาน ความเพลิดเพลิน ความพอใจ หรือความตกลงขบขันล้วนแต่ทำให้ชีวิตมีคุณค่าและความหมายทั้งสิ้น

การควบคุมอารมณ์ไม่ใช่การเก็บกด ไม่แสดงออกทางอารมณ์เลย แต่เป็นการเรียนรู้ที่จะจัดการกับสถานการณ์อย่างมีเหตุผล แสดงออกในทางที่สังคมยอมรับ และมีผลเสียต่อตนเองทั้งทางจิตใจและร่างกายน้อยที่สุด ฉะนั้นการที่บุคคลแสดงความก้าวร้าวหรือเก็บกดอารมณ์เอาไว้ จึงไม่ใช่การควบคุมอารมณ์ ก็ย่อมเกิดผลเสียด้านจิตใจต่อตัววัยรุ่นเอง ฉะนั้นการช่วยให้วัยรุ่นเรียนรู้ความเหมาะสมในการแสดงอารมณ์ว่าเมื่อไหร่แสดงได้ เมื่อไหร่ต้องควบคุมอารมณ์ รวมทั้งเรียนรู้การแสดงอารมณ์ในแบบที่สังคมยอมรับด้วย

การควบคุมอารมณ์มี 2 ด้าน ได้แก่

(1) การควบคุมวิธีการแปลความหมายเหตุการณ์ต่างๆที่มาเร้าให้เกิดอารมณ์

(2) การควบคุมการแสดงออกต่อเหตุการณ์นั้นๆ

การช่วยให้บุคคลควบคุมอารมณ์ มีแนวทางปฏิบัติ 3 ประการดังนี้

(1) ให้บุคคลยอมรับว่ามีอารมณ์ และกำลังพยายามควบคุมอยู่

(2) ใช้สติปัญญาพิจารณาการตอบสนองทางอารมณ์ตามความจริง เช่น

ถ้ากำลังอิจฉา ก็ให้ยอมรับว่ากำลังอิจฉา แม้ว่าจะพยายามปกปิดคนอื่นอยู่ก็ตาม แล้วก็พิจารณาตามความเป็นจริง โดยไม่มีอคติเข้าข้างตนเอง และระบายอารมณ์ความไม่พอใจต่าง ๆ ด้วยการพูดออกมาถึงความรู้สึกที่มีอยู่ในนั้นกับคนที่เข้าใจ พูดกันได้ หรืออาจใช้เทคนิคการผ่อนคลายอารมณ์ก็จะช่วยควบคุมอารมณ์ไว้ได้มาก

(3) พิจารณาที่สาเหตุ หลีกเลี่ยงสาเหตุ และหาแนวทางปรับใจเพื่อเผชิญกับอารมณ์ทางลบ สรุปได้ว่า อารมณ์ทุกอารมณ์นั้นเกิดได้กับบุคคลทุกเพศทุกวัย โดยอารมณ์

ในแง่ลบ เช่น อารมณ์โกรธ อารมณ์เศร้า ที่มักทำให้เกิดผลเสียต่อบุคคลมาก ดังนั้นบุคคลจึงควรที่จะสำรวจตนเอง และยอมรับได้ว่าตนเองกำลังอยู่ในสภาวะอารมณ์อะไร และฝึกหัดที่จะระบายอารมณ์และควบคุมตนเองได้อย่างเหมาะสม และเป็นไปในทางสร้างสรรค์ หรือรู้จักที่จะยับยั้งหรือควบคุมอารมณ์ที่ไม่เหมาะสมได้

การควบคุมอารมณ์ตามแนวคิดทางพุทธศาสตร์

การควบคุมอารมณ์ตามหลักธรรมที่เกี่ยวข้องกับอภิปมาทะ (ความไม่ประมาท) ซึ่งเกิดจากประมวลธรรมของพระธรรมปิฎก(2543 : 67) ได้ให้ความหมาย คือ ความเป็นอยู่อย่างไม่ขาดสติ การกระทำความเพียรที่มีสติเป็นเครื่องเร่งเร้า และควบคุม เช่น การดำเนินชีวิต โดยมีสติเป็นเครื่องกำกับความประพฤติปฏิบัติและการกระทำทุกอย่างระมัดระวังไม่กล้าไปในทางเสื่อมแต่ไม่ยอมพลาดโอกาสสำหรับทำความดีงาม และความเจริญก้าวหน้า รอบคอบ และรุดหน้าเรื่อยไป

โดยที่ให้ความหมาย สติ คือ ความระลึกได้ นึกได้ สำนึกอยู่ไม่เปลอ และสัมปชัญญะ คือ ความรู้ชัด รู้ชัดในสิ่งที่นึกได้ตระหนัก เข้าใจชัดตามความเป็นจริง

จะเห็นได้ว่า การดำเนินชีวิตของบุคคลจะมีหลักธรรมเป็นแนวทางให้ยึดถือปฏิบัติทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ด้วยความสุข สำหรับในเรื่องของอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับจิตใจนั้น ได้มีหนังสือเรื่องความสุขภาพอนามัยทางจิตของธรรมสภา โดยหลวงพ่อดุสิต พุทธทาสภิกขุ ได้กล่าวถึงความสำคัญของอนามัยทางจิตว่าอนามัยมีทั้งฝ่ายร่างกายและจิตใจ ความมีความสุขภาพอนามัยทางจิต ก็หมายถึง การส่งเสริมจิตใจให้สดชื่น แจ่มใส มีสมรรถภาพด้วยการประพฤติกให้ถูกต้องในฝ่ายจิตให้จิตได้เจริญ ให้จิตได้ปกติ และทำหน้าที่ของจิตได้อย่างดีที่สุด ซึ่งท่านได้กล่าวถึงสิ่งที่เรียกว่าจิตนี้ ถ้าตามหลักธรรมะในพุทธศาสนา เป็นของที่เกิดจากการกระทบทางอารมณ์ ฉะนั้นต้องมีการถูกต้องทางอารมณ์ คือสิ่งที่จะมากระทบ ตา หู จมูก ลิ้น กาย ใจ เราจัดหรือทำให้มันถูกต้องไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นมาจึงจะเรียกว่ามีความถูกต้องทางระบบจิต คือจัดการกับอารมณ์ถูกต้องจัดการกับระบบประสาทที่ระงับอารมณ์ถูกต้อง จัดการกับความนึกคิดที่มันคิดขึ้นมาจากระบบประสาทนั้น ๆ ได้โดยถูกต้อง

ในเรื่องของอารมณ์นี้ จากหนังสือความฉลาดของอารมณ์ของเทอดศักดิ์ เดชคง(2542 : 67-71) ได้กล่าวว่า แนวคิดในพุทธธรรมนั้น เริ่มจากการเข้าใจชีวิต ความเป็นไปอันเป็นธรรมชาติกระบวนการเพื่อนำไปสู่เป้าหมายของมนุษย์ คือความเป็นผู้มีปัญญา ตามความเห็นของผู้เขียน พุทธธรรม คือ คำสั่งของพระพุทธเจ้า ซึ่งมีหลักการและแนวคิดทางความสามารถทางอารมณ์อย่างชัดเจนจึงน่าจะจัดได้ว่าธรรมะของพระพุทธองค์เป็น EQ ฉบับที่เก่าแก่ที่สุดก็คงจะได้ เนื่องจากเรื่องของความเข้าใจเห็นใจผู้อื่น (emphaty) ที่หมายถึงการรับรู้

อารมณ์ ความรู้สึกของผู้อื่นและสามารถตอบสนองกลับได้อย่างเหมาะสม ในทางพุทธธรรมก็มีธรรมบทหนึ่งคือ พรหมวิหาร 4 อันเป็นธรรมเพื่อใช้ชีวิตอยู่ในสังคมร่วมกับผู้อื่น ประกอบด้วยเมตตา คือ ความปรานี กรุณา คือ ความอยากให้อื่นพ้นทุกข์ มุทิตา คือ พวยยินดีกับผู้อื่นเมื่อเขาประสบความสำเร็จ และอุเบกขา คือ การวางเฉยเมื่อเหตุสมควร

ธรรมในหมวดต่อมาคือ เรื่องของสติซึ่งค่อนข้างกว้างตามคำจำกัดความได้บอกว่า เป็นการระลึก รู้ความจริง ความสามารถ และ ศักยภาพ อารมณ์ ความคิดของตนเองซึ่งมีตั้งแต่ขั้นเริ่มต้นไปจนถึงขั้นสูงสุดในที่สุด

ด้านอารมณ์ คือ ความรู้สึกไม่ว่าจะเป็นทางดีหรือทางร้าย หรือ ไม่ดี ไม่ร้าย เช่น อารมณ์ดีใจ ชอบ สงสาร โกรธ เกลียด โมโห เศร้า โศก หรือแม้แต่อารมณ์เฉย การรู้ตนว่าอยู่ในอารมณ์ใดย่อมทำให้ควบคุมสถานการณ์ได้

ด้านจิต หมายถึง คุณภาพแห่งความคิดซึ่งส่วนใหญ่คือสมาธิ สติเมื่อมีอยู่มาก ๆ ก็นำไปสู่สมาธิด้านธรรมชาติ เป็นการรู้ความจริงที่ต้องพบเจอ ดังเช่นคนเราต้องรูปร่างกายนี้ไม่คงที่อาจเจ็บป่วยได้หากไม่สนใจดูแล

สติทั้ง 4 ด้านนั้นมองได้ว่าสติรู้ในตัวเอง (ในกาย อารมณ์ จิตใจ) และสติรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (ธรรมชาติ) รวมความว่าสตินั้นควรมีอยู่ทั้งการรู้ตัวเองและรู้ความจริงตามธรรมชาติเกี่ยวกับเรื่องสตินั้นนับว่ามีความสำคัญต่อการควบคุมอารมณ์ของบุคคลเป็นอย่างดีดังที่พระธรรมปิฎกได้อธิบายความเกี่ยวข้องของสติและสมาธิได้อย่างชัดเจนว่า สติคงจิตไว้กับอารมณ์หรือสิ่งอารมณ์ไว้กับจิตเพื่อให้จิตเพ่งแน่แน่วหรือจับแนบสนิทอยู่กับอารมณ์นั้น หนึ่งสงบไม่ส่ายไม่ซ่านไปที่อื่น เมื่อจิตแน่แน่วแนบสนิทอยู่กับอารมณ์นั้นเป็นหนึ่งต่อเนื่องได้สมาธิก็เรียกได้เป็นสมาธิ เมื่อแรกเริ่มต้องใช้สติประคองจิตจวบจนเมื่อจิตเริ่มสงบนั้นก็จะเป็นสมาธิ

จากเอกสารที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า อารมณ์ เป็นตัวแปรทางจิตวิทยาที่สำคัญ ที่มีผลต่อ พฤติกรรมของบุคคลโดยเฉพาะเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะนำตัวแปรการควบคุมอารมณ์มาศึกษาเพื่อทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

3.3 ปัจจัยครอบครัวยับยั้งพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.3.1 ความหมายของครอบครัว

ครอบครัวตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 หมายถึง ผู้อยู่ร่วมครัวเรือน คือสามี ภรรยา และบุตร

คณะอนุกรรมการครอบครัวแห่งประเทศไทยได้ให้ความหมายของครอบครัวไว้ว่า ครอบครัวคือ กลุ่มบุคคลที่มีความผูกพันกันทางอารมณ์และจิตใจในการดำเนินชีวิต รวมทั้ง

การพึ่งพิงทางสังคมเศรษฐกิจและมีความสัมพันธ์ทางกฎหมายหรือทางสายโลหิต โดยบางครอบครัวอาจมีลักษณะเป็นช้อยกเว้นบางประการจากที่กล่าวก็ได้ (สายสุรี, 2539อ้างถึงใน จีรเนาว์ ทัศนศิริ, 2545) โดยสรุปแล้วครอบครัวหมายถึง กลุ่มบุคคลที่มีจำนวนตั้งแต่สองคนขึ้นไปมาอยู่ร่วมกันอาจมีความสัมพันธ์ทางกฎหมาย หรือสายโลหิตหรือการรับเป็นบุตรบุญธรรมในกรณีครอบครัวที่ไม่สามารถมีลูกด้วยตนเองได้ ตลอดจนเป็นตัวแทนของการปลูกฝังความเชื่อ ค่านิยม และทัศนคติให้แก่สมาชิกในครอบครัว

บทบาทหน้าที่ของครอบครัว (Friedman, 1992อ้างถึงในกาญจนา ชินาธิวร, 2541: ก) ได้กล่าวไว้ดังนี้คือ

1) การให้ความรักความเอาใจใส่ (affective function) หมายถึง การแสดงความรัก ความเอาใจใส่ การยอมรับ และการช่วยเหลือกันของสมาชิกในครอบครัว เพื่อแสดงออกถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้สมาชิกในครอบครัวเป็นบุคคลที่มีคุณภาพ มีบุคลิกภาพและการแสดงออกของพฤติกรรมที่เหมาะสมมั่นคงและมีความรู้สึกมีคุณค่าในตัวเอง

2) การอบรมเลี้ยงดู (socialization function) หมายถึง การอบรมเลี้ยงดูสมาชิกในครอบครัว การควบคุมพฤติกรรม และการสอนให้ลูกมีพฤติกรรมที่เหมาะสมตามวัย

3) การดูแลสุขภาพ (health care function) ครอบครัวเป็นพื้นฐานของระบบที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพและการดูแลสุขภาพแก่สมาชิกทั้งในสภาวะสุขภาพดีและเจ็บป่วย

4) การจัดหาทรัพยากรทางเศรษฐกิจ (economic function) ครอบครัวต้องมีการจัดหารายได้สำหรับนำมาเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อจัดหาสิ่งจำเป็นทางกายภาพให้แก่ครอบครัวรวมถึงปัจจัยที่จำเป็นต่างๆเพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐาน และส่งเสริมกิจกรรมด้านการส่งเสริมและป้องกันสุขภาพ

บทบาทของผู้ปกครองในการปลูกฝังสุนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่อเด็ก (ประภาพรณ สึงคเสลิต(2528 : 10)

1) บทบาทในฐานะเป็นผู้อบรมและฝึกฝน หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ปกครองเกี่ยวกับการให้ความรู้ ให้คำแนะนำ และฝึกหัดในเรื่องสุนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่เด็ก

2) บทบาทในฐานะเป็นแบบอย่างที่ดี หมายถึง การปฏิบัติที่ถูกต้องของผู้ปกครองในเรื่องสุนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่เด็กเพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีแก่เด็ก

3) บทบาทในฐานะเป็นผู้จัดสภาพแวดล้อมในบ้านที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่เด็ก

เฮ้าส์ (House, 1981 อ้างถึงใน จริยวัตร คมพยัคฆ์, 2532 : 100) กล่าวว่า การสนับสนุนทางสังคมเป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลซึ่งประกอบไปด้วย ความรักใคร่ห่วงใย

ความไว้วางใจ ความช่วยเหลือด้านการเงิน สิ่งของแรงงาน การให้ข้อมูลข่าวสารตลอดจนการให้ข้อมูลป้อนกลับและข้อมูลเพื่อการเรียนรู้และประเมินตน

3.3.2 การสนับสนุนทางสังคมระดับครอบครัว

ครอบครัวถือว่าเป็นเครือข่ายที่สำคัญที่สุดที่มีบทบาทในการปลูกฝังพฤติกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่เด็ก โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นซึ่ง (สุณีย์ ชีรดากร 2526 : 167) ได้ให้ความหมายของ วัยรุ่น คือ ผู้ที่อยู่ในวัยระหว่างเริ่มเป็นหนุ่มสาวและกำลังจะเริ่มเป็นผู้ใหญ่ มีอายุประมาณ 12 – 20 ปี วัยนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายมากต้องปรับปรุงตัวมาก โดยเฉพาะในแง่ของสังคมให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์และจิตใจของเขาเอง

ศศิพัฒน์ ยอดเพชร(2543 : 2) ได้กล่าวถึงครอบครัวว่า หมายถึงกลุ่มบุคคลที่มีความสัมพันธ์กันทางกฎหมาย อาทิ ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการสมรส หรือการรับมาเป็นบุตรบุญธรรมหรือมีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตที่เกิดจากการสืบทอดทางสายโลหิต เช่น บิดา มารดา ปู่ย่า ตายาย ลูก หลาน และเครือญาติ หรือมีความสัมพันธ์ทางด้านจิตใจและอารมณ์

ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้ การสนับสนุนของครอบครัว คือ นักเรียนได้รับความสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลใกล้ชิด คือ บิดา มารดา หรือผู้ปกครองที่นักเรียนอาศัยด้วย โดยให้ความสำคัญกับบทบาทหน้าที่ของครอบครัวของไฟด์แมน(Friedman, 1992อ้างถึงในกาญจนา ชินาธิวร, 2541:ก) และบทบาทของผู้ปกครองในการปลูกฝังสุขนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่อเด็ก (ประภาพรรณ สิงคเสถิต 2528: 10) ทั้ง 3 ด้านคือ

- 1) การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัว ในด้านการปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี
- 2) การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัว ในด้านข้อมูลข่าวสารและให้คำแนะนำ แก่นักเรียนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 3) การสนับสนุนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร หมายถึง การสนับสนุนจากครอบครัว ในด้านการลงโทษ ข่าวสารและสนับสนุนด้านทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีพฤติกรรมที่ดี แก่นักเรียนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.1 งานวิจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

อำนาจ นาคแก้ว (2534) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ ทั้งเพศชายและหญิง ที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ย ผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า 30 ปี ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุมีอารมณ์โกรธ หงุดหงิดง่าย ใจร้อน ผู้ที่ระบายอารมณ์ด้วยการขับรถ การเป็นคนโกรธง่าย ใจร้อน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า

กำไล ต้นชัยศรี (2536) ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรต่ำมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3.59 เท่า

สุรชัย เขียมกุล (2536) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่นจำนวน 266 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติร้อยละ 21.1 คือยอมรับว่าตนเองมีเมาสุราและยอมรับว่าตนเองมีสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติ ร้อยละ 8 โดยอยู่ในอารมณ์ที่น้อยใจ เสียใจ และระดับการศึกษาเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษาเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 5.33 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาคณะศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือสูงกว่า

เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2537) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิสุทธิ อริยภิญโญ (2539) ศึกษาตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ

ชรรัตน์ วสุธาดาและคณะ (2539) ศึกษาเรื่องการศึกษาค้นคว้าความรู้ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่น อายุ 15-25 ปี ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่าความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลางและรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ประภา นัครา (2539) ศึกษาพฤติกรรม เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา อายุ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนความเชื่ออำนาจภายนอกตน และความเชื่ออำนาจความบังเอิญมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้ ทัศนคติต่อการขับรถโดยสารประจำทาง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์การขับรถโดยสาร การตรวจสภาพรถก่อนขับขี ความเชื่ออำนาจภายนอกตน ความเชื่ออำนาจความบังเอิญ สภาพอารมณ์ร้อน ประสบการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ สภาพร่างกาย และความเชื่ออำนาจภายในตนสามารถทำนายได้ร้อยละ 79.5

ไพรินทร์ สมุทรเสน (2540) ศึกษาการใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชายวิทยาลัยเทคนิคระยอง พบว่า ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ยุพา หงส์วะชิน (2542) ศึกษาพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ เขตเทศบาลเมืองชะเชิงเทรา พบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อาภาพรรณ คงสงค์ (2543) ศึกษาปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่าเพศชายปฏิบัติตามจราจรน้อยกว่าเพศหญิง และยังพบว่าเพศชายเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการวิจัยในครั้งนี้ยังพบว่า นักศึกษาที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในระดับสูงจะเป็น

นักศึกษาเพศหญิงในสัดส่วนที่มากกว่านักศึกษาชาย ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรามีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร (2543) ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาครที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรต่ำกว่าเกณฑ์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรรวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้องมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

นพดล บำรุงกิจ (2544) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า จำนวนปีที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และกลุ่มตัวอย่าง ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มตัวอย่าง ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

อลิสา จันทร์เรือง (2545) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับการศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาได้ร้อยละ 34.3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ชัยณรงค์ บุญด้วง(2545) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ภายในหรือผ่านเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี พบว่า อายุ รายได้ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ภายในหรือผ่านเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

กฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ (2545) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และช่วงเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษา โดยพฤติกรรมที่ผู้เคยประสบอุบัติเหตุ มักจะทำในขณะที่ขับขี่รถคือ การขับขี่แข่งหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ส่วนผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มักจะไม่กระทำพฤติกรรมดังกล่าวนี้

Lease (1986) อ้างถึงใน พัชรินทร์ ชมเดช และคนอื่น ๆ (2545 : 71) ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมืองที่เป็นศูนย์กลางภาคใต้ของ รัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า ประสิทธิภาพ หรือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การฝ่าฝืนกฎจราจร และพบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิการเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ จะประสบอุบัติเหตุและฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่รถด้วย ตนเอง

รัชยา รัตนธาวรร (2546) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสังกัดกรมสามัญศึกษาในเขตอำเภอ เมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า ความรู้ความเข้าใจและเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับคำแนะนำจากบุคคลใกล้ชิด การได้รับข้อมูลข่าวสารจาก แหล่งต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

วิภาณูญ์ เดือนดาว (2547) ศึกษาปัจจัยทางจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ อย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ชุมชน พบว่า ผู้ที่ได้รับการสนับสนุนทาง สังคมจากผู้ร่วมงานมาก มีทัศนคติทางสังคมจากคนรอบข้างมาก มีลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน มาก แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์มาก เป็นผู้ที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า และมี พฤติกรรมการขับขี่อย่างมีมารยาทมากกว่า

ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย ปีการศึกษา 2547 จำนวน 370 คน ผลการวิจัยพบว่า เพศมี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

วาสนา สายเสมา (2548) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามความแตกต่างด้านอายุของผู้ขับขี่แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำแนกตามความแตกต่างด้านประสิทธิภาพในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับการควบคุมอารมณ์และ ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ร้อยละ 44.6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) ศึกษาปัจจัยจิตลักษณะ ความเชื่อด้านความ ปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น พบว่า ตัวแปรอิสระที่

ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่ด้านความตั้งใจคือ เพศ ลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตน และความเชื่ออำนาจภายในตน โดยร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่ด้านความตั้งใจได้ร้อยละ 6.0 และตัวแปรที่มีความสัมพันธ์เชิงบวก คือ ลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตนและความเชื่ออำนาจภายในตนและเพศหญิงมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความตั้งใจ สูงกว่าเพศชาย ส่วนตัวแปรที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังๆ คือ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัย เพศ ลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตน ความสามารถแห่งตนด้านการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และความเชื่ออำนาจภายนอกตน โดยร่วมกันทำนายได้ร้อยละ 42.2



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อหาความสัมพันธ์เชิงทำนาย (predictive correlational research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็น นักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี เขต 1 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้และใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นประจำ ซึ่งจากสถิติจากสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี ปี พ.ศ.2554 พบว่ามีนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนทั้งสิ้น 3,500 ราย แยกเป็น โรงเรียนเบญจมราชูทิศ 1,267 คน โรงเรียนศรียานุสรณ์ 1,158 คนและ โรงเรียนเบญจมานุสรณ์ 1,075 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของ กลุ่มตัวอย่างโดยใช้การคำนวณโดยสูตรของทาโร ยามานะ (Taro Yamane, 1973 : 725 อ้างถึงในบุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์, 2543 : 88) ที่กำหนดให้มีระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad n = \frac{3500}{1+(3500)(0.05)^2} = 359$$

n = ขนาดของตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเท่ากับ .05

สามารถคำนวณขนาดตัวอย่างได้เท่ากับ 359 คน แต่ในขั้นลงมือปฏิบัติ ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลเพิ่มเติมอีกโรงเรียนละ 15 คนรวมเป็น 405 คน เมื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้วคงเหลือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 369 คน

1.3 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1.3.1 อายุ ตั้งแต่ 12 ปีขึ้นไป

1.3.2 **นักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6** ในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีตั้งแต่ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึง 6 ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี เขต 1 ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เป็นเวลาอย่างน้อย 6 เดือน นับถึงวันเก็บข้อมูลและใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นประจำ

1.3.3 **มีสติสัมปชัญญะดี** สามารถสื่อสารกับผู้วิจัยได้ ซึ่งคัดกรองโดยการสนทนาเพื่อประเมินการรับรู้ เวลา สถานที่ และบุคคล

1.3.4 ยินยอมเข้าร่วมในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย โดยเก็บข้อมูลจากโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีตั้งแต่ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึง 6 ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีทุกโรงเรียน คือ โรงเรียนเบญจมราชูทิศ โรงเรียนศรียานุสรณ์ และโรงเรียนเบญจมานุสรณ์ โดยกำหนดจำนวนตามสัดส่วนของจำนวนนักเรียนที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ของแต่ละโรงเรียน มีขั้นตอนดังนี้

1) กำหนดโรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ซึ่งมีจำนวน 3 โรงเรียน คือ โรงเรียนเบญจมราชูทิศ โรงเรียนศรียานุสรณ์ และโรงเรียนเบญจมานุสรณ์

2) กำหนดสัดส่วนในการเก็บข้อมูลของแต่ละโรงเรียน ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

3) เลือกนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง โดยการสุ่มแบบง่าย จากนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ในแต่ละโรงเรียน โดยคละกันระหว่างชายและหญิง ได้ดังนี้

-โรงเรียนเบญจมราชูทิศ จำนวน 116 คน

-โรงเรียนศรียานุสรณ์ จำนวน 130 คน

-โรงเรียนเบญจมานุสรณ์ จำนวน 123 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

2.1 ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้พัฒนาจากการศึกษา แนวคิด ทฤษฎีและรายงานวิจัย ที่เกี่ยวข้องซึ่ง ประกอบด้วย 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1) ข้อมูลส่วนบุคคลของนักเรียน ประกอบด้วย ระดับการศึกษา ผลการศึกษา อายุ เพศ 2) ข้อมูลด้านครอบครัว ประกอบด้วยอาชีพ และรายได้ของครอบครัว 3) ข้อมูลด้านการขับขีรถจักรยานยนต์ประกอบด้วย ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ มีเกณฑ์ดังนี้

ระดับน้อย หมายถึง มีประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-2ปี

ระดับปานกลาง หมายถึง มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่าง 3-5 ปี

ระดับมาก หมายถึง มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปี

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นแบบทดสอบความรู้ที่ผู้วิจัยประยุกต์ตามเนื้อหาของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายเปิด ให้เลือกตอบ ว่าข้อความในแต่ละข้อความถูกหรือผิด มีข้อคำถามทั้งหมด 20 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนแบบวัดความรู้ กำหนดดังนี้

ตอบได้ถูกต้อง ให้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน

ตอบผิด ให้คะแนนเท่ากับ 0 คะแนน

โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ผู้วิจัยได้ใช้เกณฑ์การประเมินแบบอิงกลุ่มโดยใช้ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ประยุกต์ตามแนวคิดของสมหวัง พิธิยานุวัฒน์ และอุษาวดี จันทรสุนธิ (2537 : 846-847 อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง ,2545:81) โดยมีเกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า $\bar{X} - 1S.D.$ หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

อยู่ในระดับต่ำ

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง $\bar{X} \pm 1S.D.$ หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

อยู่ในระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า $\bar{X} + 1S.D.$ หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

อยู่ในระดับสูง

ส่วนที่ 3 แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน เป็นแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัย ได้ ประยุกต์มาจากแบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตนของวาสนา สายเสมา(2548) มีข้อคำถามทั้งหมด 7 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) ตามแบบวัดเจตคติของ ลิเคิร์ท (Likert's scale) การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อ จะมี 5 ตัวเลือกคือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็น ด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อคำถามที่สร้างขึ้น จะมีลักษณะข้อความทางด้านบวก (positive statement) และลักษณะ ข้อความด้านลบ (negative statement) โดยกำหนดให้

เห็นด้วยมากที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบ แบบสอบถามมากที่สุด
เห็นด้วยมาก	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบ แบบสอบถามมาก
เห็นด้วยปานกลาง	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบ แบบสอบถามปานกลาง
เห็นด้วยน้อย	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบ แบบสอบถามน้อย
เห็นด้วยน้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบ แบบสอบถามน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงความเชื่ออำนาจ ภายในตนจากมากที่สุด จนถึงน้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ1 ตามลำดับ ส่วนข้อที่เป็นเชิงลบจะ ให้คะแนนกลับกัน

วิเคราะห์คะแนนความเชื่ออำนาจภายในตนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการหาช่วงคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง คำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน และแปลผลระดับคะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best, 1981:179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49	หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับน้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49	หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49	หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49	หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00	หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 4 แบบวัดความสามารถในการควบคุมอารมณ์ ผู้วิจัยได้ประยุกต์มาจากแบบวัดความสามารถในการควบคุมอารมณ์ ของวาสนา สายเสมา (2548) มีข้อคำถามทั้งหมด 10 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามความคิดเห็นเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) มี 5 ระดับ ดังนี้

เห็นด้วยมากที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
เห็นด้วยมาก	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
เห็นด้วยปานกลาง	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
เห็นด้วยน้อย	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
เห็นด้วยน้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

เกณฑ์การให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงระดับการควบคุมอารมณ์ จากมากที่สุด จนถึงน้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อที่เป็นเชิงลบ จะให้คะแนนกลับกัน

วิเคราะห์คะแนนการควบคุมอารมณ์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการหาช่วงคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง คำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลระดับคะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสต์ (Best, 1981:179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49	หมายถึง การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับน้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49	หมายถึง การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49	หมายถึง การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49	หมายถึง การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00	หมายถึง การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 5 แบบวัดปัจจัยด้านครอบครัว ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามขึ้นตามกรอบแนวคิดของเฮาส์ (House; Bandura, 1985:65) โดยปรับมาจากแบบวัดการสนับสนุนจากครอบครัวของรัชชา รัชตะถาวร (2546) มีข้อคำถามทั้งหมด 15 ข้อ โดยแบ่งเป็น 3 ด้าน คือแบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว มีข้อคำถาม 6 ข้อ แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรม

ป้องกันอุบัติเหตุของบุตรมีข้อคำถาม 4 ข้อ และแบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีข้อคำถาม 5 ข้อ ลักษณะแบบวัดความคิดเห็นเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) มี 5 ระดับดังนี้

เห็นด้วยมากที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
เห็นด้วยมาก	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
เห็นด้วยปานกลาง	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
เห็นด้วยน้อย	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
เห็นด้วยน้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

เกณฑ์การให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงการสนับสนุนจากครอบครัวด้านต่างๆจากมากที่สุด จนถึงน้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ1 ตามลำดับ ส่วนข้อที่เป็นเชิงลบจะให้คะแนนกลับกัน

วิเคราะห์คะแนนปัจจัยการสนับสนุนจากครอบครัวในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ โดยการหาช่วงคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง คำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลระดับคะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best, 1981:179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49	หมายถึง มีการสนับสนุนจากครอบครัวอยู่ในระดับน้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49	หมายถึง มีการสนับสนุนจากครอบครัวอยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49	หมายถึง มีการสนับสนุนทางสังคมของครอบครัวอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49	หมายถึง มีการสนับสนุนจากครอบครัวอยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00	หมายถึง มีการสนับสนุนจากครอบครัวอยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 6 แบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ ผู้วิจัยสร้างและพัฒนาจากการทบทวนวรรณกรรม และปรับมาจากแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ของวาสนา สายเสมา (2548) มีข้อคำถามทั้งหมด 25 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) 4 ระดับ ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นเป็นประจำหรือปฏิบัติทุกครั้ง
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นบ่อยครั้งหรือเป็นส่วนใหญ่
ปฏิบัติบางครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นเป็นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติเป็นบางครั้ง
ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ลักษณะของข้อความที่แสดงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากปฏิบัติทุกครั้งจนถึงไม่เคยปฏิบัติ ให้คะแนน 3,2,1 และ 0 ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีลักษณะข้อความตรงกันข้ามจะให้คะแนนกลับกัน

วิเคราะห์คะแนนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการหาช่วงคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง คำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลระดับคะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 0.00-1.00	หมายถึง	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.01-2.00	หมายถึง	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 2.01-3.00	หมายถึง	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก

2.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยการหาความตรงตามเนื้อหา (content validity) และความเที่ยงของเครื่องมือ (reliability) ดังนี้

การหาความตรงตามเนื้อหาของเครื่องมือ (content validity)

ผู้วิจัยนำ แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน แบบวัดการควบคุมอารมณ์ แบบวัดการสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วยแบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร แบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร และแบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 5 ท่าน

ประกอบด้วย ผู้กำกับการศึกษาต้นตำรวจเกาะช้าง 1 ท่าน พยาบาลวิชาชีพในกลุ่มการพยาบาล โรงพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี 1 ท่าน พยาบาลวิชาชีพในกลุ่มการพยาบาลโรงพยาบาลชุมชน 1 ท่าน นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการควบคุมการบาดเจ็บ 1 ท่าน และอาจารย์พยาบาล 1 ท่าน ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยการให้คะแนนแต่ละข้อ ซึ่งมีช่วงคะแนน 1-5 คะแนน โดยคำนวณค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (content validity index: CVI) จากข้อที่ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ใน 5 ท่านมีความเห็นสอดคล้องกันในระดับ 3 และ 4 และหารด้วยจำนวนข้อทั้งหมด (ทัศนีย์ นะแสง, 2542) โดยมีเกณฑ์ที่ยอมรับได้เท่ากับ .80 ขึ้นไป (บุญใจ ศรีสถิตยน์ราฎร, 2547) เมื่อได้แบบสอบถามที่ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญแล้วผู้วิจัยนำมาปรับปรุงแก้ไขข้อคำถามในแบบสอบถามดังกล่าว โดยเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนด้านเนื้อหา ความเหมาะสมทางภาษา และเรียงลำดับข้อความตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะให้สมบูรณ์ แล้วจึงนำแบบสอบถามไปให้นักเรียนมัธยมศึกษาจำนวน 3 ราย ช่วยอ่านแบบสอบถามเพื่อดูความเข้าใจของภาษาที่ใช้ในแบบสอบถาม ก่อนนำไปทดลองใช้

การหาความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability)

ผู้วิจัยนำ แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทดสอบหาความเที่ยงโดยให้สูตร Kr 20 ของคูเดอร์ – ริชาร์ดสัน (Kuder – Recharadson's method อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2543:123) โดยใช้สูตรหาความเชื่อมั่นดังนี้

$$\text{สูตร Kr 20} \quad R_{tt} = (n/n-1) (1 - \sum pq/s_i^2)$$

n หมายถึง จำนวนข้อ

p หมายถึง สัดส่วนของคนทำถูกในแต่ละข้อ

q หมายถึง สัดส่วนของคนทำผิดในแต่ละข้อ

s_i^2 หมายถึง ความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

ในการวิจัยครั้งนี้ได้ค่าความเที่ยงของแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเท่ากับ .78 สำหรับแบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน แบบวัดการควบคุมอารมณ์ แบบวัดการสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วยแบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร แบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร และแบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ได้รับการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษา ที่มีลักษณะตามที่กำหนดจำนวน 30 ราย นำข้อมูลที่ได้มาคำนวณหาความเที่ยงด้วยการคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของ ครอนบาค (Cronbach's coefficient alpha) โดยค่าความเชื่อมั่นในระดับที่ยอมรับได้คือ มากกว่า .70

ตารางที่ 3.1 ค่าความเที่ยงของเครื่องมือก่อนนำแบบสอบถามไปใช้จริง

แบบสอบถาม	ค่าความเที่ยง (Cronbach's coefficient alpha)
1. แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์	.82
2. แบบวัดการควบคุมอารมณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์	.81
3. แบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว	.76
4. แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร	.76
5. แบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร	.76
6. แบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์	.85

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูลโดยมีขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลตามลำดับดังนี้

3.1 ทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลจากสาขามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช ถึงสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี เขต 1 ที่จะศึกษา เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์และขออนุญาตรวบรวมข้อมูลจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

3.2 ขอบพบผู้อำนวยการโรงเรียน อาจารย์ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุในเด็กนักเรียน โรงเรียนที่จะศึกษา เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล ขอความร่วมมือในการทำวิจัย และให้อาจารย์กำหนดวันที่ดำเนินการรวบรวมข้อมูล โดยจะดำเนินการโรงเรียนละ 3 วัน ช่วงเวลาหลังรับประทานอาหารกลางวัน ซึ่งโรงเรียนมอบให้อาจารย์ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุในเด็กนักเรียนเป็นผู้ดำเนินการ

3.3 นัดพบนักเรียนที่มีลักษณะตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ของแต่ละ โรงเรียน

วันที่ 1 นัดพบกลุ่มเป้าหมายมัธยมศึกษาปีที่ 1 และ 6

วันที่ 2 นัดพบกลุ่มเป้าหมายมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 5

วันที่ 3 นัดพบกลุ่มเป้าหมายมัธยมศึกษาปีที่ 3 และ 4

3.4 จัดเตรียมแบบสอบถามตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละ โรงเรียนโดยแต่ละ โรงเรียนแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ส่วนเท่าๆกันและดำเนินการเก็บวันละ 1 ส่วนจนครบ 3 วัน (แต่ละ โรงเรียนผู้วิจัยแจกแบบสอบถามเพิ่มจากกลุ่มตัวอย่างโรงเรียนละ 15 ฉบับ)

3.5 ผู้วิจัยแนะนำตนเอง อธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล เพื่อขอความร่วมมือในการทำวิจัย พร้อมทั้งแจ้งการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่างในการเข้าร่วมการ วิจัย ภายในห้องประชุมของ โรงเรียนและแจกแบบสอบถามอย่างต่อเนื่อง จนเอกสารครบจำนวน ในแต่ละวัน กลุ่มเป้าหมายที่เหลือให้กลับห้องเรียนได้

3.6 ผู้วิจัยอธิบายวิธีการตอบแบบสอบถามโดยละเอียดและเปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่าง ชักถามสิ่งที่ไม่เข้าใจ จากนั้นให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเองโดยไม่จำกัดเวลา

3.7 ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลตามแบบสอบถามที่จัดเตรียมไว้

3.8 ผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลหลังจากผู้ป้อนตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ถ้าพบว่าคำตอบใดไม่สมบูรณ์ผู้วิจัยและผู้ช่วยผู้วิจัยขอให้กลุ่มตัวอย่างตอบเพิ่มเติมจนครบ หรือในกรณีที่ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างไม่สมบูรณ์จะตัดแบบสอบถามชุดนั้นออก

3.9 เมื่อดำเนินการครบทั้ง 3 โรงเรียน ผู้วิจัยทำการตรวจนับแบบสอบถามที่สมบูรณ์ สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ได้จำนวน 369 ชุด หลังจากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติตาม วิธีการที่ได้วางแผนไว้ต่อไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป มีรายละเอียด ดังนี้

4.1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลได้แก่ ระดับการศึกษา ผลการศึกษา อายุ เพศ ข้อมูลด้าน ครอบครัวได้แก่อาชีพ และรายได้ของครอบครัว ข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้แก่ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการแจกแจงความถี่ จำนวน และร้อยละ

4.2 วิเคราะห์คะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ การสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการคำนวณค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

4.3 ทดสอบสมมุติฐานการวิจัย ซึ่งมีสมมุติฐานทั้งสิ้น 15 ข้อ 3 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะที่ 1 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ระดับกลุ่ม ได้แก่ ระดับการศึกษา เพศ อาชีพผู้ปกครอง ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนฯ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียน กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยการใช้สถิติไคสแควร์ (chi-square)

ลักษณะที่ 2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ระดับช่วงชั้นไป ได้แก่ ผลการศึกษา อายุ รายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์และการสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยการใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation coefficient)

ลักษณะที่ 3 วิเคราะห์หาปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา จากตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลการเรียน อายุ เพศ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ และ การสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตร โดยการใช้วิธีวิเคราะห์สมประสิทธิ์ถดถอยแบบพหุคูณ (stepwise multiple regression analysis) โดยกำหนดนัยสำคัญที่ระดับ .05

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีผลการวิจัยนำเสนอด้วยตารางประกอบคำบรรยาย ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา

ตอนที่ 3 ความเชื่ออำนาจภายในตนของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา

ตอนที่ 4 ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา

ตอนที่ 5 ปัจจัยด้านครอบครัวของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา

ตอนที่ 6 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 7 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ตอนที่ 8 ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในที่นี้หมายถึง ข้อมูลของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้และใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นประจำ ที่ถูกเลือกมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย โดยจำแนกเป็น 3 ส่วนคือ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลเกี่ยวกับครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างและข้อมูลประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคลของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ในที่นี้ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ผลการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จำนวน 369 ตัวอย่าง มาหาค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ดังข้อมูลแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

n = 369			
ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ	
เพศ			
ชาย	140	37.9	
หญิง	229	62.1	
อายุ (ปี)			
12- 15 ปี	32	8.7	
15	22	6.0	
16	164	44.4	
17	127	34.4	
18	24	6.5	
ระดับการศึกษา			
มัธยมศึกษาปีที่ 2	23	6.2	
มัธยมศึกษาปีที่ 3	8	2.2	
มัธยมศึกษาปีที่ 4	20	5.4	
มัธยมศึกษาปีที่ 5	205	55.6	
มัธยมศึกษาปีที่ 6	113	30.6	
ผลการศึกษาน้อย			
1.00-1.99	24	6.5	
2.00-2.99	126	34.2	
3.00-4.00	219	59.3	
$\bar{X} = 3.13$	S.D. = .68	Min = 1.00	Max = 4.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 62.1 มีอายุระหว่าง 16-17 ปี คิดเป็นร้อยละ 77.8 โดยมีอายุน้อยที่สุด 12 ปี และสูงสุด 18 ปี ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 55.6 รองลงมา เรียนอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 คิดเป็นร้อยละ 30.6 ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีผลการศึกษาค่อนข้างดี คิดเป็นร้อยละ 59.3

1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับครอบครัวของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วยข้อมูลการประกอบอาชีพของบิดา ของมารดา และของผู้ปกครอง และรายได้ของครอบครัว (บิดา มารดาและผู้ปกครอง) ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะของครอบครัว

n = 369

ลักษณะครอบครัวของเด็ก	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียนอาศัยอยู่กับ		
บิดาและหรือมารดา	284	76.9
ผู้ปกครอง	85	23.1
อาชีพของบิดา		
ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	68	24.0
พนักงานบริษัท/ เอกชน	10	3.5
ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	85	29.9
เกษตรกร	74	26.1
อื่นๆ	47	16.5
อาชีพของมารดา		
ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	52	18.3
พนักงานบริษัท/ เอกชน	15	5.3
ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	93	32.7
เกษตรกร	67	23.6
อื่นๆ	57	20.1
อาชีพของผู้ปกครอง		
ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12	14.1
พนักงานบริษัท/ เอกชน	5	5.9
ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	25	29.4
เกษตรกร	25	29.4
อื่นๆ	18	21.2

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ลักษณะครอบครัวของเด็ก	จำนวน	ร้อยละ
รายได้ของบิดา (บาท)		
3,500-9,999	70	19.0
10,000-19,999	87	23.6
20,000-29,999	62	16.8
30,000-39,999	34	9.2
40,000-80,000	31	8.4
รายได้ของมารดา (บาท)		
1,000- 9,999	103	36.3
10,000-19,999	87	30.6
20,000-29,999	36	12.7
30,000-39,999	39	13.7
40,000- 80,000	19	6.7
รายได้ของผู้ปกครอง (บาท)		
3,000-9,999	39	45.9
10,000-19,999	20	23.5
20,000-29,999	15	17.7
30,000-39,999	4	4.7
40,000 -300,000	7	8.2

จากตารางที่ 4.2 พบว่า นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อาศัยอยู่กับบิดา มารดา คิดเป็นร้อยละ 76.9 โดยที่บิดาของนักเรียนประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.9 รองลงมาประกอบอาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 26.1 และมารดาประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.7 รองลงมาประกอบอาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 23.6 ส่วนผู้ปกครองของนักเรียนประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว และเกษตรกร มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.4 เท่ากันทั้ง 2 อาชีพ หากมองในภาพรวมกล่าวได้ว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างหรือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ

ส่วนใหญ่มาจากครอบครัวที่ประกอบอาชีพค้าขายหรือประกอบธุรกิจส่วนตัว รองลงมาคือมาจากครอบครัวที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

เมื่อพิจารณาถึงรายได้ จะเห็นว่าบิดาของนักเรียนส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 59.4 มารดาของนักเรียนส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 66.9 และผู้ปกครองส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 69.4

1.3 ข้อมูลประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง ตัวแปรสองตัวแปรคือตัวแปรระยะเวลาหรือจำนวนปีที่นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเริ่มขับขีรถจักรยานยนต์จนถึงปัจจุบันและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

n = 369

ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ (ปี)		
1- 2 (น้อย)	138	37.4
3-5 (ปานกลาง)	135	36.6
6-10 (มาก)	96	26.0
$\bar{X} = 3.88$	S.D. = 2.51	Min = 1 Max = 10
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์		
1. ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุฯ	201	54.5
2. เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีฯ	168	45.5
2.1 ไม่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล	118	70.2
2.2 ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล	50	29.8

จากตารางที่ 4.3 พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 37.4 รองลงมา มีประสบการณ์การขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 36.6 เด็กที่มีประสบการณ์น้อยที่สุด ขี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว 1 ปี เด็กที่มีประสบการณ์มากที่สุด ขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วถึง 10 ปี โดยมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.88, S.D. = 2.51$)

ส่วนด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.4 ส่วนที่เหลือเคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ส่วนใหญ่ไม่ถึงกับต้องเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล คิดเป็นร้อยละ 70.2 ของนักเรียนมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของเด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นระดับความรู้ความเข้าใจของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในสาระและความหมายที่ถูกต้องของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนด โดย พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับเรื่องเครื่องหมายจราจร ความเร็วในการขับขี่ การเลี้ยว การแซง การกลับรถ การหยุดรถ การบรรทุก การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ผลการศึกษาดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวน ร้อยละ และระดับของคะแนนรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

n = 369			
ระดับคะแนนรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ	
ระดับสูง	66	17.9	
ระดับปานกลาง	249	67.5	
ระดับต่ำ	54	14.6	
$\bar{X} = 13.59$	S.D. = 2.24	Min = 6.00	Max = 20.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่า นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีคะแนนรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.5 มีค่าเฉลี่ยคะแนนรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 13.59, S.D. = 2.24$) นักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับสูงเพียงร้อยละ 17.8 และยังมีนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ขี้จักรยานยนต์โดยไม่มีความรู้หรือมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับต่ำถึงร้อยละ 14.6

ตอนที่ 3 ความเชื่ออำนาจภายในตนของเด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ความเชื่ออำนาจภายในตน เป็นระดับความเชื่อของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนด้วยตนเอง ว่าตนมีความสามารถในการควบคุมตนเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุเป็นผลจากการกระทำของตนเองและตนเองมีความสามารถในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนความเชื่ออำนาจภายในตน ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

n = 369			
ความเชื่ออำนาจภายในตน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะไม่เกิดขึ้นถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถด้วยตนเอง	3.15	.96	ปานกลาง
2. การเกิดอุบัติเหตุจากรถเป็นเรื่องของโชคชะตา / เวิร์กกรรมมากกว่าความสามารถในการขับขี่	2.42	1.02	น้อย
3. ท่านไม่สามารถควบคุมการขับขี่รถให้ดีได้นอกจากในเวลาที่มีผู้ซ้อนท้ายเตือนท่านเท่านั้น	2.27	1.01	น้อย
4. ท่านเชื่อว่าถ้าท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแม้ว่าสภาพถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	3.71	.89	มาก
5. ท่านเชื่อว่าท่านสามารถป้องกันอุบัติเหตุต่างๆได้ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น	4.08	.81	มาก

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ความเชื่ออำนาจภายในตน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
6. ท่านจะขับขีรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและระมัดระวัง เฉพาะเวลาที่มีตำรวจจราจรอยู่บริเวณนั้น	2.83	1.13	น้อย
7. ท่านเชื่อว่าแม้จะขับขีรถจักรยานยนต์ไม่เก่งแต่ถ้ามั่นใจก็ สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้	3.11	1.06	ปานกลาง
ความเชื่ออำนาจภายในตนโดยรวม	3.08	.52	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนโดยรวมของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.08$, $S.D. = 0.52$) จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าข้อที่มีคะแนนมากที่สุด คือ เชื่อว่าตนสามารถป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ($\bar{X} = 4.08$, $S.D. = 0.81$) และข้อที่มีคะแนนต่ำสุด คือ ตนไม่สามารถควบคุมการขับขีรถให้ดีได้นอกจากในเวลาที่มีผู้ซ้อนท้ายเตือนเท่านั้น ($\bar{X} = 2.27$, $S.D. = 1.01$)

ตอนที่ 4 ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

การควบคุมอารมณ์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ในการควบคุมความรู้สึกของตนเองในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ให้มีสติ และความรู้สึกของตนเองอยู่ตลอดเวลา เมื่อมีสิ่งต่างๆ มากระทบสามารถแสดงพฤติกรรมตอบสนองได้อย่างเหมาะสม ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนการควบคุมอารมณ์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง $n = 369$

การควบคุมอารมณ์	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ในขณะที่ขับขีเมื่อท่านมีอาการโกรธท่านจะระบายอารมณ์ ด้วยการขับเร็ว	2.80	1.21	ปานกลาง
2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไปท่านจะไม่ ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนให้ได้	2.19	1.13	น้อย

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	\bar{X}	S.D.	ระดับ
3. ถ้าบุคคลที่ซอันท้ายของท่านเชียร์ให้ท่านขับรถเร็วมากขึ้น ท่านจะสนองตอบทันที	2.25	1.13	น้อย
4. ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ท่านมักจะมีอาการเหม่อหรือผลอใจลอยครุ่นคิดเรื่องต่างๆ	2.35	1.07	น้อย
5. ท่านรู้สึกภาคภูมิใจเมื่อเพื่อนๆยอมรับว่าท่านขับรถจักรยานยนต์ได้เร็วกว่าคนอื่น	2.20	1.08	น้อย
6. เมื่อท่านรู้สึกหงุดหงิดไม่พอใจคนซอันท้ายท่านจะระบายอารมณ์ด้วยการขับรถเร็วเสมอ	2.27	1.18	น้อย
7. ท่านชอบขับรถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผนเพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำทาย	1.77	1.08	น้อย
8. ถ้ามีผู้ซอันท้ายท่านจะใช้ความระมัดระวังในการขับรถเป็นพิเศษ	3.94	1.10	มาก
9. ท่านจะค่าหรือสวดด้วยถ้อยคำรุนแรงเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้ขับขี่คนอื่น	2.52	1.16	ปานกลาง
10. ขณะที่ท่านขับรถจักรยานยนต์ท่านควบคุมอารมณ์และมีสติอยู่เสมอ	3.81	1.00	มาก
ความสามารถการควบคุมอารมณ์โดยรวม	2.60	.67	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.6 พบว่า การควบคุมอารมณ์โดยรวมของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.60$, $S.D. = 0.67$) จากคะแนนเต็ม 5 คะแนนเมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือ ถ้ามีผู้ซอันท้ายท่านจะใช้ความระมัดระวังในการขับรถเป็นพิเศษ ($\bar{X} = 3.94$, $S.D. = 1.10$) และข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ การชอบขับรถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผนเพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำทาย ($\bar{X} = 1.77$, $S.D. = 1.08$)

ตอนที่ 5 ปัจจัยด้านครอบครัวของเด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ปัจจัยด้านครอบครัวของเด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่างในที่นี่ประกอบด้วย 3 ตัวแปร คือ ตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ตัวแปรการกดขี่ดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และตัวแปรการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

5.1 การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว

การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัวเกี่ยวกับ การปฏิบัติตนของพ่อแม่ หรือผู้ปกครองของเด็ก เพื่อให้เป็นแบบอย่างที่ดีแก่เด็กในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการการขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนของการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง n = 369

ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ผู้ปกครองของท่านให้สัญญาณไฟเมื่อเปลี่ยนช่องทางจราจร หรือขณะเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา	4.21	0.89	มาก
2. ผู้ปกครองของท่านขับเร็วหรือแข่งรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดเสมอเมื่อมีธุระเร่งด่วน	3.34	1.12	ปานกลาง
3. ผู้ปกครองของท่านขับขี่รถตามกฎหมายจราจรเสมอ	4.08	0.82	มาก
4. ผู้ปกครองของท่านไม่ให้ความสำคัญกับการซ่อมแซมรถให้มีสภาพดีอยู่เสมอเช่น ปล่อยให้ไฟเลี้ยวขาดหรือไม่ติด กระจกส่องหลัง เป็นต้น	3.92	1.13	มาก
5. ผู้ปกครองของท่านดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	4.02	1.14	มาก
6. ผู้ปกครองของท่านสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ขณะขับขี่รถ	3.98	0.90	มาก
ระดับการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว	3.92	0.65	มาก

จากตารางที่ 4.7 พบว่า คะแนนการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัวของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับมาก จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือ ผู้ปกครองให้สัญญาณไฟเมื่อเปลี่ยนช่องทางจราจรหรือขณะเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา ($\bar{X} = 4.21, S.D. = 0.89$) และข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ ผู้ปกครองขับรถเร็วหรือแซงรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดเสมอเมื่อมีธุระเร่งด่วน ($\bar{X} = 3.34, S.D. = 1.12$)

5.2 การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรเกี่ยวกับ การกวดขัน ลงโทษ ตำหนิ ตักเตือนเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุให้แก่เด็กนักเรียน เพื่อมีการปฏิบัติในแนวทางที่จะป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการการขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับคะแนนการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

	n = 369		
ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ผู้ปกครองของท่านตักเตือนท่านให้สวมหมวกนิรภัยเสมอ ๆ	4.07	0.91	มาก
2. ผู้ปกครองของท่านไม่ใส่ใจเมื่อมีคนมาแจ้งว่าท่านขับขี่รถซิ่งหรือขับขี่รถอย่างไม่ปลอดภัย	3.70	1.16	มาก
3. ผู้ปกครองของท่านลงโทษไม่ให้ขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากท่านฝ่าฝืนกฎจราจรหรือถูกตำรวจจับ	2.92	1.22	ปานกลาง
4. ผู้ปกครองของท่านมักจะตักเตือนท่านเสมอ เมื่อท่านหรือเพื่อนมีพฤติกรรมในการแต่งรถหรือเครื่องยนต์ให้มีความเร็วเพิ่มขึ้น	3.58	1.18	มาก
ระดับการกวดขันดูแลพฤติกรรมฯ	3.57	0.67	มาก

จากตารางที่ 4.8 พบว่าการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.57, S.D. = 0.67$) จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือ ผู้ปกครองของตักเตือนท่านให้สวม

หมวดนิรภัยเสมอ ๆ ($\bar{X} = 4.07, S.D. = 0.91$) และข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ ผู้ปกครองของตน
ลงโทษไม่ให้ขับขีรถจักรยานยนต์ เนื่องจากตนฝ่าฝืนกฎจราจรหรือถูกตำรวจจับ ($\bar{X} = 2.92, S.D. = 1.22$)

5.3 การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่างใน
ด้านการให้ความรู้ สื่อความรู้ ทรัพยากรต่างๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคะแนนการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกัน
อุบัติเหตุของบุตร ของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

	n = 369		
ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ในการสนทนาระหว่างท่านกับผู้ปกครองมักมีการ สอดแทรกความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุเสมอ เมื่อโอกาส อำนวย	3.80	0.93	มาก
2. ผู้ปกครองของท่านสนับสนุนหรือจัดหาหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี รถจักรยานยนต์ให้ท่านอ่าน	3.31	0.94	ปานกลาง
3. ผู้ปกครองของท่านมีเวลาให้ท่านเสมอ ถ้าท่านต้องการ ความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.64	1.00	มาก
4. ผู้ปกครองของท่านมีส่วนร่วมในการสนับสนุนให้มีการขับ ขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	4.27	0.82	มาก
5. ผู้ปกครองของท่านยินดีสนับสนุนเงินให้ท่านในการ ซ่อมแซมรถให้มีสภาพพร้อมใช้งาน	3.72	0.95	มาก
ระดับการสนับสนุนพฤติกรรมฯ ของบุตร ของครอบครัว	3.75	0.68	มาก

จากตารางที่ 4.9 พบว่าการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัว
โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75, S.D. = 0.68$) จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ

พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือ ผู้ปกครองของคนที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนให้มีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ($\bar{X} = 4.27, S.D. = 0.82$) และข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ ผู้ปกครองสนับสนุนหรือจัดหาหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ตนเอง ($\bar{X} = 3.31, S.D. = 0.94$)

ตอนที่ 6 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ช่วงก่อนการขับขี่ มีการตรวจสภาพความพร้อมของรถและอุปกรณ์ของรถ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และในระหว่างการขับขี่ โดยปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และมีมารยาทในการขับขี่ ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

n = 369

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเลี้ยวทุกครั้ง	2.37	0.75	มาก
2. ท่าน <u>ไม่</u> ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร ในถนนที่มี เครื่องหมายห้ามย้อนศร	2.27	0.84	มาก
3. ท่าน <u>ไม่</u> ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่น อย่างกระชั้นชิด	2.35	0.81	มาก
4. ท่าน <u>ไม่</u> ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์ประชันความเร็วกับเพื่อนๆเสมอ	2.42	0.81	มาก
5. ท่าน <u>ไม่</u> ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานเพื่อพูดคุยกับเพื่อนๆ	2.20	0.87	มาก
6. ท่าน <u>ไม่</u> ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง	2.47	0.78	มาก
7. ท่าน <u>ไม่</u> ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบ ผาด โผนตามท้องถนน	2.57	0.83	มาก
8. ท่านลดความเร็วของรถลง เมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก	2.26	0.94	มาก
9. ท่าน <u>ไม่</u> ขับแซงรถคันอื่น เมื่อมีเครื่องหมาย ห้ามแซง	1.86	0.99	ปานกลาง
10. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถ จักรยานยนต์	1.80	0.87	ปานกลาง
11. ท่านจะ <u>ไม่</u> ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเสมอเพื่อระบายอารมณ์	2.18	0.88	มาก

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	\bar{X}	S.D.	ระดับ
12. ท่าน <u>ไม่</u> ชอบขับขี่รถซิกแซกหรือแซงและปาดหน้ากระทันหัน	2.49	0.78	มาก
13. ท่านจะ <u>ไม่</u> ขับขี่รถด้วยความเร็วตามคำร้องขอของเพื่อนๆ	2.38	0.76	มาก
14. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัย โดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง	1.86	0.91	ปานกลาง
15. ท่านมักจะ <u>ไม่</u> แขวน / หิ้วหมวกนิรภัย โดยที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	2.05	0.78	มาก
16. ท่านตรวจเช็คสภาพเบรกของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง	1.67	0.89	ปานกลาง
17. ท่านตรวจเช็คสภาพเกียร์ของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง	1.73	0.91	ปานกลาง
18. ท่านตรวจเช็คสภาพยางของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ก่อนขับขี่ทุกครั้ง	1.78	0.90	ปานกลาง
19. ท่านเช็คน้ำมันให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	1.54	0.94	ปานกลาง
20. ท่านตรวจเช็คสัญญาณไฟเลี้ยวให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	1.70	0.92	ปานกลาง
21. ท่านตรวจเช็คกระจกส่องหลังให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	1.92	0.92	ปานกลาง
22. เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านเกิดชำรุด หรือมีสภาพผิดปกติ ท่านนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่	2.00	0.91	ปานกลาง
23. ท่านจะ <u>ไม่</u> ดัดแปลงรถโดยการถอดอุปกรณ์ บางส่วนของรถจักรยานยนต์ออก เช่น ไฟเลี้ยว กระจกส่องหลัง	2.39	0.92	มาก
24. ท่าน <u>ไม่</u> ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการมีเมฆาสุรา	2.53	0.85	มาก
25. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	1.74	1.28	ปานกลาง
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม	2.10	0.44	มาก

จากตารางที่ 4.10 พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 2.10$ $S.D. = 0.44$) จากคะแนนเต็ม 3 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือ การไม่ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบผาดโผนตามที่องถนน ($\bar{X} = 2.57$, $S.D. = 0.83$) รองลงมาคือ การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการมึนเมาสุรา ($\bar{X} = 2.53$, $S.D. = 0.85$) และข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ ท่านเช็กแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ($\bar{X} = 1.54$, $S.D. = 0.94$) รองลงมา คือ ท่านตรวจเช็กสภาพเบรกของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง ($\bar{X} = 1.67$, $S.D. = 0.89$)

ตอนที่ 7 ผลการทดสอบสมมุติฐานในการวิจัย

การทดสอบสมมุติฐานการวิจัย ซึ่งมีสมมุติฐานทั้งสิ้น 15 ข้อ สามารถจำแนกเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะที่ 1 การหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ระดับกลุ่ม ได้แก่ ระดับการศึกษา เพศ อาชีพผู้ปกครอง ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง โดยการใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square)

ลักษณะที่ 2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ระดับช่วงขึ้นไป ได้แก่ อายุ ผลการศึกษา รายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ การสนับสนุนจากครอบครัว ซึ่งประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง โดยการใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation coefficient)

ลักษณะที่ 3 การหาความสัมพันธ์เชิงทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จากตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลการศึกษา อายุ รายได้ของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ และการสนับสนุนจากครอบครัวประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

โดยใช้สัมประสิทธิ์ถดถอยแบบพหุคูณ (stepwise multiple regression analysis) โดยกำหนดนัยสำคัญที่ระดับ .05

ผลการทดสอบสมมุติฐานทั้งหมดมีรายละเอียดดังนี้

7.1 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระระดับกลุ่มกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระระดับกลุ่มซึ่งประกอบด้วย 5 ตัวแปร คือระดับการศึกษา เพศของนักเรียน อาชีพผู้ปกครอง ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ผลการทดสอบปรากฏดังข้อมูลในตารางที่ 4.11-4.15

ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระระดับกลุ่มกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัย	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ				χ^2	p
	ระดับน้อยถึงปานกลาง (n=146)		ระดับมาก (n=223)			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เพศ						
ชาย	77	55.00	63	45.00	22.472	.000
หญิง	69	30.13	160	69.87		
ระดับชั้นการศึกษาของเด็ก						
มัธยม 2	10	43.48	13	56.52	9.298	.054
มัธยม 3	0	0.00	8	100.00		
มัธยม 4	4	20.00	16	80.00		
มัธยม 5	87	42.44	118	57.67		
มัธยม 6	45	39.82	68	60.17		

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ปัจจัย	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ				χ^2	p
	ระดับน้อยถึงปานกลาง		ระดับมาก			
	(n=146)		(n=223)			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
อาชีพของบิดา						
1) ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	32	47.06	36	52.94	5.931	.204
2) พนักงานบริษัท/ เอกชน	3	30.00	7	70.00		
3) ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจ ส่วนตัว	37	43.53	48	56.47		
4) เกษตรกรรม	23	31.08	51	68.91		
5) อื่น ๆ	23	48.94	24	51.06		
อาชีพของมารดา						
1) ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	24	46.15	28	53.85	3.895	.420
2) พนักงานบริษัท/ เอกชน	4	26.67	11	73.33		
3) ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจ ส่วนตัว	41	44.09	52	55.91		
4) เกษตรกรรม	23	34.33	44	65.67		
5) อื่น ๆ	26	45.61	31	54.39		
ประสบการณ์การขับขี่ รถจักรยานยนต์ (ปี)						
1-2	49	35.51	89	64.49	3.931	.140
3-5	51	37.78	84	62.22		
6-10	46	47.92	50	52.08		

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ปัจจัย	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ				χ^2	p
	ระดับน้อยถึงปานกลาง		ระดับมาก			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	69	34.33	132	65.67	7.051	.029
2. เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	77	45.83	91	54.17		

จากข้อมูลในตารางที่ 4.11 สามารถสรุปผลการทดสอบสมมุติฐานได้ดังนี้

1) เพศกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการทดสอบพบว่าเพศของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา เพศหญิง ส่วนมาก หรือประมาณร้อยละ 69.87 มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ส่วนเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา เพศชายส่วนมาก หรือประมาณร้อยละ 55.00 มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง

2) ระดับชั้นการศึกษาของเด็กกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการทดสอบพบว่าระดับชั้นการศึกษาของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

3) อาชีพของบิดา มารดากับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการทดสอบพบว่าทั้งอาชีพของบิดาและมารดาของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

4) รายได้ของบิดา มารดากับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การทดสอบพบว่าพบว่าทั้งรายได้ของบิดาและของมารดาของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน

5) ประสิทธิภาพการขับขีรถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การทดสอบพบว่าประสิทธิภาพการขับขีรถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

6) ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การทดสอบพบว่า ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน

7.2 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระระดับช่วงกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ตัวแปรอิสระระดับช่วง ในการวิจัยนี้ประกอบด้วย ตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ผลการศึกษา อายุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน ความสามารถการควบคุมอารมณ์ และตัวแปรปัจจัยด้านครอบครัว ได้แก่ การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกลุ่มนี้กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียน ทำโดยการใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation coefficient) ผลการทดสอบทดสอบปรากฏ ดังแสดงข้อมูลในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรอิสระระดับช่วง กับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

n = 369

ตัวแปร	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน
	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ผลการศึกษา	.197**
อายุ	-.052
รายได้บิดา	.015

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ตัวแปร	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน
	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
รายได้มารดา	-.037
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	.022
ความเชื่ออำนาจภายในตน	.279**
ความสามารถในการควบคุมอารมณ์	.576**
การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร	.240**
การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว	.617**
การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร	.417**

* $p < .05$, ** $p < .01$

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผลการศึกษา ($r = .197$, $p = <.01$) ความเชื่ออำนาจภายในตน ($r = .279$, $p < .01$) การควบคุมอารมณ์ ($r = .576$, $p < .01$) การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ($r = .240$, $p < .01$) การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ($r = .617$, $p < .01$) และการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ($r = .417$, $p < .01$) แต่พบว่า อายุ รายได้บิดา รายได้มารดา รายได้ผู้ปกครอง และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ระดับนัยสำคัญ .05

ตอนที่ 8 การทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์หาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยศึกษาจากข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากการทบทวนเอกสารและทฤษฎีต่างๆ เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ขึ้นต่อไปคือ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ภายในระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกัน เพื่อให้ได้ตัวแปรอิสระที่ดีที่สุดเข้าสู่การวิเคราะห์หาสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม จากนั้นจึงดำเนินการวิเคราะห์ขึ้น

สุดท้าย คือการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณระหว่างตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

8.1 การคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่การวิเคราะห์ เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

จากกรอบแนวคิดในการวิจัยและผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม พบว่ามีตัวแปรอิสระที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง มีทั้งหมด 9 ตัวแปร ได้แก่ เพศ ผลการเรียน อายุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

8.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ภายในระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกัน หลังจากคัดเลือกตัวแปรอิสระทั้ง 9 ตัวแปร เข้าสู่การวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรระดับช่วงขึ้นไปแล้ว ไม่พบว่าตัวแปรอิสระคู่ใดๆที่มีความสัมพันธ์กันสูง ซึ่งหมายถึงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระไม่เกินกว่า 0.80 ขึ้นไปทำให้ไม่เกิดปัญหา multicollinearity ดังนั้นผู้วิจัยจึงตัดสินใจใช้ตัวแปรทั้ง 9 ตัวแปรในการวิเคราะห์ในขั้นต่อไป

8.3 ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ครั้งนี้ ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ 9 ตัวแปร และตัวแปรตาม 1 ตัวแปร โดยกำหนดให้

ตัวแปรอิสระ X_1 หมายถึง ผลการเรียน

X_2 หมายถึง อายุ

X_3 หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

X_4 หมายถึง ความเชื่ออำนาจภายในตน

X_5 หมายถึง ความสามารถในการควบคุมอารมณ์

X_6 หมายถึง การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

X_7 หมายถึง การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว

X_8 หมายถึง การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร

X_9 หมายถึง เพศของนักเรียน

ตัวแปรตาม Y หมายถึง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ผลการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม
ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.13



ตารางที่ 4.13 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	Y ₁
X ₁	1.00	-.268***	-.048	-.070	-.198***	.085	.151**	.192***	.197***
X ₂		1.00	.121**	.022	.052	.051	-.076	-.206***	-.052
X ₃			1.00	.0117	.049	.075	.002	-.086*	.022***
X ₄				1.00	.395***	.161***	-.172***	-.013	.213***
X ₅					1.00	-.108*	-.421***	-.175	.461***
X ₆						1.00	.304***	.448***	.240***
X ₇							1.00	.485***	.617***
X ₈								1.00	.417***
Y ₁									1.00

* มีนัยสำคัญที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญที่ระดับ .001

8.4 การวิเคราะห์หาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิเคราะห์หาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้นำตัวแปรอิสระ 9 ตัวแปร วิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอน (stepwise multiple regression analysis) ซึ่งการวิเคราะห์วิธีนี้จะเลือกตัวแปรอิสระตัวหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมากที่สุด มาสร้างเป็นสมการถดถอยสมการแรกก่อน ขึ้นต่อไปจึงหาตัวแปรตัวที่สองที่เมื่อนำมารวมกับตัวแปรแรก สามารถอธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรตามได้มากกว่าตัวแปรอื่น ๆ ในขั้นตอนมาจึงหาตัวแปรอิสระอื่น ๆ ที่ยังเหลืออยู่มาเข้าสมการต่อ ๆ ไปตามลำดับ ความสามารถในการอธิบายความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540: 35-37) ผู้วิจัยนำตัวแปรอิสระที่คัดเลือกแล้ว 9 ตัวแปร มาดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว โดยนำเสนอตามลักษณะของตัวแปรตาม พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง (Y_1) รายละเอียดในตารางที่ 4.14 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.14 การวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอนของตัวแปรอิสระที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง (Y_1)

ตัวแปร	B	SE b	Beta	T	Sig. T
การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว (X_7)	.286	.032	.425	8.892	.001
การควบคุมอารมณ์ (X_5)	.143	.028	.221	5.079	.001
การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร (X_8)	.101	.029	.155	3.525	.001
เพศชาย (X_9)	-.105	.036	-.117	-2.887	.01
Constant	1.032	.163		6.338	.001
R = .680		Adjusted R ² = .456			
R ² = .462		Standard Error = .322			
F = 78.248		Significant F = .001			

จากตารางที่ 4.14 พบว่า มีตัวแปร 4 ตัวแปรที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การควบคุมอารมณ์ และการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนตัวแปร และเพศชาย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และ .01 ตามลำดับ

โดยใช้สมการที่อธิบายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

$$Y = 1.032 + 0.286 X_1 + 0.143 X_2 + 0.101 X_3 - 0.105 X_4$$

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4$$

$$Y = \text{พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง}$$

$$a = \text{ค่าคงที่}$$

$$b_1 = \text{สัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ถดถอยของตัวแปร } b_1$$

$$b_2 = \text{สัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ถดถอยของตัวแปร } b_2$$

$$b_3 = \text{สัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ถดถอยของตัวแปร } b_3$$

$$b_4 = \text{สัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ถดถอยของตัวแปร } b_4$$

$$X_1 = \text{การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว (X₁)}$$

$$X_2 = \text{ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ (X₂)}$$

$$X_3 = \text{การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร (X₃)}$$

$$X_4 = \text{เพศชาย (X₄)}$$

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี สามารถสรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ คือ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี และ 3) เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

1.2.1 กลุ่มตัวอย่าง เป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรี เขต 1 จำนวน 3 โรงเรียน คือ โรงเรียนเบญจมาศวิทยาสรรค์ โรงเรียนศรียานุสรณ์ และโรงเรียนเบญจมานุสรณ์ ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เป็นเวลาอย่างน้อย 6 เดือนนับถึงวันเก็บข้อมูล และใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นประจำ ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย จำนวน 369 คน

1.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นตามกรอบแนวคิดของการวิจัย ประกอบด้วยข้อมูล 6 ส่วน คือ ข้อมูลทั่วไป แบบทดสอบระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร แบบวัดระดับความเชื่ออำนาจภายในตน แบบวัดระดับความสามารถในการควบคุมอารมณ์ แบบวัดปัจจัยด้านครอบครัว ประกอบด้วย แบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร แบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โดยค่าความเที่ยงของแบบทดสอบระดับความรู้เกี่ยวกับ

กฎจราจร เท่ากับ 0.78 แบบวัดระดับความเชื่ออำนาจภายในตน เท่ากับ 0.82 แบบวัดระดับความสามารถในการควบคุมอารมณ์ เท่ากับ 0.81 แบบวัดการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว เท่ากับ 0.76 แบบวัดการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.76 แบบวัดการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตรมีค่าความเที่ยงเท่ากับ ... และแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา มีค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.85

1.2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามแก่นักเรียนตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละโรงเรียนตามกำหนดนัด ทำแบบสอบถามภายในห้องประชุมของโรงเรียน และแจกแบบสอบถามอย่างต่อเนื่อง จนเอกสารครบจำนวนในแต่ละวัน เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมิถุนายน 2555 ถึงเดือน มิถุนายน 2555

1.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติไคสแควร์ (Chi-square) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) และวิเคราะห์ปัจจัยทำนายโดยหาความสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis)

1.3 ผลการวิจัย

1.3.1 ข้อมูลทั่วไป นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 62.1 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีอายุระหว่าง 16-17 ปี ถึงร้อยละ 77.8 โดยมีอายุต่ำสุด 12 ปี และสูงสุด 18 ปี นักเรียนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.6 กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ส่วนใหญ่มีผลการศึกษาก่อนข้างดี นักเรียนส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่กับบิดามารดา โดยที่บิดา มารดา และผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.9 , 32.7 และ 29.4 ตามลำดับ ในส่วนรายได้ของครอบครัว พบว่า บิดาของนักเรียนส่วนใหญ่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 30,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 59.4 ส่วนมารดามีรายได้ไม่น้อยกว่า 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 66.9 ของกลุ่มตัวอย่าง และผู้ปกครองส่วนใหญ่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 69.4 นักเรียนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 37.4 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับน้อย อีกร้อยละ 36.6 มีประสบการณ์อยู่ในระดับปานกลาง โดยเด็กที่มีประสบการณ์น้อยที่สุดจำนวน 1 ปี และเด็กที่มีประสบการณ์มากที่สุดคือ 10 ปี สำหรับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.4

นักเรียนมัธยมศึกษาทุกกลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกกลุ่มพบว่าร้อยละ 67.5 จัดอยู่ในกลุ่มมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรระดับปานกลาง นักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ในระดับสูงมีเพียงร้อยละ 17.8 และยังมีนักเรียนกลุ่ม

ตัวอย่างที่ซับซ้อนจักรยานยนต์โดยไม่มีความรู้หรือมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำถึงร้อยละ 14.6

นักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีความเชื่ออำนาจภายในตนอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีความเชื่อของคะแนนความเชื่ออำนาจภายในตนเท่ากับ 3.08 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.52 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ทำนองเดียวกันนักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีความสามารถในการควบคุมอารมณ์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 2.60 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.67 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน

1.3.2 ปัจจัยด้านครอบครัว ผลการวิจัยพบว่าตัวแปรหรือปัจจัยด้านครอบครัวทั้ง 3 ตัวแปรที่นำมาศึกษา คือ การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัวนักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุดสามตัวแปร โดยตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัวมีความเชื่อสูงสุด เท่ากับ 3.92 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.65 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน รองลงมาคือ การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรมีความเชื่อ เท่ากับ 3.75 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.68 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ส่วนตัวแปรการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีความเชื่อที่น้อยที่สุด เท่ากับ 3.57 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.67 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน

1.3.3 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 2.10$ S.D. = 0.44) จากคะแนนเต็ม 3 คะแนน โดยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในลักษณะการแสดงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยจะมีคะแนนสูงกว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในลักษณะการเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่

1.3.4 ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มี 3 ปัจจัยหรือตัวแปร คือ เพศของนักเรียน นักเรียนหญิงมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่านักเรียนชาย ความเชื่ออำนาจในตนและความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของนักเรียน ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลที่เหลือ ได้แก่ ระดับการศึกษาและผลการศึกษานักเรียน อาชีพของบิดา มารดาและผู้ปกครอง รายได้ของบิดา มารดาและผู้ปกครอง ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนไม่มี

ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

ส่วนปัจจัยด้านครอบครัวทั้ง 3 ตัวแปร คือ ตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ตัวแปรการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และตัวแปรการสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

1.3.5 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการทดสอบสมมติฐานวิจัยเพื่อค้นหาปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลหรือสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีมี 4 ตัวแปรประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล 2 ตัวแปร คือ การเป็นเพศชาย กับ ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ของนักเรียน ส่วนปัจจัยด้านครอบครัวที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ได้แก่ ตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว กับตัวแปรการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ตัวแปรทั้งสี่สามารถอธิบายพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ร้อยละ 46.2 ($R^2 = .462$) โดยการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว มีอำนาจในการทำนายสูงสุด รองลงมาคือ ความสามารถในการควบคุมอารมณ์ และการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร ในขณะที่ความเป็นเพศชายมีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

2. การอภิปรายผล

ผลการศึกษาสามารถอภิปรายตามวัตถุประสงค์ ได้ดังนี้

2.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

จากผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า พบว่าเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\chi^2 = 2.10$ S.D. = 0.44) จากคะแนนเต็ม 3 คะแนน เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าข้อที่มีระดับคะแนนมากที่สุด คือการไม่ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบ ผาดโผนตามท้องถนน ($\chi^2 = 2.57$, S.D. = 0.83) รองลงมาคือ การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการเมึนเมาสุรา ($\chi^2 = 2.53$, S.D. =

0.85) ซึ่งหมายถึง นักเรียนมีการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือบ่อยครั้ง เช่น การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แบบ ผาด โผนตามท้องถนน การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการมึนเมาสุราการนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ และการไม่ขับขี่รถซึกแซกหรือแข่งและปาดหน้ากะทันหัน และมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ก็สอดคล้องกับข้อมูลด้านประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่พบว่า นักเรียนกว่าครึ่งหนึ่งไม่เคยมีประสบการณ์จากการขับขี่ (ร้อยละ 54.5) ก็สอดคล้องกับการศึกษาของ กฤษพนท์ รักษรรยาบรรณ (2545) ที่ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษา ในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี พบว่าพฤติกรรมที่ผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมักจะไม่กระทำพฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถคือ การขับขี่แข่งหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนที่มีผลการเรียนอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างดี ซึ่งพบว่าเกรดเฉลี่ยตั้งแต่ 3.00 ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 59.3 ดังนั้นจึงทำให้สามารถเลือกปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เหมาะสม และส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 62.1 ซึ่งเพศหญิงจะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่โลด โผนหรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับเพศชายและข้อที่มีระดับคะแนนน้อยที่สุด คือ ท่านเช็กแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ($\chi^2 = 1.54$, S.D. = 0.94) รองลงมา คือท่านตรวจเช็กสภาพเบรกของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง ($\chi^2 = 1.67$, S.D. = 0.89)อาจเนื่องมาจากบทบาทนี้เป็นของผู้ปกครองผู้ซึ่งเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังมีความเชื่ออันมาจากภายในตนว่าสามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.50$, S.D. = .45) การควบคุมอารมณ์ตนเองได้ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.74$, S.D. = .72) ประกอบกับการได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัวในระดับมาก ($\bar{x} = 3.77$ S.D. = .52) ทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

2.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ผลการวิจัยพบว่า

1) อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ระดับนัยสำคัญ .05 ทั้งนี้เนื่องจากช่วงอายุของนักเรียนมัธยมอยู่ในช่วงเดียวกัน ดังนั้นเด็กจึงมีพฤติกรรมต่าง ๆ คล้ายกัน

2) **เพศ** มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($\chi^2 = 22.472$) อธิบายได้ว่า การศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง ซึ่งมีโอกาสขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย ประกอบกับการที่อยู่ในวัยรุ่นตอนต้น ทำให้ไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ปกครองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ที่ทำให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเพศชายและหญิงมีโอกาสนในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) ที่ศึกษาปัจจัยจิตลักษณะความเชื่อด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น พบว่า เพศหญิงมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยสูงกว่าเพศชาย นั่นคือเพศชายมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่าเพศหญิง

3) **ระดับการศึกษา** ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($\chi^2 = 9.298$) ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับการศึกษาช่วงเดียวกัน

4) **ผลการศึกษา** มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ($r = .197, p < .01$) กล่าวคือ เด็กที่มีผลการศึกษาดีมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าเด็กที่มีผลการศึกษาไม่ดี ทั้งนี้เนื่องจากพฤติกรรมการป้องกันการขับขี่ ไม่ได้เป็นทักษะเฉพาะด้านเกี่ยวกับการปฏิบัติ ยังต้องอาศัยความรู้ ทักษะและความชำนาญ และต้องใช้ความรู้ประกอบ ทักษะ ประสบการณ์ ที่ทำให้เกิดความชำนาญ และตัดสินใจที่ดีตามกฎ ข้อบังคับต่างๆ ดังนั้น เด็กที่มีผลการศึกษาดี จึงมีความฉลาดทางสติปัญญาสูง ทำให้สามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดี ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสุรชัย เจียมกุล (2536) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด พบว่าระดับการศึกษาเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5) **อาชีพและรายได้บิดามารดาและผู้ปกครอง** ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 จากการศึกษาข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า บิดามารดาและผู้ปกครองส่วนใหญ่ มีการประกอบอาชีพและรายได้ในกลุ่มเดียวกัน คือ ทำธุรกิจและอาชีพเกษตรกรรม

6) **ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร** ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี ของ เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2537) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับ

การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (2546) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ทั้งนี้ เนื่องจากการบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดี อาจไม่ได้ปฏิบัติพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความรู้ที่มีก็ได้ เพราะอาจมีสาเหตุอื่นเป็นปัจจัยร่วม ได้แก่ บุคลิกภาพส่วนตัว ความตระหนักรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ ดังในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งเป็นการศึกษาในเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาที่อยู่ในวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาการ ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคมและสติปัญญา ขณะเดียวกันก็ต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมต่างๆ

7) **ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์** ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($\chi^2 = 3.931$) อธิบายได้ว่าการมีประสบการณ์การขับขี่และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมากหรือน้อย ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง กล่าวคือ เด็กนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอาจมีโอกาสขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย อาจเพราะมีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยได้เพราะเวลาส่วนใหญ่ยังอยู่ในวัยเรียนไม่ช่วยทำงานซึ่งมีโอกาสใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมากกว่า จึงไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

8) **ความเชื่ออำนาจภายในตน** จากผลการศึกษาพบความเชื่ออำนาจภายในตน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = .197, p = <.01$) กล่าวคือ ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง มีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนที่สูงจะเป็นคนที่เชื่อมั่นในความสำเร็จของการกระทำของตน และมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเองให้มีความสามารถเพียงพอในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ตามความเชื่อนั้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (2546) ที่ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดปราจีนบุรี พบว่า ความเข้าใจและเจตคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเป็นไปในทางเดียวกันกับการศึกษาของ พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) ที่ศึกษาปัจจัยจิตลักษณะ ความเชื่อด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่

รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

9) **การควบคุมอารมณ์** มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = .461, p < .01$) กล่าวคือ ผู้ที่มีการควบคุมอารมณ์ในระดับสูงมี พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่มีการควบคุมอารมณ์ในระดับต่ำ ทั้งนี้เนื่องจาก ผู้ที่สามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ดี จะลดความตื่นเต้นตกใจบนท้องถนน และควบคุมตนเองให้สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย ความคิดตัดสินใจก็จะดีด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษาของ พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) ที่พบว่า ลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตนมี ความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านครอบครัว กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งการศึกษานี้ให้ความสำคัญกับ การสนับสนุนจากครอบครัว ได้แก่ การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขัน ดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร จากผลการศึกษาพบว่า

1) การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว มีความสัมพันธ์ ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ($r = .617, p < .01$) กล่าวคือ เด็กที่มีผู้ปกครองที่เป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุมาก จะมี พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า เด็กที่มีผู้ปกครองที่เป็นต้นแบบในการ ป้องกันอุบัติเหตุจากครอบครัวบางครั้ง ทั้งนี้ เนื่องจากครอบครัวมีอิทธิพลต่อความคิดและการ ตัดสินใจของคน โดยเฉพาะการเป็นต้นแบบของพฤติกรรมขับขี่รถตามกฎจราจรเสมอ เพื่อให้เกิด พฤติกรรมที่พึงประสงค์ อาจกล่าวได้ว่า พฤติกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นของบุคคลส่วนหนึ่งมีอิทธิพลมา จากการสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (2546) ที่พบว่า การได้รับคำแนะนำจากบุคคลใกล้ชิด และการได้รับข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ 0.01

2) การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน กลุ่มตัวอย่าง ($r = .417, p < .01$) กล่าวคือ เด็กที่ได้รับกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจาก ครอบครัวมาก จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า เด็กที่ได้รับ กวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากครอบครัวน้อย ทั้งนี้ เนื่องจากครอบครัวมีอิทธิพลต่อ

ความคิดและการตัดสินใจของคน โดยเฉพาะการทำให้คำสั่งสอนแนะนำ การให้ได้รับความรู้จากสื่อต่าง ๆ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ อาจกล่าวได้ว่า พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นของบุคคลส่วนหนึ่งมีอิทธิพลมาจากการสนับสนุนจากครอบครัว ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (2546) ที่พบว่า การได้รับคำแนะนำจากบุคคลใกล้ชิด และการได้รับข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่างๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

3) การสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ($r = .240, p < .01$) กล่าวคือ เด็กที่ได้รับการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากครอบครัวมาก มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าเด็กที่ได้รับการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากครอบครัวน้อย ทั้งนี้ เนื่องจากครอบครัวมีอิทธิพลต่อความคิดและการตัดสินใจของคน โดยเฉพาะการสนับสนุนเงินทองในการซ่อมแซมรถให้มีสภาพพร้อมใช้งาน รวมถึงการติดตามและจำกัดพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ อาจกล่าวได้ว่า พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นของบุคคล ส่วนหนึ่งมีอิทธิพลมาจากการสนับสนุนจากครอบครัว ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (2546) ที่พบว่า การได้รับคำแนะนำจากบุคคลใกล้ชิด และการได้รับข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่างๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

2.3 วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

ผลจากการศึกษาวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ในปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัว สามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้ ร้อยละ 46.2 ($R^2 = .462$) โดยแยกอธิบายในแต่ละปัจจัยได้ ดังนี้

2.3.1 ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า มีเพียง 2 ตัวแปร คือ การเป็นเพศชาย สามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดย มีความสัมพันธ์เชิงผกผัน กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง (ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยมาตรฐานเท่ากับ -2.887) ทั้งนี้ อาจเป็นผลจากในการศึกษาครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง ซึ่งมีโอกาสขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยประกอบกับการที่อยู่ในวัยรุ่นตอนต้น ทำให้ไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ปกครองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ที่ทำให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเพศชายและหญิงมีโอกาสในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ

พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) ที่ศึกษา ปัจจัยจิตลักษณะ ความเชื่อด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น พบว่า เพศหญิงมีพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านความตั้งใจในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยสูงกว่าเพศชาย นั่นคือเพศชายมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์น้อยกว่าเพศหญิง และ การควบคุมอารมณ์ ที่สามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 (ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยมาตรฐานเท่ากับ 5.079) อธิบายได้ว่าเด็กนักเรียนซึ่งอยู่ในช่วงวัยรุ่นนี้ กำลังมีพัฒนาการในทุกด้าน ดังที่ ศรีเรือน แก้ววังวาน (2545: 331) กล่าวว่า วัยรุ่นมักมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย เจ้าอารมณ์ ขี้โอ้อวด มีการแสดงออกของอารมณ์ที่รุนแรง การควบคุมอารมณ์ยังไม่ดี บางครั้งพู่งพ่่าน บางครั้งเก็บกด เด็กวัยรุ่นมักชอบรวมกลุ่มกัน เพราะเข้าใจและยอมรับซึ่งกันและกันได้ง่าย นอกจากนั้นอิทธิพลของสิ่งแวดล้อม ทัศนคติ และแบบอย่างในครอบครัว ยังเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดพฤติกรรมความเสี่ยง เพราะครอบครัวเป็นสังคม ๆ แรกที่วัยรุ่นจะต้องเผชิญ ต้องปรับตัวเข้าหาก่อนที่จะก้าวออกมาสู่สังคมภายนอก เจอกับเพื่อนใหม่ ๆ เจอกับสิ่งแวดล้อมใหม่ที่พร้อมจะชักจูงวัยรุ่นไปตามทางได้ตลอดเวลา วัยรุ่นต้องมีความคิดและมีทัศนคติที่ดีในการมอง และใช้ชีวิตอยู่ด้วยความไม่ประมาท มีสติ มั่นคงในความคิดของตนเอง และสามารถควบคุมอารมณ์ที่เปลี่ยนแปลงง่ายของตนได้

2.3.2 ปัจจัยด้านครอบครัว คือ การสนับสนุนของครอบครัว ที่ผลการศึกษาพบว่าการกวาดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว สามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว ซึ่งพบว่ามีอำนาจในการทำนายสูงสุด (ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยมาตรฐานเท่ากับ 8.892) อธิบายได้ว่า การปฏิบัติตนเป็นต้นแบบที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุของบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง เป็นปัจจัยด้านครอบครัวที่สำคัญที่สุด ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี เช่นเดียวกับปัจจัยด้านครอบครัว ในเรื่องการกวาดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัว ซึ่งก็พบว่า สามารถอธิบายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.001 (ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยมาตรฐานเท่ากับ 3.525) สอดคล้องกับที่ ศรีเรือน แก้ววังวาน (2545: 331) แนวทางในการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นว่าการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี การที่วัยรุ่นจะเป็นคนดีได้นั้น พ่อแม่ต้องเป็นตัวอย่าง ที่ดีแล้วจากนั้นก็อบรมและแสวงหากิจกรรมที่ดีเป็นประโยชน์กับตัวลูก ส่งเสริมให้ลูกมีทัศนคติที่ดี

คบเพื่อนที่ดี มีการเรียนรู้ที่ถูกต้อง สร้างครอบครัวให้พร้อมและมีความสุข เพื่อที่จะให้วัยรุ่นเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดีมีคุณภาพออกสู่สังคม

3. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้

3.1.1 ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีความแตกต่างกันระหว่างนักเรียนหญิงกับนักเรียนชาย โดยนักเรียนชายยังมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่านักเรียนหญิง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับโรงเรียนหรือระดับจังหวัด ควรเน้นความสนใจไปที่กลุ่มนักเรียนชายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการจัดฝึกอบรมหรือโครงการเพื่อเสริมสร้างความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นความรู้ด้านกฎจราจร การรับทราบถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ถึงประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การสร้างความเข้าใจและเลือกที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาจไม่ได้ให้ความสนใจต่อเรื่องพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากผลของการศึกษาครั้งนี้

3.1.2 ผลจากการวิจัยพบว่าลักษณะทางจิตวิทยาของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะความสามารถในการควบคุมอารมณ์ เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงเรียนในระดับมัธยมศึกษาจึงควรเน้นการจัดกิจกรรมหรือโครงการที่ส่งเสริมให้นักเรียนได้เพิ่มพูนหรือพัฒนาคุณลักษณะทางจิตวิทยาของนักเรียน เพื่อให้เป็นภูมิคุ้มกันในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือเพิ่มพูนทักษะชีวิตให้แก่นักเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และนักเรียนอื่นๆ ให้มีการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับขี่ให้ดียิ่งขึ้น โดยเริ่มในกลุ่มนักเรียนที่ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ และในระดับชั้นเรียนที่ 5 และ 6 ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ

3.1.3 ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยด้านครอบครัวมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งพบว่าบุตรหลานมักจะเลียนแบบพฤติกรรมต่างๆมาจาก บิดา มารดาหรือผู้ปกครอง และการกวดขันดูแลพฤติกรรมต่างๆของบุตร โดยบิดามารดา จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่พึงปรารถนาใน

เด็กและเยาวชนได้ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งในระดับชาติหรือจังหวัด ควรหันมาให้ความสนใจกับการสร้างความเข้าใจเรื่องนี้แก่สถาบันครอบครัว โดยอาจดึงสถาบันครอบครัว ได้แก่ บิดา มารดา หรือผู้ปกครองที่เด็กอาศัยอยู่เป็นประจำ เช่น บ้านพัก หอพัก เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุตรหลาน โดยส่งเสริมให้สมาชิกครอบครัวประพฤติตนเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุ และช่วยกันกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยเฉพาะการสร้างความตระหนัก ในการเป็นแบบอย่างที่ดี เพื่อให้เด็กมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมสุขภาพในด้านอื่นๆ ด้วย รวมถึงการจัดกิจกรรมร่วมกันของบุคคลในครอบครัว เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรที่มุ่งเน้นสถาบันครอบครัว

3.1.4 เป็นข้อมูลพื้นฐานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนอื่นๆ ในการหาแนวทางส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กนักเรียน นักศึกษาที่ไม่ได้พักอาศัยอยู่กับบิดา มารดาหรือผู้ปกครอง กลุ่มเด็กและเยาวชนนอกระบบการศึกษา รวมทั้งกลุ่มประชาชนทั่วไปได้อีกต่อไป

3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

3.2.1 ควรมีการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยศึกษาปัจจัยด้านอื่นๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ เช่น ข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ ข้อมูลมิติสังคม วัฒนธรรม สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในชุมชนหรือพื้นที่ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น หรือการศึกษาในพื้นที่ซึ่งแตกต่าง เช่น พื้นที่ชนบท

3.2.2 ควรศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในลักษณะของวิธีวิทยาที่แตกต่าง เช่นการเปรียบเทียบพฤติกรรมระหว่างพื้นที่ หรือเป็นการทดสอบโปรแกรมการเสริมสร้างความรู้ ความเชื่อในตนเองในการเสริมสร้างพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ หรือการศึกษาในเชิงคุณภาพซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงความซับซ้อน ของปัญหาที่อาจทำให้เกิดมุมมองในการแก้ปัญหาที่รอบด้านมากขึ้น

3.2.3 ควรมีการศึกษาในลักษณะของการศึกษาร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของปัญหาพฤติกรรมการขับขี่รถในระดับจังหวัด เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนในการแก้ปัญหาในลักษณะของการบูรณาการการแก้ปัญหา ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาในภาพรวมต่อไป

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กรณีกา อ่างทอง (2552) “พฤติกรรมกรรมการป้องกันการกระทำรุนแรงของนักเรียนวัยรุ่นใน
อำเภอเมือง นครปฐม จังหวัดนครปฐม” ปรินญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาจิตวิทยาชุมชน มหาวิทยาลัยศิลปากร
- กระทรวงสาธารณสุข กรมการแพทย์ สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (ม.ป.ป.)
“ข้อชี้แจงจรรยาบรรณให้ปลอดภัย” (แผ่นพับ)
- กระทรวงสาธารณสุข กรมควบคุมโรค (2547) รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ประจำปี2546
(1 มกราคม 2546 – 1 ธันวาคม 2546) นนทบุรี สำนักโรคไม่ติดต่อ
- กระทรวงสาธารณสุข กรมควบคุมโรค (2550) รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ประจำปี2549
(1 มกราคม 2548 – 1 ธันวาคม 2548) นนทบุรี สำนักโรคไม่ติดต่อ
- กระทรวงสาธารณสุข กรมสุขภาพจิต (2545) คู่มือส่งเสริมสุขภาพจิตนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
สำหรับครู กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว
- กฤษพนธ์ รักรรยาบรรณ (2545) “การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี” วิทยานิพนธ์ปริญญา
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยบูรพา
- กฤติยา พันธุ์ไฉล (2540) “ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจาก
การจราจรของวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (2551) ตำนานเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พิมพ์ครั้งที่ 2 ขอนแก่น
โรงพิมพ์โครงการวิจัยและตำรา โรงพยาบาลขอนแก่น
- กันยา สุวรรณแสง (2527) จิตวิทยาทั่วไป พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร อักษรพิทยา
- กาญจนา ชินาธิวร (2541) “โครงสร้างและหน้าที่ครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตอำเภอเมืองเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- กำไล ต้นชัยศรี (2536) “ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี” วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล

- จรรยา สุวรรณทัต (2533) “การเรียนรู้ ความตั้งใจและการแก้ปัญหา” ใน *เอกสารการสอนชุดวิชา จิตวิทยาทั่วไป* หน่วยที่ 7 หน้า 18 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาคหกรรมศาสตร์
- จิรเนาว์ ทศศรี (2545) *การพยาบาลมารดาคลอดก่อนกำหนด พิมพ์ครั้งที่ 1* คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- จิราวัตร คมพยัคฆ์และคนอื่นๆ (2544) “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของครอบครัว ในชุมชนแขวงคลองมหานคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร” *วิทยานิพนธ์ปริญญา* มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
- ฉวีวรรณ แก้วพรหม (2530) “ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างเครือข่ายทางสังคม และการสนับสนุนทางสังคมที่รับรู้กับสุขภาพจิตของผู้สูงอายุในชมรมผู้สูงอายุ กรุงเทพมหานคร” *วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต* ภาควิชาพยาบาลศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ (2545) “รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดประเทศไทย พ.ศ.2542” *วารสารอุบัติเหตุ* 21: 144-155
- ชรัตน์ วสุธาตาและคณะ (2539) “การศึกษาความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ” บทคัดย่อ
- ชัยณรงค์ บุญด้วง (2545) “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของประชาชนศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์ที่ขับขีภายในหรือผ่านเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี” *ภาคนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*
- ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร (2543) “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรปราการ” *วิทยานิพนธ์ปริญญา* สาขานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา
- จิตติมา กุ่มสืบสาย (2550) “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้สูงอายุในตำบลห้วยพุด อำเภอ นครชัยศรี จังหวัดนครปฐม” *วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต* มหาวิทยาลัยศิลปากร
- ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) “การศึกษา พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย” *วิทยานิพนธ์ปริญญา* ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย
- ดวงเดือน พันธุมนาวิ (2537) “การพัฒนาจริยธรรมแก่เด็กและเยาวชน” *วารสารมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล* 10,2 :29-46

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2541) “รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism Model) เพื่อการวิจัยสาเหตุของพฤติกรรมและการพัฒนาพฤติกรรมมนุษย์” *วารสารทันตภิบาล* 10,2 : 105-108.

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2549) “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงกับการวิจัยเพื่อความเป็นเลิศ” *วารสารพัฒนบริหารศาสตร์* 46,1 (มกราคม) : 1-20

ทัศนีย์ นะแสง (2542) *การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัยทางการพยาบาล* พิมพ์ครั้งที่ 1 สงขลา เทมการพิมพ์

เทอดศักดิ์ เดชคง (2542) *จากความฉลาดทางอารมณ์สู่สติและปัญญา* กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์มติชน

นงนุช จตุรบัณฑิต (2550) “ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างเสริมสุขภาพของบุคลากรสาธารณสุขในจังหวัดพังงา” สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

นงนุช โรจนเลิศ (2533) “ตัวแปรที่เป็นเงื่อนไขของความพึงพอใจในงานของข้าราชการสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล” ปรินญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

นงเยาว์ กุลโหมะ (2520) *ตำราจิตเวชศาสตร์* สมาคมจิตเวชศาสตร์แห่งประเทศไทย

นพดล บำรุงกิจ (2544) “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน” วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล

นันทน์ภัส หงส์เวียงจันทร์ (2546) “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในบ้านของผู้สูงอายุในชมรมผู้สูงอายุโรงพยาบาลสังกัดสำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร” ปรินญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

บุญใจ ศรีสถิตนรากร (2547) *ระเบียบวิธีการวิจัยทางการแพทย์ศาสตร์* พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร ยูแอนด์ไอ อินเตอร์มีเดีย

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์ (2546) *คู่มือการวิจัยการเขียนรายงานการวิจัยและวิทยานิพนธ์* พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพมหานคร จามจุรีโปรดักท์

ปัทสนร พรวัฒนา (2548) “พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลนครนายก” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- ประเทือง ภูมิภัทราคม (2540) *การปรับพฤติกรรม:ทฤษฎีและการประยุกต์*. กรุงเทพมหานคร
โอเดียนสโตร์
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) *ทัศนคติการวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย* พิมพ์ครั้งที่ 2
กรุงเทพมหานคร โอเดียนสโตร์
- ประภา นัครา (2539) “พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต”
วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร
มหาวิทยาลัยมหิดล
- ประภาพรรณ สิงคเสลิต (2528) “บทบาทของผู้ปกครองตามการรับรู้ของตนเองในการปลูกฝัง
คุณนิสัยด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่นักเรียนชั้นประถมศึกษาในโรงเรียน สังกัด
กรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประถมศึกษา
คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปรีชา คัมภีร์ปกรณ์ (2532) “ชื่อหน่วยการสอน” ใน *เอกสารสอนชุดวิชาพฤติกรรมวัยรุ่น*
หน่วยที่ 1-8 หน้า55 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาศึกษาศาสตร์
- พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์ (2549) รายงานการวิจัย เรื่องปัจจัยจิตลักษณะ ความเชื่อด้านความปลอดภัยที่
มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น” *วารสารสาธารณสุข
และการพัฒนา* 4,1 : 19-32
- พนม เกตุมาน(2550) “พฤติกรรมและความเสี่ยงของวัยรุ่น”หนังสือออนไลน์ ค้นคืน
วันที่ 1 กันยายน 2551 จาก http://www.psyclin.co.th/new_page_78.htm
- พรณทิพย์ ศิริวรรณบุษย์ (2534) *จิตวิทยาครอบครัว* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์องค์การรับส่ง
สินค้าและพัสดุภัณฑ์
- พระธรรมปิฎก (2543) *พจนานุกรมพุทธศาสตร์ ฉบับประมวลธรรม* พิมพ์ครั้งที่ 9 กรุงเทพมหานคร
โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์ (2543) *วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงใหม่
ล่าสุด)* พิมพ์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานคร สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
- พัชรินทร์ ชมเดชและคณะ (2545) รายงานการวิจัย เรื่องการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของ
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ.2545 นนทบุรี: สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและ
สาธารณสุข กรมการแพทย์ : 71
- ไพบุลย์ สุริยวงศ์ไพศาล (2546) *ตำราโรคบาดวิทาอุบัติเหตุจราจร* กรุงเทพมหานคร บริษัทโฮลิ
สติคพับลิชชิง จำกัด/บริษัทเฮลท์ ออทอโรดี จำกัด

- ไพรินทร์ สมุทรเสน (2540) “การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชายวิทยาลัยเทคนิคระยอง” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล
- มณีนรัตน์ ภัทรจินดาและ ปิยนุช บุญเพิ่ม “การจัดการกับอารมณ์และความเครียด” หนังสือนอนไลน์ ค้นคืนวันที่ 1 กันยายน 2551 จาก http://www.home.kku.ac.th/genedu/000131/docfile/papercontent06/unit06/unit6_2.doc
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช (2546) *คู่มือการพิมพ์วิทยานิพนธ์* พิมพ์ครั้งที่ 2 สำนักบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
- มัลลิกา กาลกฤษณ์ (2546) “การทดลองสอนโดยใช้กรณีตัวอย่างเรื่องการปฏิบัติตนเป็นคนดี กลุ่มสาระการเรียนรู้สังคมศึกษาศาสนาและวัฒนธรรม เพื่อพัฒนาทักษะการคิดวิเคราะห์และจิตสาธารณะสำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5” วิทยานิพนธ์หลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาหลักสูตรและการสอน มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี
- ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิธา เรืองจิต (2550) *บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์* พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช) : 162-163
- ยุพา หงส์วະชิน (2542) “พฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล
- รวีกาญจน์ เดือนดาว (2547) *ศึกษาปัจจัยทางจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก*
- รัชชา รัตนถาวร (2546) “ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- รัชดา ไชโยธา (2543) “ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อในปัจจัยควบคุมภายในและภายนอกกับพฤติกรรมการเผชิญปัญหาของผู้ถูกคุมประพฤติในเขตกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ราชบัณฑิตยสถาน (2546) *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542* พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพมหานคร นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่น
- _____ (2545) *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542* พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์

- (2525) *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525* พิมพ์ครั้งที่ 3
กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์
- รุ่งศรี ศศิธร (2536) “ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่ออำนาจ
ควบคุมทางสุขภาพกับการปฏิบัติเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของ
คนงานก่อสร้างในบริษัทรับเหมาก่อสร้างบางแห่ง จังหวัดราชบุรี” วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล
- โรงพยาบาลพระปกเกล้า *รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บประจำปี 2553* (1 มกราคม 2553 –
1 ธันวาคม 2553) จันทบุรี โรงพยาบาลพระปกเกล้า
- วันดี วราวิทย์ (2526) *ตำรากุมารเวชศาสตร์ (ฉบับเรียบเรียงใหม่ เล่ม 1)* กรุงเทพมหานคร
บริษัท โฮลิสติก แพบลิชชิง จำกัด
- วาสนา สายเสมา (2548) “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง”
วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร
- วิจิตร บุญยโหดระ (2536) *อุบัติเหตุ* กรุงเทพมหานคร รุ่งศิลป์การพิมพ์
- วินัดดา ปิยะศิลป์และพนม เกตุมาน (2545) *ตำราจิตเวชเด็กและวัยรุ่น* พิมพ์ครั้งที่ 1
กรุงเทพมหานคร ชมรมจิตแพทย์เด็กและวัยรุ่น
- วิสุทธิ อริยภิญโญ (2539) “ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม
ขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
- วีระ กสานติกุล(2546) “ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย” เอกสารประกอบการ
อบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุในรอบปี 2543 เสนอที่ คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัย
ศิลปากร วันที่ 25 กรกฎาคม 2543 :22
- ศราวุธ พันัสขาว (2525) *ถนนอันตราย* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์วัฒนาชัยการพิมพ์
- ศรีเรือน แก้วกังวาน (2545) *จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย* พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม
กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ศศิพัฒน์ ยอดเพชร (2543) “การจัดสภาพแวดล้อมผู้สูงอายุ” *วารสารพัฒนาวิทยาและเวชศาสตร์
ผู้สูงอายุ* 1,1 (มกราคม-มีนาคม) : 12
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่ม 8 (2526) เรื่องที่ 7 “อุบัติเหตุและการปฐมพยาบาล”
พระนคร โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (2551) บทความอุบัติเหตุ สารเสพติด
ออนไลน์ ค้นคืนวันที่ 1 กันยายน 2551 จาก <http://www.thaihealth.or.th>
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี (2554) รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจังหวัดจันทบุรี
ประจำปี 2554 (1 ตุลาคม 2553 – 30 กันยายน 2554) จันทบุรี สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี (2554) รายงานประจำปี 2554
- สุชา จันทร์เอม (2529) จิตวิทยาวัยรุ่น กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด
- สุชา จันทร์เอม (2540) จิตวิทยาวัยรุ่น กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2540) เทคนิคการวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวสำหรับการวิจัยทาง
สังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์ พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์เลียงเชียง
สุณีย์ ธีรดากร (2526) จิตวิทยาพัฒนาการ พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร ม.ป.ท
- สุรพล พะยอมแย้ม (2545) ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน กาญจนบุรี สำนักพิมพ์สหาย
พัฒนาการพิมพ์
- เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540) “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสาร
ประจำทางเขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” วิทยานิพนธ์ปริญญา
วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล
- เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี (2548) “การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา สาขาวิชานโยบายสาธารณะ” วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2551) อุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์หนึ่งขบวนของวัยรุ่น หนังสือออนไลน์
ค้นคืนวันที่ 1 กันยายน 2551 จาก <http://info.thaihealth.or.th/ubatiehtu/10780>
- อรพลอย เกษมสันต์ ณ อยุธยา (2546) “การศึกษาเปรียบเทียบการควบคุมตนเองและมโนภาพแห่ง
ตนของนักศึกษาวัยรุ่นที่อาศัยอยู่หอพักและนักศึกษาวัยรุ่นที่อยู่ตามบ้าน” วิทยานิพนธ์
การศึกษามหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาพัฒนาการบัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
- อลิสา จันทร์เรือง (2545) “ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี” วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร
- อัจฉราวดี ศรียะศักดิ์ (2539) “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปรับตัวต่อบทบาทการเป็นมารดาของ
มารดาวัยรุ่นในระยะหลังคลอด” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาอนามัยครอบครัวคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

- อภาพรรณ คงสงค์ (2543) “ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตเทศบาลขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- อำนาจ นาคแก้ว (2534) “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพยาบาลวิทยา มหาวิทยาลัยมหิดล
- เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2537) “การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี” วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Best, John W. (1981). Reserch in Education Englewood Cliffs. New Jersey Prentice Hall.
- Bloom, B.S. (1975). Taxonomy of Education David.McKay Company Inc. New York 65-197p.
- Goldenson, Robert M. (1984). Longman dictionary of psychology and psychiatry Longman. New York.
- John Wiley & Sons J.B.Rotter. (1966) “Generalized Expectancies for Internal Versus External Control of Reinforcement,” Psychological Monographs 80 (1966): 11-12.
- Kaplan, A. (1964). “The Conduct of Inquiry: Methodology for Behavioral Science.” San Francisco. CA: Chandler.
- Langlie, J.U. (1977). Social Network, Health belief and preventive Health Behavior Journal of Health and social Behavior.
- Magnusson, D ; Endler, N, S. (1977). Interractional Psychology and Personality New York, NY:
- Montgomery, Robert Elba. (1985). “Drivers’ perception of right-of-way at uncontrolled T Intersections.” Retrieved September 1, 2008, from <http://www.thaihealth.or.th>.
- Pender, N.AZ. (1996). Health Promotion in Nursing Practice. Nore Kalk: Appleton Century Grofts.
- Wallston, B.S. and Wallston, K.A. (1978). “Locus of control and health : A review of the literature.” Health Education Monograp, Spring.



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

สภามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ภาคผนวก ก

ความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร



กฎจราจร

กฎจราจรที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 กฎกระทรวงฉบับที่ 5 กฎกระทรวงฉบับที่ 6 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำจำกัดความตาม มาตรา 4 มีดังนี้

1. การจราจรหมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋หรือไล่ ต้อนสัตว์
2. ทางหมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้ความหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ
3. ทางเดินรถหมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าระดับพื้นดิน ได้หรือเหนือพื้นดิน
4. ช่องเดินรถหมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้น หรือแนวแบ่งช่องไว้

“ทางร่วมแยกหมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน

“วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจร หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ
5. ผู้ขับขี่หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากเงินพานพาหนะ
6. สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใดๆที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง สำหรับให้ผู้ขับขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คน โดยसारหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางได้ โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้ แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณ ดังต่อไปนี้ เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้อินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสง วิวาบเสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกิน สมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคน ที่จูงขี หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณ นั้น

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดไป เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้ขับขี่รถเลยเส้นให้รถหยุดไปแล้ว ก็ให้เลยไปได้

2. สัญญาจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุด รถหลังเส้นให้รถหยุด

3. สัญญาไฟจราจรสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวมีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4. สัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวกระพริบให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวังและต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน

5. สัญญาจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางใดให้ผู้ขับขี่มาจากด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

2. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่อ่อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ซึ่งประกอบด้วย เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่น ๆ ดังนี้

1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย ทำด้วยโลหะหรือไม้ประกอบด้วย ประเภท บังคับและประเภทเตือน เพื่อให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้น ๆ

2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่น ๆ โดยใช้สี สมุด โลหะ กระเบื้องเคลือบหรือวัสดุที่แทนกัน ทา ดอก หรือฉาบ ไว้เป็นเครื่องหมายประเภทบังคับผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดน คนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชรา หรือคนพิการ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุม รถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำ กึ่งกลางของทางเดินรถเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

1. ด้านซ้ายของทางทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกเปิดการจราจร
2. ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
3. ทางเดินรถน้ำกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดิน รถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือสัญญาณอย่างอื่น ตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นก่อนที่ จะเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังนี้

1. เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ
2. เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้ สัญญาณแยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาว หรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่บน ารถ หรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดง หรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถ ไปในทิศทางที่จะ เลี้ยวเปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณแยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

1. ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
2. ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
5. ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
6. กร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถหรือกลับรถ
7. บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่ลากขึ้นสำหรับทารกผู้ป่วยหรือคนพิการ
8. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณ โดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณแยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

1. รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
 2. ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป
- การขับแข่งด้านซ้ายตาม 1 หรือ 2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
2. ภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะ ที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
4. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้า หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแข่งขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขีรถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ให้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขีรถที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัย และไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแข่งผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด 3 การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขีรถต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

1. ถ้าจะเลี้ยวซ้าย
 - 1.1 ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ให้ผู้ขับขีรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย
 - 1.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขีรถในช่องเดินรถสำหรับที่เลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางเดินอยู่ทางรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

2. ถ้าจะเลี้ยวขวา

2.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.2 สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งสองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

2.4 สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่รถเลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

2.5 เมื่อรถหยุดอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

3. ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ชิดอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

มาตรา 52 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถหรือเลี้ยวรถทางด้านขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1. เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

2. กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะ 100 เมตรจากเชิงสะพาน

3. กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถ

หมวด 4 การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับของทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าว

ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำ

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทาง หรือรถบรรทุกโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถหรือวงเวียนต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน

มาตรา 71 เมื่อผู้ขับขี่รถขับรถมาถึงทางร่วม ทางแยกให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

- 1.ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน
- 2.ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่รถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน

มาตรา 73 ในกรณีที่ยังเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนผ่านไปก่อน

ลักษณะ 7 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องนั่งครอบบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 127 ห้ามผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่งแต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

กฎกระทรวงฉบับที่ 5 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อที่ 4 รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.25 เมตร ถ้ามีพ่วงข้างรถพ่วงของ รถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร

และเมื่อนำมาพ่วงของรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1.50 เมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 1 ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถดังต่อไปนี้

สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากกระบะ หรือ รถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าว ให้ขับได้ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดจนถึงปลายคางในกรณีที่มีบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยที่ใช้ได้ 3 แบบคือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ

กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 1 การทำสอนผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจสอบหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

2. ตรวจวัดจากปัสสาวะ

3. ตรวจวัดจากเลือด

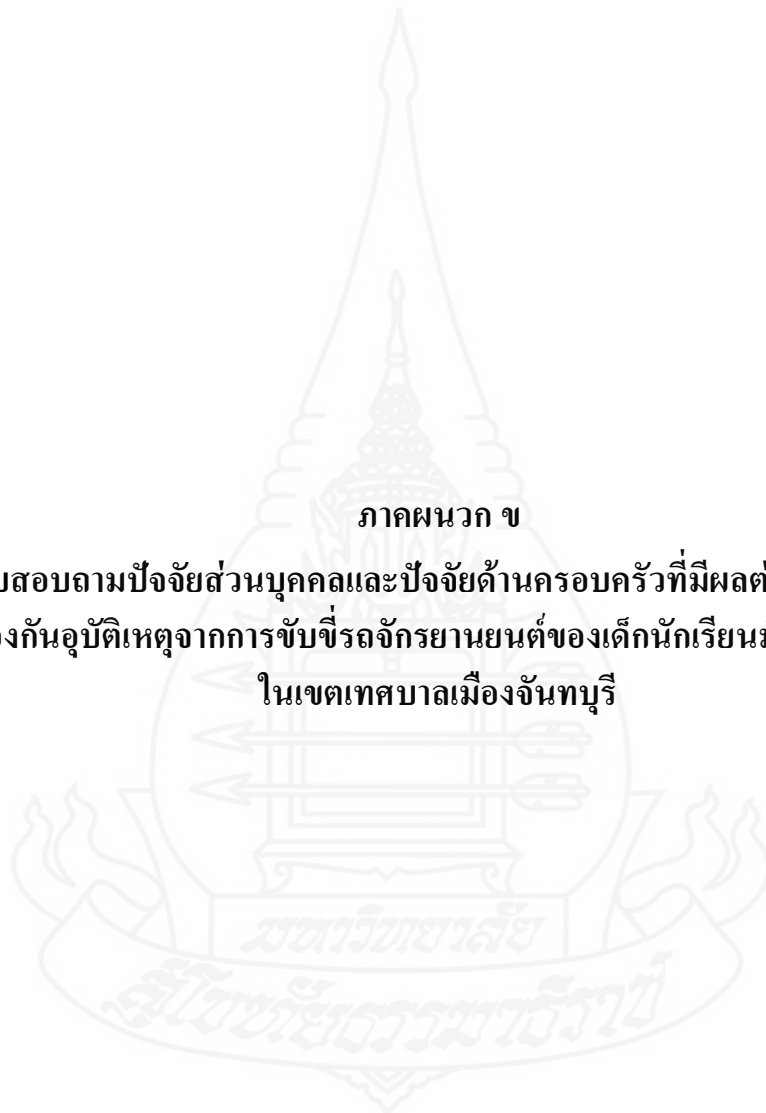
การตรวจวัดตามข้อ (2) หรือ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม(1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ 3 ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมา

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรม
ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา
ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี



แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

คำชี้แจง

1. ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ต้องเขียนชื่อลงในแบบสอบถาม โปรดตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อและตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบของท่าน ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับ และไม่มีผลเสียหายใดๆต่อท่าน เนื่องจากผู้วิจัยจะนำไปสรุปผลในภาพรวมเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เท่านั้น

2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่1.แบบสอบถามข้อมูลพื้นฐานทั่วไป	จำนวน 6 ข้อ
ส่วนที่2.แบบทดสอบระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน 20 ข้อ
ส่วนที่3.แบบวัดระดับความเชื่ออำนาจภายในตน	จำนวน 7 ข้อ
ส่วนที่4.แบบวัดระดับความสามารถในการควบคุมอารมณ์	จำนวน 10 ข้อ
ส่วนที่5.แบบวัดปัจจัยด้านครอบครัว	จำนวน 15 ข้อ
ส่วนที่6.แบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน 25 ข้อ

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า คงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี ขอขอบคุณท่านไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

อัญชณา แจ่มแสงทอง

นักศึกษาปริญญาโท วิชาเอกการพัฒนาครอบครัวและสังคม
สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลพื้นฐานทั่วไป

คำชี้แจง โปรดเติมคำในช่องว่าง.....และทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () ที่ตรงกับความเป็นจริง
ของท่านมากที่สุด

1.การศึกษา

โรงเรียน.....

กำลังศึกษาชั้น(ระบุ).....

ผลการเรียนเกรดเฉลี่ย.....

2.อายุ.....ปี

3. เพศ () 1 ชาย () 2 หญิง

4. ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพของบิดามารดาหรือผู้ปกครอง(ถ้าอาศัยอยู่กับ
ผู้ปกครองให้ข้ามไปตอบข้อ4.5.)

4.1.บิดาของนักเรียนประกอบอาชีพ

() ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

() พนักงานบริษัท/เอกชน

() ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว

() เกษตรกรรม

() อื่นๆ(โปรดระบุ).....

4.2.บิดาของนักเรียนมีรายได้ต่อเดือน..... บาท

4.3.มารดาของนักเรียนประกอบอาชีพ

() ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

() พนักงานบริษัท/เอกชน

() ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว

() เกษตรกรรม

() อื่นๆ(โปรดระบุ).....

4.4.มารดาของนักเรียนมีรายได้ต่อเดือน..... บาท

4.5. ผู้ปกครองของนักเรียนประกอบอาชีพ

- () ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- () พนักงานบริษัท/เอกชน
- () ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว
- () เกษตรกรรม
- () อื่นๆ(โปรดระบุ).....

4.6. ผู้ปกครองของนักเรียนมีรายได้ต่อเดือน..... บาท

5. ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ปี




6. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

- () ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
- () เคย มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ถึงขั้นต้อง
เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล
- () เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แต่ไม่ถึงขั้น
เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล



ส่วนที่ 2 แบบทดสอบระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

คำชี้แจง: ให้นักเรียนอ่านข้อความเกี่ยวกับกฎจราจรในแต่ละข้อแล้วให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงบน
หน้าข้อความที่เห็นว่าถูกต้อง หรือใส่เครื่องหมาย ✗ ลงหน้าข้อความที่เห็นว่าผิด

-1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือ หรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะ
ไม่น้อยกว่า 30 เมตร
-2. ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน 100 กิโลกรัม
-3. เมื่อปรากฏไฟสัญญาณจราจรสีเหลืองตามกฎหมายระบุว่าผู้ขับขี่จะต้องเตรียมหยุดรถ หลัง
เส้นให้หยุดรถ
-4. ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้
-5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการเมาสุรา สามารถขับขี่ด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิด
กฎหมาย
-6. ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน 2 คน
-7. เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือนและประเภท
ฉุกเฉิน
-8. หมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนด มี 2 ประเภท คือแบบเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ
-9. ผู้ขับขี่สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย
-10. บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน
-11. เครื่องหมาย  หมายถึง ห้ามจอด
-12. เครื่องหมาย  หมายถึง ต้องขับรถด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 50 ก.ม.ต่อชั่วโมง
-13. เครื่องหมาย  หมายถึง ห้ามหยุดรถ
-14. เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวตั้งกลางถนน หมายถึง ห้ามรุดด้านเส้นทึบแซง แต่รถทาง
เส้นประแซงได้
-15. การจอดรถที่สมควรจอดห่างจากทางร่วม หรือทางแยก ในระยะเกิน 10 เมตร
-16. เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถควรจอดห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า 3 เมตร
-17. เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งมือขึ้นแสดงว่ามี
คำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ
-18. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถลงและขับผ่าน
ด้วยความระมัดระวัง
-19. ถ้าไม่มีสัญญาณไฟจราจรตรงบริเวณวงเวียน ผู้ขับขี่รถในวงเวียนทางขวาจะไปได้ก่อน
-20. ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 30 ก.ม.ต่อชั่วโมง

ส่วนที่ 3 แบบวัดระดับความเชื่ออำนาจภายในตน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึงข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึงข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึงข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึงข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึงข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ความเชื่ออำนาจภายในตน	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะไม่เกิดขึ้น ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถด้วยตนเอง					
2. การเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของโชคชะตา / เหว กรรมมากกว่าความสามารถในการขับขี่					
3. ท่านไม่สามารถควบคุมการขับขี่รถให้ดีได้นอกจากในเวลาที่มีผู้สอนท้ายเดือนท่านเท่านั้น					
4. ท่านเชื่อว่าถ้าท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแม้ว่าสภาพถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
5. ท่านเชื่อว่าท่านสามารถป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ได้ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น					
6. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและระมัดระวังเฉพาะเวลาที่มีตำรวจจราจรอยู่บริเวณนั้น					
7. ท่านเชื่อว่าแม้จะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เก่งแต่ถ้ามั่นใจก็สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้					

ส่วนที่ 4 แบบวัดระดับความสามารถในการควบคุมอารมณ์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ความสามารถในการควบคุมอารมณ์	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ในขณะที่จับจี๋เมื่อท่านมีอาการโกรธท่านจะระบายอารมณ์ด้วยการขับรดเร็ว					
2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไปท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนให้ได้					
3. ถ้าบุคคลที่ซุ่มท้ายของท่านเชียร์ให้ท่านขับรดเร็วมากขึ้นท่านจะสนองตอบทันที					
4. ในขณะที่ขับจี๋รถจักรยานยนต์ท่านมักจะมีอาการเหม่อหรือผลอใจลอยครุ่นคิดเรื่องต่างๆ					
5. ท่านรู้สึกภาคภูมิใจเมื่อเพื่อนๆยอมรับว่าท่านขับจี๋รถจักรยานยนต์ได้เร็วกว่าคนอื่น					
6. เมื่อท่านรู้สึกหงุดหงิดไม่พอใจคนซุ่มท้ายท่านจะระบายอารมณ์ด้วยการขับจี๋รถเร็วเสมอ					
7. ท่านชอบขับจี๋รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผนเพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำท่าย					
8. ถ้ามีผู้ซุ่มท้ายท่านจะใช้ความระมัดระวังในการขับจี๋รถเป็นพิเศษ					
9. ท่านจะคำหรือสบถด้วยถ้อยคำรุนแรงเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้ขับจี๋คนอื่น					
10. ขณะที่ท่านขับจี๋รถจักรยานยนต์ท่านควบคุมอารมณ์และมีสติอยู่เสมอ					

ส่วนที่ 5 แบบวัดปัจจัยด้านครอบครัว

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ปัจจัยด้านครอบครัว	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว					
1. ผู้ปกครองของท่านตักเตือนท่านให้สวมหมวกนิรภัยเสมอ ๆ					
2. ผู้ปกครองของท่านไม่ใส่ใจเมื่อมีคนมาแจ้งว่าท่านขับซิ่งหรือขับซิ่งอย่างไม่ปลอดภัย					
3. ผู้ปกครองของท่านให้สัญญาณไฟเมื่อเปลี่ยนช่องทางจราจรหรือขณะเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา					
4. ผู้ปกครองของท่านขับเร็วหรือแข่งรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดเสมอเมื่อมีธุระเร่งด่วน					
5. ผู้ปกครองของท่านขับซิ่งตามกฎหมายจราจรเสมอ					
6. ผู้ปกครองของท่านไม่ให้ความสำคัญกับการซ่อมแซมรถให้มีสภาพดีอยู่เสมอเช่น ปล่อยให้ไฟเลี้ยวขาดหรือไม่ติดกระจกส่องหลัง เป็นต้น					
ด้านการกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร					
7. ในการสนทนาระหว่างท่านกับผู้ปกครองมักมีการสอดแทรกความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุเสมอ เมื่อโอกาสอำนวย					
8. ผู้ปกครองของท่านสนับสนุนหรือจัดหาหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ท่านอ่าน					

ปัจจัยด้านครอบครัว	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
9. ผู้ปกครองของท่านมีเวลาให้ท่านเสมอ ถ้าท่านต้องการความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย					
10. ผู้ปกครองของท่านมีส่วนร่วมในการสนับสนุนให้มีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย					
ด้านการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร					
11. ผู้ปกครองของท่านลงโทษไม่ให้ขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากท่านฝ่าฝืนกฎจราจรหรือถูกตำรวจจับ					
12. ผู้ปกครองของท่านมักจะตักเตือนท่านเสมอเมื่อท่านหรือเพื่อนมีพฤติกรรมในการแต่งรถหรือเครื่องยนต์ให้มีความเร็วเพิ่มขึ้น					
13. ผู้ปกครองของท่านดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์					
14. ผู้ปกครองของท่านสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถ					
15. ผู้ปกครองของท่านยินดีสนับสนุนเงินให้ท่านในการซ่อมแซมรถให้มีสภาพพร้อมใช้งาน					

ส่วนที่ 6. แบบวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ที่ตรงกับระดับการปฏิบัติตามความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

โดยคำตอบมี 4 ตัวเลือก ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำหรือปฏิบัติทุกครั้ง

ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้บ่อยครั้งหรือเป็นส่วนใหญ่

ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติบางครั้ง

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ
1. ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเลี้ยวรถทุกครั้ง				
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนศร ในถนนที่มีเครื่องหมายห้ามซ้อนศร				
3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่น อย่างกระชั้นชิด				
4. ท่านชอบขับขี่รถจักรยานยนต์ประชันความเร็วกับเพื่อนๆเสมอ				
5. ท่านชอบขับขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานเพื่อพูดคุยกับเพื่อนๆ				
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง				
7. ท่านชอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบ ผาด โผนตามท้องถนน				
8. ท่านลดความเร็วของรถลง เมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก				
9. ท่านไม่ขับแซงรถคันอื่น เมื่อมีเครื่องหมายห้ามแซง				

10. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขีรถจักรยานยนต์				
11. ท่านจะขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเสมอเพื่อระบายอารมณ์				
12. ท่านชอบขับขีรถซิกแซกหรือแข่งและปาดหน้ากระทันหัน				
13. ท่านจะขับขีรถด้วยความเร็วตามคำร้องขอของเพื่อนๆ				
14. ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง				
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ
15. ท่านมักจะแขวน / หิ้วหมวกนิรภัย โดยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์				
16. ท่านตรวจเช็คสภาพเบรคของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขีทุกครั้ง				
17. ท่านตรวจเช็คสภาพเกียร์ของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขีทุกครั้ง				
18. ท่านตรวจเช็คสภาพยางของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ก่อนขับขีทุกครั้ง				
19. ท่านเช็คแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
20. ท่านตรวจเช็คสัญญาณไฟเลี้ยวให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
21. ท่านตรวจเช็คกระจกส่องหลังให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
22. เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านเกิดชำรุด หรือมีสภาพผิดปกติ ท่านนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี				

23. ท่านมักจะตัดแปลงรถโดยการถอดอุปกรณ์ บางส่วนของรถจักรยานยนต์ออก เช่น ไฟเลี้ยว กระจกส่องหลัง				
24. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการมึนเมาสุรา				
25. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสม ของ แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุก ครั้ง				

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม





ภาคผนวก ก
รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

- 1.นางสาวมัณฑนา เหมชะญาติ
รองผู้อำนวยการฝ่ายจัดการความรู้ วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี
ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ
-อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
-คณะกรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี
- 2.พันตำรวจเอกกฤษฎี ศรีประเสริฐ โชค
ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเกาะช้าง จังหวัดตราด
ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ
-อดีตรองผู้กำกับการงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรี
-คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านร่อง ภาคตะวันออก
- 3.นางวณิ ทองห่อ
พยาบาลวิชาชีพชำนาญการพิเศษ ห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลพระปกเกล้า
ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ
-คณะอนุกรรมการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ กระทรวงสาธารณสุข
-คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านร่อง ภาคตะวันออก
- 4.นายศักดิ์นรินทร์ หลิมเจริญ
พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ โรงพยาบาลเขาคิชฌกูฏ
ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ
-คณะกรรมการที่ปรึกษาวิจัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี
-อดีตพยาบาลประจำห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลเขาคิชฌกูฏ
- 5.นายพรมมาตร ปฎิสังข์
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ โรงพยาบาลแก่งหางแมว
ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ
-คณะกรรมการที่ปรึกษาวิจัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี
-รับผิดชอบงานส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคทุกกลุ่มวัย

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางอัญชณา แจ่มแสงทอง
วัน เดือน ปีเกิด	5 พฤศจิกายน 2507
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ประกาศนียบัตรพยาบาลศาสตร์ วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี พ.ศ. 2531
สถานที่ทำงาน	สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดจันทบุรี อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี
ตำแหน่ง	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ

