

ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์)
สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล
พ.ศ. 2550

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

..... น.ศ. ๕๙๐๖

..... น.ศ. ๕๙๐๖

นางสาวกนกวรรณ บริสุทธิ์

ผู้วิจัย

.....

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์, Ph.D.

ประธานกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....

รองศาสตราจารย์นิรัตน์ อิมามิ, Ph.D.

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....

รองศาสตราจารย์ชราดล เก่งการพานิช, พ.ม.

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....

รองศาสตราจารย์นิรัตน์ อิมามิ, Ph.D.

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์)

สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์

คณะสาธารณสุขศาสตร์

.....

ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. ชินฉัตร สวัสดิวัตน์

Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์)

สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์

วันที่ 9 เมษายน 2550

นางสาวกนกวรรณ บริสุทธิ์
ผู้วิจัย

รองศาสตราจารย์สุรีย์ จันทโรโมลี, ศ.ค.

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มณีนรัตน์ ชีระวิวัฒน์, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ธราดล เก่งการพานิช, พ.ม.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์นิรัตน์ อิมามิ, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. ทัศนธรรม สวัสดิวัตน์

คณบดี

รองศาสตราจารย์พิทยา จารุพูนผล,

พ.บ., อ.ว. (ระบาควิทยา)

คณบดี

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

รองศาสตราจารย์ธราดล เก่งการพานิช, พ.ม.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. ทัศนธรรม สวัสดิวัตน์

Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับการช่วยเหลือและความกรุณาอย่างสูงจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. นิรัตน์ อิมามี รองศาสตราจารย์ ธีรชาติ เก่งการพานิช กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. สุรีย์ จันทรมณี. กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ตลอดจนสะดวกเวลาตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในการทำวิจัยครั้งนี้ด้วยความเมตตาและเอาใจใส่เป็นอย่างดียิ่ง ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

กราบขอบพระคุณนางอุไร เอี่ยมสะอาด ผู้อำนวยการสถานศึกษาโรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ นายจุฬา จีเพชร ผู้อำนวยการสถานศึกษาโรงเรียนแคทรายวิทยา อาจารย์ดาวเทียม ยุวานนท์ อาจารย์ของโรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ และอาจารย์สุจรรยา ใจหาญ อาจารย์ของโรงเรียนแคทรายวิทยา ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์และอำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิจัยและเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นอย่างดี ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม และยินดีเข้าร่วมกิจกรรมในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ วิทยาการต่างๆ แก่ผู้วิจัยด้วยความเมตตาตลอดระยะเวลาที่ศึกษาในมหาวิทยาลัย ขอขอบคุณเพื่อนๆ วิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ (ภาคปกติ รหัส 46) ทุกคน รวมทั้งทุกท่านที่ได้กล่าวนามในที่นี้ที่มีส่วนสนับสนุนและให้กำลังใจผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

ท้ายนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงสำหรับความรักความอบอุ่น ความช่วยเหลือสนับสนุนและกำลังใจที่ได้รับจากคุณพ่อเจินชัย คุณแม่สมรวย บริสุทธิ์ ขอบคุณพี่ชายและน้องสาวที่คอยห่วงใยและให้กำลังใจตลอดเวลา ขอขอบคุณคุณดารณี ทองสัมฤทธิ์ คุณวัณชัย ปรีกัมศิลป์ และเพื่อน พี่ๆ น้องๆ ร่วมงานในโรงพยาบาลวัดเพลงทุกท่านที่เป็นกำลังใจ ช่วยเหลือ สนับสนุน จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

กนกวรรณ บริสุทธิ์

ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

(EFFECTIVENESS OF GROUP PROCESS FOR PROMOTING MOTORCYCLE HELMET USING AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS OF WATPLENG DISTRICT RAJCHABURI PROVINCE)

กนกวรรณ บริสุทธิ์ 4637237 PPH / M

วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ : มณีนรัตน์ ชีระวิวัฒน์, Ph.D., นีรัตน์ อิมามิ, Ph.D., ทรายล เก่งการพานิช, M.A.

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัดราชบุรี จำนวน 80 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 40 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 40 คน โปรแกรมที่จัดให้กลุ่มทดลองเน้นการใช้วิธีการเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่ม การอภิปรายกลุ่ม การสาธิต และการฝึกปฏิบัติ และการตั้งชมรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยง ความรุนแรง ความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัยพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความสามารถของตนเอง การเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) แสดงให้เห็นว่า การเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่ม การสาธิต และฝึกปฏิบัติ ทำให้นักเรียนมีความตระหนักถึงความเสี่ยงของตนเองต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้นักเรียนมีการเปลี่ยนพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้น ดังนั้นจึงควรจัดให้มีโปรแกรมส่งเสริมให้นักเรียน นักศึกษามีการรับรู้ และมีพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้รถจักรยานยนต์

EFFECTIVENESS OF GROUP PROCESS FOR PROMOTING MOTORCYCLE HELMET USE AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS OF WATPLENG DISTRICT RAJCHABURI PROVINCE , THAILAND

KANOKWAN BORISOOT 4637237 PHPH/M

M.Sc. (PUBLIC HEALTH) MAJOR IN HEALTH EDUCATION AND BEHAVIORAL SCIENCES

THESIS ADVISORS: MANIRAT THERAWIWAT, Ph.D., NIRAT IMAMEE, Ph.D., THARADOL KENGGANPANICH, M.A.,

ABSTRACT

The objective of this quasi-experimental research was to assess the effectiveness of a program using group process to promote motorcycle helmet use among secondary school students. The sample comprised 80 senior high school students under the Department of General Education, Ministry of Education, Rajchaburi province, Thailand. The samples were equally divided into two groups, an experimental and comparison group. The experimental group received the program activities through the school accidental prevention club. Group process was emphasized in implementing group discussion, demonstration, and practices. Self-administered questionnaires, regarding perception and behavioral practices in using a helmet while driving a motorcycle, were used to collect data.

Results of the study showed that after the experiment, the experimental group had significantly better perceived susceptibility and perceived severity of motorcycle accidents when not wearing a helmet, perceived self-efficacy in and perceived outcome expectation from correctly wearing a helmet while driving a motorcycle, and helmet wearing practices than before the experiment as well as than those of the comparison group ($p < 0.05$). These results indicate that learning through group process, demonstration, and practices made the experimental group students gain more awareness of risks from driving a motorcycle without wearing a helmet properly. The awareness then shaped the students motorcycle driving behavior, more specifically use of a helmet while driving. Therefore, each secondary high school that has a significant number of students driving motorcycles to school should implement this kind of program to enhance the student perception and practices regarding driving a motorcycle properly.

KEY WORDS : GROUP PROCESS / MOTORCYCLE ACCIDENT / HELMET USING

138 p.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภูมิ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
คำถามการวิจัย	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
สมมติฐานการวิจัย	5
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	6
คำนิยามตัวแปร	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	8
2.1. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร	8
- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ	8
- หลักการป้องกันอุบัติเหตุ	11
2.2. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	12
- มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้ยานพาหนะ	13
- ส่วนประกอบของหมวกนิรภัย	14
2.3. แนวคิดทฤษฎีที่ประยุกต์ใช้ในการวิจัย	18
- กระบวนการกลุ่ม	18
- ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค	26

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	31
2.5 กรอบแนวคิดในการวิจัย	34
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	35
3.1 รูปแบบการวิจัย	35
3.2 ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	38
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	38
3.4 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	41
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย	44
บทที่ 4 ผลการวิจัย	46
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป	48
ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการขับขีรถจักรยานยนต์	49
ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	57
ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	62
ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง	67

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ส่วนที่ 6	73
เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการ สวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จาก บ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการ ทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	
ส่วนที่ 7	76
เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวม หมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมา โรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ภายในกลุ่มทดลองและ กลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	
บทที่ 5	79
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	
บทสรุปสำหรับผู้บริหารภาษาไทย	89
บทสรุปสำหรับผู้บริหารภาษาอังกฤษ	100
บรรณานุกรม	113
ภาคผนวก	118
ประวัติผู้วิจัย	138

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตาม เพศ อายุและระดับการศึกษา	49
2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการ ขับขี่รถจักรยานยนต์	51
3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการ เกิดอุบัติเหตุและการรักษาพยาบาล	53
4	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามข้อมูล การถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจรและสาเหตุของการถูกตำรวจเรียก	54
5	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการมี และใช้หมวกนิรภัย	56
6	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	59
7	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	60
8	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถ ของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	61
9	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลการ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	62
10	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	63

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
11	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	64
12	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	65
13	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง	67
14	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยจากบ้านมาโรงเรียน ก่อนและหลังการทดลอง	69
15	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง	72
16	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	75
17	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	77
18	จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	119
19	จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	121

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
20	จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	122
21	จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	123
22	จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	124
23	จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	125
24	จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	126
25	จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ	127

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
1	รูปแบบดั้งเดิมของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค	27
2	ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของ Roger	30
3	กรอบแนวคิด	34
4	รูปแบบการวิจัย	35
5	แบบแผนการทดลอง	36

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงทางสังคม สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าทางด้านอุตสาหกรรม ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านคมนาคมและขนส่ง รวมถึงวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชนตามไปด้วย และยังส่งผลกระทบต่อปัญหาสาธารณสุขของประเทศ เห็นได้จากสาเหตุการตายที่สำคัญของประชาชนเปลี่ยนจากโรคติดเชื้อเป็นโรคไร้เชื้อ (วิจิตร บุญยโหดระ, 2531 : 35) โดยเฉพาะอุบัติเหตุเป็นสาเหตุสำคัญของการตายของโรคไร้เชื้อ และก่อให้เกิดความสูญเสียด้านสุขภาพเป็นอันดับที่ 9 ของโลกในปี พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นการพิจารณาร่วมกันระหว่างการตายก่อนวัยอันควรกับการอยู่อาศัยอย่างทุพพลภาพที่เรียกว่า DALY (Disability-Adjusted Life Year) และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2563 โดยจัดอยู่ในอันดับ 3 สำหรับประเทศกำลังพัฒนา อุบัติภัยบนท้องถนนเป็นสาเหตุการตาย 10 อันดับแรก ของสาเหตุการตายทั้งหมด ของประเทศกำลังพัฒนา 19 ประเทศ โดยมีอัตราการตายมากกว่าประเทศแถบยุโรปตะวันตก และอเมริกาเหนือถึง 20 เท่า (Jacobs and Sayer, 1985: 39-40) และมากกว่าประเทศพัฒนาแล้วประมาณ 10-40 เท่า (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2537: 6)

สำหรับประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา จนถึงปี พ.ศ. 2542 อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 3 ของสาเหตุการตายทั้งหมดของประชาชนในประเทศ โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 29,845 คน คิดเป็นอัตราตาย 48.5 ต่อแสนประชากร และพบอุบัติเหตุจากการขนส่งประมาณ 1 ใน 3 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด (พัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ตันดิธรรม, แท้จริง ศิริพานิช, 2544 : 1) ผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม ความสูญเสียทางตรงได้แก่ การเสียชีวิต การบาดเจ็บ การสูญเสียอวัยวะ และการพิการ ตลอดจนการสูญเสียสุขภาพจิต ส่วนการสูญเสียทางอ้อมได้แก่ การสูญเสียรายได้ของครอบครัว การสูญเสียงบประมาณของรัฐในการแบกรับภาระค่าใช้จ่าย ในการรักษาพยาบาลและการสูญเสียกำลังทรัพยากรบุคลากรทางการแพทย์ในการดูแลผู้ป่วยเป็นต้น (วิจิตร บุญยโหดระ, 2530) จากการคำนวณความสูญเสียทางเศรษฐกิจในปี 2536 ของสถาบันเพื่อการวิจัยและพัฒนาประเทศ (TDRI)

ซึ่งคำนวณจากความสูญเสียด้านทรัพย์สินและการผลิตของผู้เสียชีวิตและพิการตลอดอายุขัย ด้านค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และด้านรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพักฟื้น พบว่าประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 61,079 ถึง 92,290 ล้านบาทต่อปี คิดเฉลี่ยชั่วโมงละ 7-10 ล้านบาท เมื่อเทียบกับงบประมาณทั้งประเทศในจำนวน 560,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.9-16.5 ของงบประมาณทั้งประเทศ ซึ่งมากกว่างบประมาณของกระทรวงสาธารณสุขในปีเดียวกันถึง 1.9-2.8 เท่า (อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม, 2537 อ้างใน ประภาศิริ แสงสีลา, 2543) นอกจากนี้พบว่า เพศชายมีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุยานยนต์สูงกว่าเพศหญิงมาตลอด โดยในปี 2536 อัตราตายในเพศชาย คิดเป็น 4.7 เท่าของเพศหญิง และกลุ่มอายุที่ตายจากอุบัติเหตุยานยนต์สูงสุด 3 อันดับแรกได้แก่ กลุ่มอายุ 20-24 ปี, 25-29 ปี และ 15-19 ปี ตามลำดับ ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของชาติ (กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข, 2538)

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัดในจำนวน 19 จังหวัด ในปี 2542 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขนส่งที่มารับบริการที่ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลคิดเป็นร้อยละ 31.1 – 56.5 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด และตายร้อยละ 55.2 – 78.8 ของการตายทั้งหมด การบาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์มีส่วนที่สูงกว่ายานพาหนะอื่นๆ ทุกชนิด ร้อยละ 76.1 – 85.5 ในผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 66.7 – 90.3 ในกลุ่มผู้ตาย จากข้อมูลปี 2541 พบว่า ในส่วนภูมิภาคผู้บาดเจ็บที่ใช้รถจักรยานยนต์ มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ คือ ร้อยละ 0.3 – 26.3 (พัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ตันดิธรรม, แพ้จริง ศิริพานิช, 2544)

นอกจากนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก อวัยวะที่บาดเจ็บรุนแรงที่สุด และเป็นสาเหตุสำคัญของการตาย คือ ศีรษะและใบหน้า ส่วนการบาดเจ็บที่รุนแรงในผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกิดจากสภาพของยานยนต์เอง ที่ไม่สามารถป้องกันการกระแทกกระแทกของผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารกับพื้นถนน หรือวัตถุอื่นๆ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ แม้พระราชบัญญัติหมวกนิรภัยจะบังคับใช้ทั่วประเทศมาตั้งแต่ 1 เมษายน 2538 และครอบคลุมทั่วประเทศ ตั้งแต่ 1 มกราคม 2539 แต่ในต่างจังหวัดพบว่าการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาการสวมหมวกนิรภัยไม่ประสบผลสำเร็จตั้งแต่ปีแรก ของการบังคับใช้กฎหมาย เพราะสามารถลดอัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งเพียงร้อยละ 5-20 เท่านั้น ในขณะที่การบังคับใช้กฎหมายในปีแรกของกรุงเทพฯ สามารถลดอัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งได้ถึงร้อยละ 60 (สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข, 2547)

จังหวัดราชบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคกลาง มีอำเภอทั้งหมด 9 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ จากรายงานสาเหตุการตายที่สำคัญ 10 อันดับแรก จังหวัดราชบุรี ในปีงบประมาณ 2546 พบว่า อุบัติเหตุ

เป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 3 นอกจากนี้จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาล ศูนย์ราชบุรีในปี พ.ศ. 2544-2546 มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งเพิ่มขึ้น ซึ่งประเภทของยานพาหนะที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ในปี 2544 มีจำนวนผู้บาดเจ็บในฐานะผู้ขับขี่ 2,769 ราย ในปี 2545 และ 2546 มีจำนวนเพิ่มเป็น 3,155 และ 3,443 รายตามลำดับ ในจำนวนของผู้บาดเจ็บทั้งหมดส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และอวัยวะของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด ได้แก่ คอ และศีรษะ สำหรับช่วงอายุที่ได้รับรายงานจากการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลศูนย์ราชบุรีพบว่า ช่วงอายุ 15 ปี - 20 ปี เป็นช่วงอายุที่มีจำนวนการบาดเจ็บมากที่สุด

สำหรับอำเภอวัดเพลงเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดราชบุรีที่มีจำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด จากข้อมูลทางสถิติของโรงพยาบาลวัดเพลงในปี 2544 พบผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรจำนวน 324 ราย ในปี 2545 และ 2546 พบผู้ป่วยเพิ่มเป็น 403 และ 451 รายตามลำดับ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารส่วนใหญ่มีอายุในช่วง 15 – 19 ปี ซึ่งอายุในช่วงนี้เป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยรุ่นและวัยเรียน ซึ่งส่วนใหญ่ของผู้บาดเจ็บกำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นโดยการสำรวจข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนประจำอำเภอวัดเพลงจำนวน 181 คน พบว่า ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 72 มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 11.6 และมีนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 8.8 สำหรับนักเรียนที่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะสวมตั้งแต่ออกจากจุดเริ่มต้นของการขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 37.6 และสวมเมื่อเจอตำรวจหรือด่านตรวจ คิดเป็นร้อยละ 32.6 สำหรับโรงเรียนวัดเพลง โสภณศิริราษฎร์ นั้น ทางโรงเรียนมีกฎให้นักเรียนทุกคนจะต้องสวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาจอดในโรงเรียน นอกจากนี้ทางโรงเรียนได้ร่วมมือกับตำรวจจราจรจัดให้มีการอบรมขับขี่ปลอดภัย และมีโครงการอื่นๆ ที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอีกหลายโครงการ แต่ยังมีนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มารับการรักษาที่ห้องปฐมพยาบาลของโรงเรียน และไปรับบริการการรักษาที่โรงพยาบาลวัดเพลงอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการลงสังเกตภายในระยะ 50 เมตรจากประตูทางเข้าของโรงเรียน พบว่า ถ้ามีตำรวจจราจรยืนอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนนักเรียนส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัย แต่ถ้าไม่มีตำรวจนักเรียนจะวางหมวกนิรภัยไว้ในตระกร้าหน้ารถจักรยานยนต์หรือไม่ก็แขวนไว้ที่แฮนด์รถจักรยานยนต์ ซึ่งนักเรียนระบุว่าเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะ ปวดศีรษะ อึดอัด มองไม่เห็นทาง ราคาสูง และเป็นการขับขี่ในระยะทางใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

จากข้อมูลการศึกษาเบื้องต้น กล่าวได้ว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายยังมีพฤติกรรมการจับจีรตจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้อง รวมทั้งมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะทำการศึกษาวิจัยโดยการจัดกิจกรรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะจับจีรตจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการใช้การเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่มเพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

คำถามการวิจัย

1. ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้โดยการระดมสมอง การอภิปรายกลุ่ม การสาธิต และการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง สามารถส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะจับจีรตจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ อำเภอดงหลวง จังหวัดราชบุรีได้หรือไม่ อย่างไร

2. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ ที่ได้รับโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะจับจีรตจักรยานยนต์จากผู้วิจัย มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเกษตรวิทยวิทยา ที่ไม่ได้รับโปรแกรมจากผู้วิจัยหรือไม่ อย่างไร

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในขณะจับจีรตจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอดงหลวง จังหวัดราชบุรี

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจับจีรตจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะจับจีรตจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ หลังการทดลองในเรื่องต่อไปนี้

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจีรตจักรยานยนต์
- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจับจีรตจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

2. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบหลังการทดลองในเรื่องของ

- การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

- การใช้สายยางรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

สมมติฐานการวิจัย

1. ภายหลังจากจัดโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนกลุ่มทดลองมีการรับรู้ดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบและดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ในเรื่องต่อไปนี้

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ภายหลังจากจัดโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบและเพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลอง ดังนี้

- การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

- การใช้สายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1. ตัวแปรต้น ได้แก่ โปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ตัวแปรตาม ได้แก่
 - การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
 - พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้ศึกษาเฉพาะนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่กำลังศึกษาในภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2546 ของโรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ และโรงเรียนแคทรายวิทยา อำเภอดุสิต จังหวัดราชบุรี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ

คำนิยามตัวแปรเชิงปฏิบัติการในการวิจัย

โปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง กระบวนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้เรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้วิธีการเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่ม การระดมสมอง การอภิปรายกลุ่ม การสาธิต และการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง โดยการจัดโปรแกรมมีการใช้สื่อการเรียนรู้ประกอบ ได้แก่ การให้นักเรียนคู่วิเคราะห์เรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นตัวกระตุ้นให้นักเรียนมีการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและมีการวัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยใช้แบบสอบถาม

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้หรือความคิดเห็นของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายว่าตนเองมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ได้ตลอดเวลา และมีโอกาสได้รับการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะและใบหน้าถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่ได้ใช้สายรัดคางให้ถูกต้องในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้หรือความคิดเห็นของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงถึงมีความพิการและเสียชีวิตได้ นอกจากนี้อาจเป็นภาระต่อครอบครัวและสังคมที่จะต้องดูแล และตนเองก็ไม่สามารถที่จะทำในสิ่งที่ตัวเองต้องการได้

ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้หรือความคาดหวังของนักเรียนว่าตนเองมีความสามารถที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดทางจากบ้านไปโรงเรียนหรือจากโรงเรียนกลับบ้าน โดยไม่ต้องใช้กฎระเบียบหรือมีบุคคลอื่นมาคอยกระตุ้นเตือน

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่นักเรียนคาดหวังว่าการสวมหมวกนิรภัยถูกต้องทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดทางจากบ้านไปโรงเรียนหรือจากโรงเรียนกลับบ้านจะป้องกันตนเองจากการบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงรุนแรงบริเวณศีรษะและใบหน้าได้ และทำให้ไม่ต้องถูกตำรวจเรียกหรือต้องเสียค่าปรับในการกระทำผิด

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสมพอดีกับศีรษะและใช้สายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับกับศีรษะทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย หมายถึง นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่กำลังศึกษาในภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2546 ของโรงเรียนแคทรายวิทยา และ โรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ อำเภอดุสิต จังหวัดราชบุรี

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้สวมเพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะกลมคล้ายกะโหลก ผิวแข็งเรียบ มีสายขางรัดคางเพื่อป้องกันหมวกหลุด

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ส่วนที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่ประยุกต์ใช้ในงานวิจัย

- กระบวนการกลุ่ม (Group process)
- ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค (Protection Motivation Theory)

ส่วนที่ 4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัยด้วยกัน คือ

1. ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน (Human factors)
2. ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor)
3. ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพถนนและสภาพแวดล้อม (Roadway and Environment)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human Factors)

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดจากความผิดพลาด หรือความบกพร่องของคนสามารถจำแนกได้ดังนี้

1.1 ผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ยานพาหนะจัดเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เนื่องจากต้องเป็นผู้ควบคุมบังคับยานพาหนะของตนในสถานการณ์ต่าง ๆ กัน ผู้ขับขี่แต่ละคนจะมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องแตกต่างกันหลายประการทั้งในด้าน เพศ อายุ ประสบการณ์ ความสามารถ ความ

ชำนาญต่อการขับขี่ สภาพความพร้อมทางด้านร่างกาย อารมณ์และจิตใจ รวมถึงการใช้สารกระตุ้นประสาท การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการเกิดอุบัติเหตุคือปัจจัยด้านพฤติกรรม ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สูงถึงร้อยละ 80 (แท้จริง ศิริพานิช, 2538:10) ซึ่งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถด้วยความประมาท ลึกคะนอง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร แชนงในที่ห้ามแชนง ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด

1.2 ผู้โดยสาร

ผู้โดยสารนั้นเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อม เช่น เร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความลึกคะนอง ขับรถด้วยความประมาท ขับฝ่าฝืนกฎจราจร และขับรถแข่งชันกันกับผู้อื่นจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537)

1.3 คนเดินเท้า

คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น คนเดินเท้าไม่มีวินัยโดยการไม่เดินข้ามถนนในบริเวณทางข้ามหรือสะพานลอย การสวมเสื้อฝ้ายสีมืดดำในตอนกลางคืน ทำให้สังเกตเห็นได้ยาก

2. ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular Factor)

ยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด บกพร่อง อันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบบังคับเลี้ยว ระบบพวงมาลัย ระบบการทรงตัว ระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือยางหมดสภาพ เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุได้ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม 2537: เอกสารอัดสำเนา) อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม (2537) กล่าวว่า คนไทยส่วนใหญ่เพียงแต่ขับรถเป็นแต่ไม่รู้เรื่องสภาพของรถ และเครื่องยนต์ ไม่มีการตรวจเช็คสภาพของรถก่อนการขับขี่ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องละเลยปล่อยให้รถที่ชำรุดทรุดโทรมมาวิ่งบนท้องถนน จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเป็นอันตรายทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น มีการนำเอายานพาหนะที่มีอุปกรณ์และส่วนควบคุมไม่ถูกต้อง หรือมีการดัดแปลงสภาพมาใช้ขับขี่ทำให้รถอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2530: 21)

3. ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพถนนและสภาพแวดล้อม (Roadway and Environment)

ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพถนน ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

จำนวนช่องเดินรถ : “ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่อง” “ควรให้รถวิ่งเข้าจับอยู่ช่องทางซ้ายสุด” และช่องทางขวาสุดไว้สำหรับการแซงเท่านั้น

ความกว้างของช่องทางเดิน : อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามถนนที่มี 2 ช่องทางมีความกว้างของช่องทางต่ำกว่า 6.10 เมตร จำนวนอุบัติเหตุอาจเพิ่มมากขึ้นได้

แนวกั้นกลางถนน : แนวกั้นนี้ใช้สำหรับกั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่เล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรกเพราะตามทฤษฎีแล้วอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจเป็นเพียงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้บ้าง แนวกั้นอาจมีประโยชน์ในการลดความประมาทของผู้ขับขี่ในขณะที่รถวิ่งสวนทางกัน และยังช่วยลดแสงไฟด้านหลังของรถที่วิ่งสวนทางมา เพราะอาจทำให้ตาพร่ามองทางข้างหน้าไม่ชัดเจนได้

ไหล่ทาง : คือพื้นที่ที่ต่อขอบทางออกไปทางด้านข้าง ซึ่งมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นที่กั้นรั้วป้องกันมิให้รถตกลงในคูคลองหรือเหว ไหล่ทางที่มีความกว้างเพียงพอจะใช้เป็นที่จอดพักรถได้ ตามปกติแล้วถนนที่มี 2 ช่องทางไหล่ทางควรกว้างประมาณ 6 ฟุต ไหล่ทางจึงควรพยายามให้ปลอดภัยจากต้นไม้และสิ่งกีดขวางอื่นใดให้มากที่สุด

เครื่องกั้นข้างทาง : จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้ ดังนั้นบริเวณสะพานหรือทางโค้งควรมีสิ่งกั้นข้างทางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง

พื้นผิวทาง : การสร้างถนนสมัยใหม่มักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิหรือสภาพของพื้นผิวทางที่จะต้านทานต่อความลื่นของถนนในทุกฤดู และได้พบข้อสังเกตว่าในฤดูร้อนถนนที่แห้งอยู่เป็นเวลานานๆ เมื่อมีฝนตกลงมาทันทีทันใด จะทำให้ถนนลื่นยิ่งกว่าที่มีฝนเป็นประจำ ประเทศไทยบนทางหลวงมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่เรียบ และวัสดุที่นำมาใช้ในการทำผิวทางเป็นหินปูน ซึ่งเป็นวัสดุที่มีอยู่มากในประเทศ ผลจากการใช้หินปูนเป็นวัสดุในการทำผิวทางลดต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานภายหลังการเปิดใช้ถนนได้ระยะหนึ่ง ส่วนบริเวณที่อยู่ในเมือง สภาพผิวทางมีทั้งผิวทางแบบคอนกรีตและลาดยาง ซึ่งเป็นปัญหาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา เช่น การซ่อมไม่ถูกวิธี ทำ

ให้เกิดเป็นหลุมเป็นบ่อ ผิวทางไม่เรียบ ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากถนนลื่นในประเทศไทยนั้นมีประมาณ 13% ของอุบัติเหตุทั้งหมด

แสงสว่าง : แสงสว่างในถนนมีความจำเป็นมากเพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น

การออกแบบถนน : ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยทั่วไปแล้วมีไม่มากสำหรับบนทางหลวงในประเทศไทย เนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้ แต่สำหรับประเทศไทยในเขตเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานคร การออกแบบทางเรขาคณิตของทางยังไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางแยกมักเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากและมีความรุนแรง

ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุอาจจำแนกเป็น 3 ประการ

1. จากอุปกรณ์ความปลอดภัย (Safety device) ไม่สมบูรณ์เหล่านี้ได้แก่ การจราจรซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง ถนนที่ปลอดภัยและง่ายต่อการขับขี่นั้นจะต้องมีเครื่องหมายและตีเส้นบนพื้นถนนให้ชัดเจน
2. จากอุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติ หรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยที่ไม่ดี หรือเลวร้ายเป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติซึ่งได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก น้ำท่วมทาง ทำให้เดินทางล่าช้า และเกิดอันตรายได้ง่าย เพราะต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า
3. จากการกระทำของคน พบในเขตเมืองมากที่สุด คือ มลพิษ เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ สภาพแวดล้อมดังกล่าวจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชน และรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดขัดก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ อาจมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนได้ง่าย

หลักการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์จัดเป็นพาหนะที่ประชาชนให้ความนิยมนับอย่างมากรมากในการเดินทางสัญจรเนื่องจากมีราคาถูก ขับขี่ง่าย สะดวก ประหยัดน้ำมัน และมีความคล่องตัวในการใช้งาน แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็สูงมากเช่นกัน ดังนั้นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึง

ควรจะรู้วิธีการป้องกันตัวเอง ดังนี้ (<http://www.ddd.or.th/?content=knowledge&id=6&type=1>)

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ทุกครั้ง
2. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
3. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไป จนทำให้รถทรงตัวไม่ดี
4. การขับขี่ควรชิดทางด้านซ้ายบายนะอื่นๆ ยกเว้นกรณีที่ต้องเลี้ยวขวา ควรให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทาง
5. หลีกเลี่ยงการขับขี่ระหว่างช่องทางเดินรถ
6. อย่าเร่งเครื่องให้เกิดเสียงดังเกินควร ควรติดตั้งเครื่องลดเสียงที่ท่อไอเสีย
7. ขับขี่ด้วยความระมัดระวังบริเวณทางแยกหรือออกจากซอย(70% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดตรงทางแยก)
8. ดูกระจกส่องข้างและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
9. ขับรถให้ช้าลงในที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตก หรือหมอกกลงจัด และควรเปิดไฟขณะขับขี่
10. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนน หรือวิ่งตัดหน้า
11. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่
12. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถ และต่ออายุป้ายวงกลม เสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
13. อย่าดื่มพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกปี
14. ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่เสมอ

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของหมวกนิรภัย กลมคล้ายกระโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิดอะครีโลไนไตรล์-บิวตา-ไดอีนสไตรีน เทอร์โพลิเมอร์ (Acrylonitrile-butadiene-styrene terpolymer) หมวกนิรภัยนี้จะมีสีต่างๆ ออกไป อาทิ แดง เขียว น้ำเงิน เหลือง ส้ม ขาว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสด หรือมีแถบสะท้อนแสงเพื่อเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล ส่วนประกอบที่สำคัญที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้กับผู้สวมใส่ เช่น รองในกระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกัน และอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น แถบโยง แถบรัดเบาะรอง แผ่นปิดหู แผ่นปิดหลังคอ สายรัดคาง สายรัดศีรษะ (วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ, 2529 : 10)

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ(สำนักงาน
มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, 2539)

บทนิยาม ประเภท และส่วนต่างๆ ของหมวกนิรภัย

1. หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่มีจุดประสงค์เบื้องต้นสำหรับป้องกันศีรษะ ส่วนบนของผู้สวมใส่จากการกระแทก โดยหมวกบางแบบอาจมีส่วนป้องกันอื่นๆ เพิ่มขึ้นได้
2. หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หมายถึง หมวกนิรภัยที่มีเปลือกหมวกป้องกันส่วนบนของศีรษะของผู้สวมใส่
3. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมายถึง หมวกนิรภัยที่มีเปลือกหมวกป้องกันส่วนบนของศีรษะส่วนท้ายทอย และบริเวณขากรรไกรของผู้สวมใส่
4. หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมายถึง หมวกนิรภัยที่มีเปลือกหมวกป้องกันส่วนบนของศีรษะ ส่วนท้ายทอย และบริเวณคางของผู้สวมใส่
5. เปลือกหมวก (Shell) หมายถึง ส่วนที่เป็นของแข็งที่อยู่ด้านนอกสุดของหมวกนิรภัย ซึ่งหุ้มรองใน และส่วนประกอบอื่นๆ
6. รองใน (shock-absorbing liner) หมายถึง ส่วนที่อยู่ภายในหมวกเพื่อช่วยบรรเทาความรุนแรงที่ศีรษะจะได้รับจากการกระแทก
7. สายรัดคาง (chinstrap) หมายถึง สายที่ยึดหมวกนิรภัยให้แน่นกับศีรษะ โดยยึดไว้ที่คาง สายนี้สามารถปรับให้แน่น และหย่อนได้ตามความต้องการ
8. เบาะรอง (cushioning) หมายถึง วัสดุที่ใช้รองเพื่อความสบายในขณะที่สวมใส่
9. แผ่นปิดหู (ear flap) หมายถึง ส่วนของหมวกที่ออกแบบให้คลุมปิดหูของผู้สวมใส่
10. ขอบหมวก (rim) หมายถึง ส่วนที่หุ้มขอบของหมวกนิรภัย
11. กะบังหมวก (peak) หมายถึง ส่วนของเปลือกหมวกที่ยื่นออกไปเหนือตาของผู้สวมใส่ ซึ่งอาจติดอย่างถาวร หรือสามารถถอดออกได้
12. บังลม (windshield) หมายถึง ส่วนที่ใช้กันลมเข้าตาผู้สวมใส่
13. รูระบายอากาศ (ventilation hole) หมายถึง รูที่เจาะบนเปลือกหมวกสำหรับระบายอากาศภายในหมวกนิรภัย
14. ช่องรับฟังเสียง หมายถึง ช่องที่ออกแบบสำหรับรับฟังเสียง
15. ที่รับสายรัดแว่นตา (goggles strap holder) หมายถึง อุปกรณ์บนเปลือกหมวกที่ใช้รองรับสายรัดแว่นตา

ส่วนประกอบ วัสดุ และการทำ

1. ส่วนประกอบทั่วไป ส่วนประกอบโดยทั่วไปของหมวกนิรภัย ให้เป็นไปตามรูปที่ 1 อุปกรณ์ต่างๆ ที่ประกอบเข้ากับหมวกนิรภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนที่เป็นโลหะ หรือวัสดุแข็งที่นูนออกมาจากผิวภายในของเปลือกหมวกต้องไม่ทำให้ผู้สวมใส่บาดเจ็บได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนประกอบทั่วไปของ หมวกนิรภัย ประกอบด้วยส่วนต่างๆ ดังนี้

สายรัดคาง สายรัดคางที่ประกอบเข้ากับหมวกนิรภัยต้องกว้างไม่น้อยกว่า 20 มิลลิเมตร สายรัดคางและอุปกรณ์ยึดต้องยึดติดแน่นกับเปลือกหมวก

เปลือกหมวก เปลือกหมวกควรมีความแข็งแรงเท่ากันตลอด และต้องไม่มีการเสริมจุดใดจุดหนึ่ง ให้มีความแข็งแรงเป็นพิเศษ

รองใน รองในต้องแนบสนิทไปกับส่วนโค้งภายในของเปลือกหมวก และสามารถดูดซับแรงกระแทกได้ การทดสอบให้ทำโดยการตรวจพินิจ และการวัด

2. วัสดุ วัสดุที่ใช้ทำส่วนต่างๆ ของหมวกนิรภัยต้องคงทนตลอดอายุการใช้งาน ในสภาพปกติ ซึ่งหมวกนิรภัยจะถูกแสงแดด ฝน ความเย็น ความชื้น สะเทือน ผิวหนัง เหงื่อ หรือเครื่องสำอาง สำหรับผิวหนัง หรือเส้นผมสำหรับสายรัดคางและอุปกรณ์ยึดต้องไม่ทำด้วยวัสดุที่อาจเป็นอันตรายต่อผิวหนัง การทดสอบให้ทำโดยการตรวจพินิจ และการวัด

3. การผลิตหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยที่ประกอบเสร็จต้องมีผิวภายนอกเรียบ ไม่มีสันหรือคิ้วเพื่อเสริมความแข็งแรง และต้องไม่มีส่วนใดๆ ยื่นออก หรือเว้าลงจากพื้นผิวดังรูปทรงของเปลือกหมวก มากกว่า 3 มิลลิเมตร ยกเว้นอุปกรณ์ที่ใช้ยึดกะบังลมให้ยื่นได้ไม่เกิน 5 มิลลิเมตร

หมายเหตุ 1. ข้อกำหนดข้างต้นไม่ครอบคลุมถึงส่วนเว้าของช่องฟังเสียง และรูระบายอากาศ

2. การวัดส่วนยื่นของอุปกรณ์ที่ใช้ยึดกะบังหมวก หรือบังลมที่หลุดได้ง่าย เช่น หมุดกระดุม ให้วัดโดยถอดกะบังหมวก หรือบังลมออก

3. การวัดส่วนยื่นของอุปกรณ์ที่ใช้ยึดกะบังหมวก หรือบังลมที่หลุดได้ยาก เช่น หมุดเกลียว ให้วัดโดยไม่ถอดกะบังหมวก หรือบังลมออก

การติดอุปกรณ์ยึดกับเปลือกหมวกต้องมีวัสดุปิดอุปกรณ์ยึดนั้น เพื่อป้องกันส่วนของสปีรยะไม่ให้ถูกเสียดสีได้ง่าย หัวหมุดย้าจะสูงเกินเปลือกหมวกได้ไม่เกิน 2 มิลลิเมตร และต้องไม่มีส่วนแหลมคม หมวกนิรภัยที่ประกอบเสร็จต้องมีมวลไม่เกิน 2 กิโลกรัม

หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และแบบปิดเต็มหน้า ต้องมีรูระบายอากาศ โดยให้อากาศผ่านไปทางส่วนบนของสปีรยะ

หมวกนิรภัยที่ประกอบเสร็จ ถ้ามีลักษณะปิดบริเวณหูต้องมีช่องฟังเสียง ในกรณีที่มีบัง
ลง บริเวณมองผ่านต้องทำด้วยวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี และต้องไม่ใช่หมวกเกลียวที่เป็นโลหะ หรือ
หมวกแหลมคมที่เป็นโลหะ เป็นส่วนประกอบของหมวกนิรภัย การทดสอบให้ทำโดยการตรวจพินิจ
และการวัด

การเลือกใช้หมวกนิรภัย ควรมีการเลือกหมวกนิรภัย ดังนี้

1. ควรใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (Jet helmet) เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่
บริเวณหน้าได้ด้วย น้ำหนักเบาเหมาะสำหรับคนไทย และควรเลือกใช้หมวกที่มีตรารับรองของ
สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)
2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุแข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
พื้นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่
ยืดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อหมวกควรตรวจสอบโดยสวมหมวกและรัดสายรัดคางไว้ ทดลองพลิกตัว
หมวกทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่า
นั้นควรเลือกหมวกใบใหม่
3. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวกซึ่งอาจจะทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะ
ได้ง่าย สายรัดคางควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม
ขอบหมวกควรมีสีสด หรือมีแถบสีคาดตัดไว้ เพื่อช่วยให้คนขับรถและคนขี่รถจักรยานยนต์ข้างเคียง
สังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น
4. หมวกนิรภัยและสายรัดคางไม่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยไป มีการเสื่อมตามอายุการใช้งาน
ดังนั้นควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 – 5 ปี หรือหากเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจาก
อุบัติเหตุมาแล้วก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

การสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย ควรสวมหมวกที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้
แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงจะสามารถลดอันตรายอันจะเกิดกับ
สมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไปจะหลุด
ออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม

ประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยในการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์

จากการศึกษาของคาร์ และคนอื่นๆ (Carr, et al. 1981: 521 -527) ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกป้องกันศีรษะกับผู้ที่ไม่สวมหมวก พบว่า ถ้าอุบัติเหตุไม่รุนแรงผู้ไม่สวมหมวกมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้สวมหมวก 2 เท่า ถ้าอุบัติเหตุรุนแรงผู้ไม่สวมหมวกมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้สวมหมวก 5 เท่า และพบว่า ผู้สวมหมวกและผู้ไม่สวมหมวกไม่มีความแตกต่างกันของการบาดเจ็บกระดูกคอ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเชงเกอร์ (Shanker, 1992 : 385 -396) และรูทเลดจ์ (Rutledge, 1993 ; 374 - 383) ที่พบว่าความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นสองเท่าของผู้สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้จากการศึกษาของเนลสัน และคนอื่นๆ (Nelson, et al., 1992 : 279 -283) พบว่าผู้สวมหมวกนิรภัยที่มีการมีนเมาจากแอลกอฮอล์ร่วมด้วยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอร้อยละ 50 ขณะที่ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเลย มีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอร้อยละ 84

ในภาพรวมแบบแผนการใช้หมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ซับซ้อน การแพร่หลายของการสวมหมวกนิรภัยเป็นไปตามเงื่อนไขเชิงบริบท ของการใช้รถ เช่น วัตถุประสงค์ของการขับขี่ เวลาสถานที่ในการขับขี่ ซึ่งเป็นสิ่งที่แตกต่างกันไปตามกลุ่มเพศ วัย และอาชีพ และในภาพรวมเฉพาะกลุ่ม จะพบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่สัมพันธ์กับเงื่อนไขทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และเพศ วัยของคนแต่ละกลุ่มซึ่งจะมีวิถีการดำเนินชีวิต รูปแบบ และวัตถุประสงค์ของการมีและการใช้รถที่แตกต่างกัน ได้แก่

- ในกลุ่มวัยรุ่น แบบแผนการใช้รถ จะไม่ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย เพราะหมวกทำให้คุยเล่น หรือโทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้ ค่านิยมบางอย่างที่ขัดขวาง เช่น การมีกระจกข้าง เป็นความเซ็กซี่ เกกะลูกตา การสวมหมวกนิรภัย รู้สึกแปลกๆ เทอะทะ เซ็กซี่ ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสียทรง เวลาหันไปมองด้านหลังไม่สะดวก หากมีหมวกนิรภัย จะสวมใส่เพื่อกันตำรวจ

- ในกลุ่มชาวบ้าน การใช้รถจักรยานยนต์ เป็นส่วนหนึ่งของชีวิต เป็นเทคโนโลยีการเดินทางสมัยใหม่ของชาวบ้าน รถจักรยานยนต์ไม่ต่างจากจักรยาน เพียงแต่ไม่ต้องออกแรงถีบหมวกนิรภัย ไม่มีความจำเป็น เพราะมีความขัดแย้งในเรื่องของการประกอบอาชีพ เช่น การขี่รถกลับจากไร่นา ขับขี่ในละแวกบ้าน ไม่เสี่ยงอันตราย

- ในกลุ่มพนักงานโรงงาน จักรยานยนต์เป็นสิ่งที่มีความจำเป็น เพราะใช้เป็นพาหนะในการประกอบอาชีพ เป็นทรัพย์สินที่เกิดจากการเก็บเงินได้ คนกลุ่มนี้มักมีความขยันยังขังใจ และระมัดระวังการใช้รถ เลือกรถที่มีสภาพดี หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ

- ในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ถือว่ารถจักรยานยนต์ เป็นเครื่องมือทำมาหากิน มักใช้รถในสภาพดี แข็งแรง มีอุปกรณ์ครบ และขับขี่อย่างระมัดระวัง

สรุป จากการทบทวนวรรณกรรม ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยนี้ ผู้วิจัยพบว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่น่าสนใจในการปรับพฤติกรรม เพราะมีความเสี่ยงสูงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นวัยที่ชอบสิ่งที่ท้าทาย กระทบอะไร โดยขาดความยั้งคิด ขาดการเหนียวรั้ง ชอบการแข่งขัน ซึ่งมักจะมีปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

กฎหมายเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวชหรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

พระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นเฉพาะ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2537

มาตรา 2 พ.ร.ฎ. นี้ใช้บังคับดังต่อไปนี้

1. ในท้องที่เขตกรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป หรือตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2538 เป็นต้นไป

มาตรา 4 ให้ท้องที่ตามมาตรา 2 เป็นท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

พระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นเฉพาะแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความใน (2) และ(3) ของมาตรา 2 แห่ง พ.ร.ฎ. กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2537 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

2. ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2359 เป็นต้นไป

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้ “หมวกนิรภัย” หมายถึง หมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ข้อที่ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับ หมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะ ใช้ต้องเป็นแบบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อที่ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวม หมวกนิรภัยโดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางให้แน่นพอที่ป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะ ได้หากเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่ประยุกต์ใช้ในงานวิจัย

กระบวนการกลุ่ม (Group Process)

วินิจ เกตุขำ และคมเพชร ฉัตรศุกกุล (2522 : 14) กล่าวว่า กระบวนการกลุ่มเป็นที่รวมแห่ง ประสบการณ์ของบุคคลหลายๆ ฝ่ายที่มาพบปะสังสรรค์กันด้วยความรู้สึกพึงพอใจในความสัมพันธ์ ซึ่งกันและกัน เรียกว่า เกิดปฏิสัมพันธ์ ช่วยให้ค้นพบวิธีแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกัน ทำให้แต่ละคน ได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน

ชไมพร มุขโต (2535 : 15) กล่าวว่า กระบวนการกลุ่มเป็นสิ่งที่ช่วยให้สมาชิกกลุ่มได้มี พัฒนาการทางด้านทัศนคติ ค่านิยมและพฤติกรรม เพราะกระบวนการกลุ่มเป็นกิจกรรมที่นำไปสู่ การปฏิบัติจริง ผู้การวิเคราะห์ ทำให้สมาชิกรู้จักตนเองและผู้อื่นมากขึ้น ยิ่งกว่านั้นสมาชิกยังยอมรับ ข้อบกพร่องของตนเองและพร้อมจะแก้ไข สมาชิกจะมีประสบการณ์ในการดำรงชีวิตแบบ ประชาธิปไตย รู้จักรับผิดชอบในบทบาทของตนเอง รู้จักการแก้ปัญหา มีเหตุผล เห็นอกเห็นใจผู้อื่น และรู้จักการทำงานร่วมกับผู้อื่น

ถวิล ธาราโกชน (2535 : 5) กล่าวว่า กระบวนการกลุ่มเป็นกระบวนการที่กระทำสิ่งใดสิ่ง หนึ่งในกลุ่ม โดยพิจารณาไตร่ตรองถึงสิ่งที่กระทำตลอดจนพฤติกรรมของสมาชิกในกลุ่ม เพื่อ หาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ให้เป็นไปในทิศทางที่ถูกที่ควรให้มากที่สุด

คาร์ทไรท์ และแซนเดอร์ (Cartwright and Zander 1968 อ้างในถวิล ธาราโกชน 2523 : 5) กล่าวว่า กระบวนการกลุ่มเป็นการใช้วิธีการต่างๆ เช่น การแสดงบทบาทสมมติ (Role Play) การประชุมกลุ่มย่อย (Buzz session) การสังเกต (Observation) การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feed back) และการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion) ซึ่งจะทำให้เกิดแนวคิดที่กว้างขวางเกิดการฝึกทักษะในการสร้างความสัมพันธ์กับบุคคลทั่วไป ตลอดจนการปรึกษาหารือซึ่งกันและกัน

สรุปได้ว่ากระบวนการกลุ่มเป็นกระบวนการที่ส่งเสริมให้สมาชิกในกลุ่มได้ร่วมกันทำกิจกรรมสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน มีการศึกษาวิเคราะห์และค้นหาข้อมูลที่จะนำมาทำกิจกรรมที่มีความเหมาะสมกับสมาชิกในกลุ่ม เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ร่วมกันอันจะส่งผลไปสู่การรู้จักตนเอง รู้จักการทำงานร่วมกับผู้อื่นและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันให้เป็นไปในทางที่ถูกต้องเหมาะสม

จุดมุ่งหมายของกระบวนการกลุ่ม

ถวิล ธาราโกชน (2523 : 11) กล่าวถึงจุดมุ่งหมายของกระบวนการกลุ่มไว้ว่า

1. เพื่อให้เกิดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะสำคัญของกระบวนการกลุ่ม
2. เพื่อให้เข้าใจถึงหลักและวิธีการในการทำงานเป็นกลุ่ม
3. เพื่อให้รู้จักแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน อันเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ของกลุ่ม
4. เพื่อให้เกิดความเข้าใจตนเอง เข้าใจผู้อื่น ซึ่งจะเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดี ในการทำงานร่วมกันเป็นกลุ่ม
5. เพื่อให้บุคคลได้เสริมสร้างและพัฒนาสมรรถภาพของตนเองให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
6. เพื่อให้ให้นำเอาสิ่งที่ได้เรียนรู้จากกระบวนการกลุ่มนำมาใช้ในชีวิตประจำวันอย่างเหมาะสม

คุณค่าของกระบวนการกลุ่ม

1. คุณค่าในด้านพัฒนาการ ซึ่งจะช่วยพัฒนาการของสมาชิกกลุ่มในเรื่องต่อไปนี้
 - 1.1 การตอบสนองความต้องการพื้นฐานของบุคคล ได้แก่ ความต้องการเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม การเป็นที่ยอมรับของกลุ่มและหมู่คณะ รวมถึงความต้องการความปลอดภัย

1.2 การสร้างพัฒนาการด้านอารมณ์และสังคม เป็นการพัฒนาในเรื่องการอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มในสังคม การควบคุมอารมณ์ของตนเองให้เหมาะสม

1.3 การพัฒนาการด้านทัศนคติ ความสนใจ รวมถึงความสามารถในการดำรงชีวิตอยู่ในสังคม

2. คุณค่าในด้านการวิจัยในการทำงานเป็นกลุ่ม เปิดโอกาสให้บุคคลประเมินค่าตนเองในสถานการณ์ทางสังคม ช่วยให้บุคคลแต่ละคนเกิดความสำนึกในความสามารถและขอบเขตของความสามารถตนเอง รวมทั้งการรวมกลุ่มยังช่วยให้ผู้นำกลุ่มได้สังเกตและเข้าใจพฤติกรรมแบบต่างๆของสมาชิกกลุ่มได้

3. คุณค่าด้านการบำบัด เป็นการเข้ากลุ่มเพื่อช่วยให้บุคคลที่มีปัญหาด้านอารมณ์สามารถรู้จักควบคุมอารมณ์ได้ หรือช่วยให้บุคคลค้นพบความสามารถของตนเองมีคุณค่ามากในการบำบัดทางจิตใจ

4. คุณค่าทางการศึกษา ใช้ในการศึกษาเพื่อช่วยให้นักเรียนมีโอกาสใช้ความสามารถของตนเอง รู้จักการให้ การรับ การร่วมมือ แบ่งปันกัน เช่นการตั้งชมรมหรือชุมนุมตามความสนใจของนักเรียนหรือนักลวิธีของกระบวนการกลุ่มไปใช้ในการเรียนการสอน

5. คุณค่าในด้านการปฏิบัติงาน เนื่องจากการทำงานเป็นกลุ่มก่อให้เกิดการร่วมมือร่วมกัน คิด วางแผน ประสานงาน เพื่อสร้างผลงานออกมา ให้เป็นที่น่าพอใจ เช่น สมาคม ชมรมหรือบริษัทต่างๆ

ในการทำงานเป็นกลุ่ม วินิจ เกตุขำและคมเพชร ฉัตรสุภกุล (2522 : 83 – 87) ได้สรุปสภาพที่ดีของกลุ่มไว้ดังนี้

1. สมาชิกทุกคนมีการนำเอาความรู้และประสบการณ์มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อกันซึ่งเมื่อมีหลายคนช่วยกันคิดจะช่วยป้องกันข้อบกพร่องต่างๆ ได้

2. สมาชิกทุกคนเข้าร่วมประชุมเพื่อเรียนรู้เรื่องงานที่จะต้องปฏิบัติ เพื่อให้สมาชิกเข้าใจเรื่องราวของกลุ่มได้ถูกต้อง รวมถึงช่วยให้เรียนรู้งานของกลุ่ม

3. มีการหมุนเวียนตำแหน่งหัวหน้าหรือผู้นำ เนื่องจากการเป็นหัวหน้าหรือผู้นำ เนื่องจากการเป็นหัวหน้าแสดงถึงการเป็นผู้ที่ได้รับการยอมรับจากสังคม ซึ่งเป็นความต้องการทางด้านจิตวิทยาของมนุษย์

4. สมาชิกทุกคนมีความเจริญก้าวหน้าไปพร้อมๆ กัน เป็นการช่วยให้สมาชิกมีโอกาสทำงานเท่าๆ กันมีการกระจายความรับผิดชอบ

5. การทำงานกลุ่มต้องอาศัยข้อมูลเป็นแนวทางในการตัดสินใจ ซึ่งข้อมูลที่มีจะเป็นสิ่งที่จะช่วยให้สามารถตัดสินใจดำเนินงานตามที่วางแผนไว้

6. การจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อย ในกรณีกลุ่มใหญ่มาก การมีกรณีประชุมแบบกลุ่มย่อยด้วยเพราะสมาชิกมีโอกาสพบกันใกล้ชิดปรึกษากันได้สะดวกขึ้น

7. กลุ่มต้องเอาความแตกต่างระหว่างบุคคลสร้างบูรณาการให้กับกลุ่ม ซึ่งจะช่วยให้เกิดประโยชน์มากต่อการทำงาน

8. สมาชิกมีการซักถามสิ่งสงสัย อย่างเหมาะสมกับกาลเทศะ ทั้งนี้เพื่อช่วยลดความไม่เข้าใจหรือการขัดแย้งกันจากข้อซักถาม

9. สมาชิกต้องมีความเคารพในการตัดสินใจของสมาชิกอื่น

องค์ประกอบในการจัดการให้ความรู้โดยใช้กระบวนการกลุ่ม

1. การจัดตั้งกลุ่ม (Group formation) ต้องมีการกำหนดจุดมุ่งหมายของการทำกิจกรรมกลุ่มโดยคำนึงถึง

- ความรู้พื้นฐาน ทักษะ ความสามารถของสมาชิกกลุ่ม
- ลักษณะของผู้ที่จัดทำกลุ่ม
- นโยบายจุดมุ่งหมายของหน่วยงาน
- ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงาน

2. ขนาดของกลุ่ม

ออตตาเว (Ottaway, 1966: 7) กล่าวว่า กลุ่มควรมีขนาดเล็กเพราะจะช่วยให้สมาชิกมีโอกาสแสดงออกอย่างอิสระ โดยทั่วถึงกันโดยสมาชิกไม่ต้องใช้เสียงดังมากนัก ทุกคนในกลุ่มก็จะได้ยินอย่างทั่วถึง ดังนั้นกลุ่มควรมีขนาดอย่างมากที่สุด 12 คน หรือถ้ามากกว่านั้นไม่ควรเกิน 15 คน เพราะมีฉะนั้นแล้วจะทำให้แบบพฤติกรรมผิดไปจากเดิม ขนาดกลุ่มที่เหมาะสมที่สุดควรมีจำนวนสมาชิก 9 – 20 คน จึงจะทำให้การทำงานบังเกิดผลดีที่สุด

ชอร์ว (Shaw, 1971: 4) กล่าวว่า กลุ่มย่อยควรมีสมาชิก 10 คน เป็นอย่างมากและมีความเห็นว่าจำนวนสมาชิกไม่ได้เป็นปัญหาสำคัญ แต่องค์ประกอบอื่นๆ ซึ่งได้แก่ ความสัมพันธ์ของสมาชิกและความร่วมมือในการทำงานของสมาชิกมีความสำคัญต่อการทำงานของกลุ่มมากกว่า

มาแรม (Marram, 1978: 151) สมาชิกของกลุ่มมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของกลุ่ม เพราะจำนวนสมาชิกของกลุ่ม หมายถึง การร่วมมือโดยใช้ความสามารถต่างๆ เพื่อดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ การกำหนดจำนวนสมาชิก ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของกลุ่ม ลักษณะงานหรือกิจกรรมที่จะทำ

คลาด (Clack, 1977: 62) กล่าวว่า สมาชิกกลุ่มน้อยที่สุดควรจะเป็น 3 คนแต่ไม่ควรมีมากเกินไป 20 คน กลุ่มย่อยควรมีสมาชิก 5 – 7 คน จะเป็นการเปิดโอกาสให้สมาชิกที่มีความเหมาะสมมากที่สุดควรมี 4 – 12 คนซึ่งขนาดของกลุ่มที่เหมาะสมจะทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์มากที่สุดและมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมากกว่ากลุ่มที่มีสมาชิกจำนวนมากกว่านี้

จำเนียร ช่วงโชติ (2521: 5) กล่าวว่า ในวงการศึกษานักจิตวิทยามักจะศึกษากลุ่มขนาดเล็กมีสมาชิกไม่เกิน 15 คน เพราะเห็นความสัมพันธ์ได้อย่างใกล้ชิด และในด้านการเรียนรู้ก็จะมีการเรียนรู้ที่ได้ผลดีกว่ากลุ่มขนาดใหญ่

วัชรวิฑูระคำ (2523: 87) กล่าวว่า กลุ่มที่จะมีประสิทธิภาพ ได้แก่ กลุ่มที่มีสมาชิกจำนวน 6 – 8 คน อาจจะอนุโลมให้ได้ถึง 10 คน ถ้าจำเป็นเพราะว่าปากมีสมาชิกจำนวนมากเกินกำหนดกลุ่มจะแยกเป็นกลุ่มย่อยๆ ขึ้นมาเป็น 2 กลุ่มทันที

3. ระยะเวลาในการจัดทำกลุ่ม ระยะเวลาในการจัดทำกลุ่มอาจจะจัดกลุ่มเป็นช่วงเวลาหรือแบบต่อเนื่อง ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาว่า มีความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ ความพร้อมของสมาชิก ความสะดวกในการมาร่วมกลุ่มของสมาชิกเป็นสำคัญ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า ระยะเวลาในการจัดทำกลุ่มโดยให้สมาชิกกลุ่มมาทำกิจกรรมร่วมกันเป็นระยะเวลาโดยรวม 12 – 48 ชั่วโมง จะช่วยให้สมาชิกมีกลไกรู้จักและเข้าใจตนเองได้ดีขึ้น เกิดการพัฒนาส่วนบุคคลและเห็นคุณค่าของตนเองและผู้อื่น ส่วนในกิจกรรมการประชุมหรือการอภิปรายกลุ่มในแต่ละครั้งนั้น ระยะเวลาที่เหมาะสมควรขึ้นอยู่กับปัญหา จากการศึกษาพบว่าระยะเวลาที่เหมาะสมในการประชุมกลุ่มควรใช้เวลา 45 – 60 นาที และสูงสุดไม่เกิน 2 ชั่วโมง และความถี่ในการเข้ากลุ่มควรจัด 1 – 2 ครั้ง/สัปดาห์ ส่วนจำนวนครั้งขึ้นอยู่กับเป้าหมายของกลุ่ม

หน้าที่ของผู้นำกลุ่ม

1. กำหนดจุดมุ่งหมายของการทำกลุ่มอย่างชัดเจนและจะต้องอธิบายให้สมาชิกกลุ่ม ทุกคนเข้าใจถึงจุดมุ่งหมายและวิธีดำเนินการของกลุ่ม การที่สมาชิกเข้าร่วมกลุ่มโดยไม่ทราบวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนทำให้สมาชิกมีความวิตกกังวลมากขึ้น

2. สร้างแบบแผนของการทำกลุ่มเพื่อช่วยให้การทำกลุ่มมีประสิทธิภาพดี ช่วยให้สมาชิกกลุ่มมีส่วนร่วมในกลุ่มอย่างเต็มที่ โดยจะต้องมีการวางแผนในเรื่องของโครงสร้างและองค์ประกอบโดยทั่วไป ซึ่งมีอิทธิพลต่อการรวมกลุ่ม เช่น จำนวนสมาชิกในกลุ่ม ระยะเวลา สถานที่ การจัดที่นั่ง และลักษณะสมาชิก

3. กระตุ้นและเพิ่มพูนการมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างสมาชิก ผู้นำกลุ่มต้องกระตุ้นให้สมาชิกได้มีการพูดจาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในหัวข้อเรื่องเดียวกับตนมีความเข้าใจในปัญหาของกันและกัน และหาทางช่วยแก้ปัญหาเหล่านั้น นอกจากนี้ผู้นำกลุ่มอาจกระตุ้นให้มีปฏิสัมพันธ์ในกลุ่มเพิ่มมากขึ้นโดยการใช้วัสดุอุปกรณ์ การเล่นเกมหรืออื่นๆ

4. สร้างบรรยากาศที่มีชีวิตให้เกิดขึ้นในกลุ่ม ให้ทุกคนมีอิสระในการแสดงความรู้สึก ความคิดเห็นในปัญหาต่างๆ ที่พบ มีอิสระในการหาแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ทั้งนี้โดยให้บรรยากาศในกลุ่มไม่อยู่ในภาวะตึงเครียดจนเกินไป

5. กระตุ้นให้สมาชิกได้ระบายและแลกเปลี่ยนปัญหาซึ่งต่างก็พบร่วมกัน ผู้นำกลุ่มต้องพยายามให้สมาชิกได้แสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่ การทำกลุ่มจะมีความหมายและได้รับความสนใจอย่างมากจากสมาชิก ถ้าสิ่งที่พูดในกลุ่มเป็นปัญหาของสมาชิกทุกคนหรือสมาชิกส่วนมากในกลุ่มนอกจากนี้ยังเป็นการสร้างความรู้สึกร่วมกันอีกด้วย ทำให้สมาชิกในกลุ่มรู้สึกว่าเป็นที่ยอมรับและได้รับความช่วยเหลือให้กำลังใจซึ่งกันและกัน

6. วางแผนการทำกลุ่มสำหรับสมาชิกแต่ละคน เนื่องจากสมาชิกแต่ละคนมีความสามารถในการบรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มต่างกัน ผู้นำกลุ่มจะต้องมีความสามารถในกาหาวิธีแก้ไขในสิ่งที่เกิดขึ้นในกลุ่มสามารถแยกได้มีองค์ประกอบอะไรบ้าง ที่ทำให้การดำเนินการของกลุ่มไม่ต่อเนื่องหรือทำให้การอภิปรายกลุ่มไม่เป็นไปตามรูปแบบ

7. ช่วยลดความวิตกกังวลของสมาชิก ผู้นำกลุ่มช่วยลดความวิตกกังวลของสมาชิกตั้งแต่วิธีที่สมาชิกจะต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ผู้นำกลุ่มจะต้องมีท่าทีแสดงความเห็นอกเห็นใจเต็มใจและพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิก

8. การสรุปความก้าวหน้าของกลุ่ม ผู้นำกลุ่มจะต้องควบคุมดูแลความก้าวหน้าในการดำเนินการของการทำกลุ่มทุกระยะจนกว่าจะสิ้นสุดการทำกลุ่มเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้

บทบาทของสมาชิกกลุ่ม

1. ช่วยทำกลุ่มโดยให้ข้อคิดใหม่ๆ กระตุ้นให้กลุ่มมองปัญหาในแง่มุมใหม่เสมอแนะแนวทางแก้ปัญหา และแนะวิธีจัดปัญหาของกลุ่ม
2. คอยกระตุ้น สนับสนุนให้กำลังใจและรับฟังความคิดเห็นของเพื่อนสมาชิก
3. ช่วยสร้างบรรยากาศของกลุ่มให้อยู่ในสภาพที่พอเหมาะ ไม่เข้มงวดหรือเครียดมากเกินไป แก้ข้อขัดแย้งภายในกลุ่ม ลดความตึงเครียดและการกระทบกระทั่งภายในกลุ่ม
4. ตรวจสอบความคิดเห็นต่างๆ ของเพื่อนในกลุ่ม

5. ประสานความคิดเห็นต่างๆ เข้าด้วยกัน หาทางทำให้เกิดการสร้างสรรค์มโนภาพทางความคิดเพิ่มขึ้น

6. ปลูกพลังกลุ่มโดยการเสนอแนะความคิดและวิธีการใหม่ เพื่อผลักดันให้กลุ่มได้ก้าวหน้าต่อไป

การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ภายในกลุ่มจะต้องมี 3 ระยะ ดังนี้ (Marram 1978 :154 – 161)

ระยะที่ 1 ระยะสร้างสัมพันธภาพ ระยะนี้เป็นระยะเริ่มต้นในการสร้างสัมพันธภาพระหว่างผู้นำกลุ่มกับสมาชิกในกลุ่มและสร้างสัมพันธภาพระหว่างสมาชิกด้วยกัน ผู้นำกลุ่มจะต้องเป็นผู้สร้างบรรยากาศแห่งความเป็นมิตร สร้างความรู้สึกมั่นคงปลอดภัยให้กับสมาชิกในตอนเริ่มต้นของกลุ่ม ผู้นำกลุ่มต้องกล่าวย้าให้สมาชิกทุกคนเข้าใจจุดมุ่งหมายของการทำกลุ่มและกฎและแนวทางในการปฏิบัติตัวในฐานะสมาชิก เพื่อสร้างความรู้สึกล่อนคลายขึ้นในกลุ่ม ผู้นำกลุ่มจะต้องส่งเสริมสมาชิกได้แสดงความคิดเห็น ความรู้สึกแลกเปลี่ยนประสบการณ์กันอย่างอิสระ การเข้าใจวัตถุประสงค์อย่างชัดเจน และการอยู่ในบรรยากาศสภาพแวดล้อมที่น่าพึงพอใจ มีความมั่นคงปลอดภัยจะกระตุ้นให้สมาชิกได้ระบาย ได้แสดงความรู้และความคิดเห็นของตนออกมา

ระยะที่ 2 ระยะดำเนินการ สมาชิกมีความรู้สึกไว้วางใจและเชื่อมั่นในกลุ่มตลอดจนผู้นำกลุ่ม ความใกล้ชิดสนิทสนมและความเชื่อมั่นในกลุ่มจะทำให้สมาชิกในกลุ่มมีการระบายความรู้สึกนึกคิด แลกเปลี่ยนประสบการณ์ มีการเปิดเผยตนเองมากขึ้น สมาชิกจะมุ่งความสนใจอยู่ที่ปัญหา ยอมรับว่าตนเองมีปัญหา หาทางแก้ไขปัญหาและเลือกวิธีแก้ปัญห โดยไม่เพื่อนสมาชิกในกลุ่มคอยช่วยเหลือ สนับสนุน การที่ได้มีโอกาสพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในกลุ่มนี้จะทำให้เกิดความคิดใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาของตน นอกจากนี้ความเชื่อมั่นในกลุ่มจะทำให้สมาชิกสามารถรับข้อมูลย้อนกลับ และให้ข้อมูลย้อนกลับ ไปยังเพื่อนสมาชิกในกลุ่มได้ สมาชิกจะมีบทบาททั้งผู้ให้และผู้รับ ระยะนี้เป็นระยะระดมเอาพลังของสมาชิกทุกคนออกมาเพื่อแก้ไขปัญหา

ระยะที่ 3 ระยะสิ้นสุดของการทำกลุ่ม ระยะนี้เป็นระยะที่ผู้นำกลุ่มจะต้องสรุปประสบการณ์ทั้งหมดในการทำกลุ่ม ผู้นำกลุ่มจะต้องช่วยให้สมาชิกในกลุ่มประเมินความก้าวหน้า ความเปลี่ยนแปลงในทางพัฒนาของตนเองและความสำเร็จของกลุ่ม ก่อนสิ้นสุดการทำกลุ่ม ผู้นำกลุ่มควรจะได้บอกให้สมาชิกทราบล่วงหน้า สมาชิกบางรายอาจเกิดความวิตกกังวลที่จะมีการสิ้นสุดการทำกลุ่ม ผู้นำกลุ่มจะต้องให้โอกาสสมาชิกระบายความรู้สึกนึกคิดอย่างเต็มที่

การอภิปรายกลุ่ม

การอภิปรายกลุ่มเหมาะสำหรับปัญหาที่จะต้องแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนความรู้ เป็นวิธีการที่นำมาใช้อย่างมากในการให้สุศึกษาแก่ประชาชนในกลุ่มเป้าหมายต่างๆ สมาชิกในกลุ่มมีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็น และประสบการณ์ทางคำพูด ได้ระบายความรู้สึกเกี่ยวกับเรื่องที่อภิปรายทั้งในรูปธรรมและนามธรรม ช่วยให้กลุ่มได้แสวงหาข้อเท็จจริง แยกแยะความเข้าใจของตนเอง ยอมรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น การตัดสินใจของกลุ่มเป็นการตัดสินใจโดยการฟังเหตุผลข้อเท็จจริงให้อิสระในการออกความคิดเห็นเต็มที่ ดังนั้นการอภิปรายกลุ่มจึงสามารถนำมาใช้ในงานสุศึกษาได้ เพราะเป็นการอภิปรายที่ไม่ได้นำไปสู่การหาคำตอบที่ตายตัว ช่วยให้สมาชิกได้พิจารณาไตร่ตรองในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เพื่อจะได้นำไปประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม อิทธิพลของกลุ่มช่วยให้สมาชิกเกิดการตัดสินใจด้วยการยอมรับสมัครใจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุภาพ (สุริย์ จันทร โมลี, 2525 : 88)

การอภิปรายกลุ่มเป็นวิธีการให้ความรู้โดยใช้เทคนิคกระบวนการกลุ่ม (วินิจ เกตุขำและคมเพชร จัตุรสุกุล, 2522 : 135) มีผู้ให้ความหมายของการอภิปรายกลุ่มไว้หลายท่าน ซึ่งสอดคล้องกันและสรุปได้ว่า การอภิปรายกลุ่ม คือ การที่บุคคลมากกว่า 2 คนขึ้นไป มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันในรูปแบบของการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประสบการณ์และข้อมูลข่าวสารซึ่งกันและกัน

ข้อดีและข้อจำกัดของการอภิปรายกลุ่ม

ข้อดี

1. ผู้เรียนมีส่วนร่วมในการเรียนรู้โดยตรง ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน เกิดการเรียนรู้จากกลุ่ม ซึ่งจะช่วยพัฒนาผู้เรียนรู้จากการฟังและการอ่าน
2. การที่ผู้เรียนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น จะทำให้เขาเต็มใจที่จะปฏิบัติตามในสิ่งที่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น
3. การอภิปรายกลุ่มสามารถเปลี่ยนความเชื่อ เจตคติและพฤติกรรมของบุคคลได้มากซึ่งเป็นผลมาจากการมีปฏิสัมพันธ์ในกลุ่ม
4. ช่วยให้ผู้เรียนเกิดความสนใจในการเรียนรู้ เกิดความรู้สึกรอบอุ้มใจที่พบว่า ตนเองไม่ได้เป็นผู้ที่มีปัญหานั้นๆ แต่เพียงผู้เดียว ทำให้เกิดกำลังใจในการเรียนรู้และการแก้ปัญหา

ข้อจำกัด

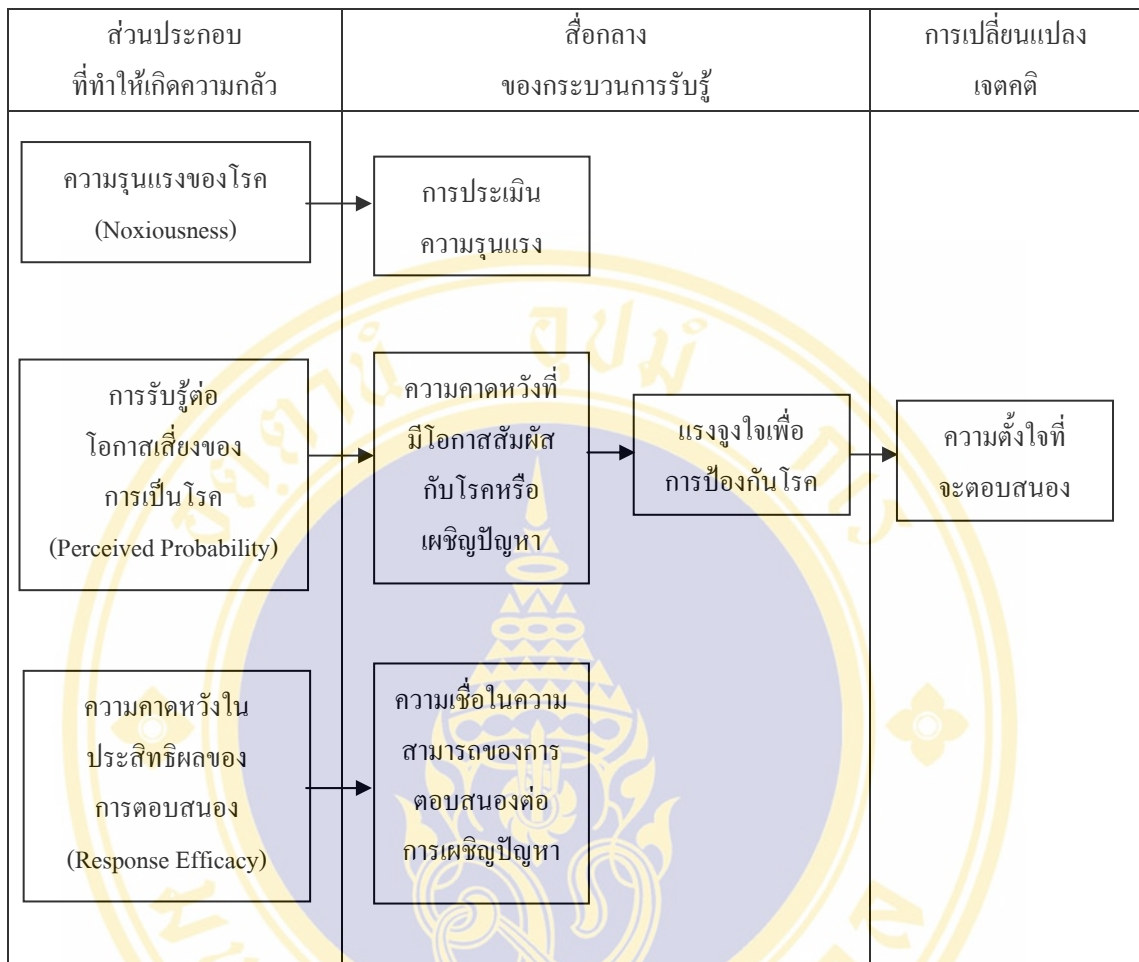
1. การอภิปรายกลุ่มต้องใช้เวลา มาก ยิ่งถ้ามีจำนวนสมาชิกในกลุ่มมากเท่าไรก็ยิ่งใช้เวลามากขึ้นเท่านั้น

2. การอภิปรายกลุ่มต้องอาศัยทักษะเพราะการอภิปรายกลุ่มไม่ได้เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติผู้ที่เข้าร่วมกลุ่มจะต้องมีทักษะ มิฉะนั้นการอภิปรายจะไม่ตรงตามเป้าหมายที่ต้องการ ทำให้เสียเวลามาก
3. การอภิปรายกลุ่มไม่สามารถจัดขึ้นได้ในทันทีทันใดต้องใช้เวลาในการเตรียมตัว
4. ข้อจำกัดอื่นๆ เช่น สถานภาพ อายุ ค่านิยมและบุคลิกภาพที่แตกต่างกันอาจทำให้เกิดปัญหาในการอภิปรายกลุ่มได้

สรุปจากการทบทวนแนวคิดกระบวนการกลุ่ม จะเห็นได้ว่ากระบวนการกลุ่มเกิดจากการที่บุคคลในกลุ่มมีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันคิด ร่วมกันเรียนรู้ และนำเอาสิ่งที่คิดและเรียนรู้มาประยุกต์ใช้ให้เข้ากับชีวิตประจำวัน เพื่อให้เป็นประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น ดังนั้นในการทำวิจัยครั้งนี้ ได้มีการนำเอากระบวนการกลุ่มเข้ามาเป็นแนวคิดที่จะให้นักเรียนมีการเรียนรู้ร่วมกัน มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ทักษะที่ซึ่งกันและกัน ในนักเรียนมัธยมปลายเป็นช่วงของวัยรุ่นที่มักจะต้องการแสดงบทบาท ทดสอบบทบาทของตนเอง และชอบรวมกลุ่มกัน การอภิปรายกลุ่ม เป็นวิธีการหนึ่งที่ทำให้สมาชิกในกลุ่มมีการแลกเปลี่ยนความคิด ประสบการณ์ และระบายความรู้สึกในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุ และสมาชิกของกลุ่มจะช่วยเหลือกันร่วมหาวิธีการในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งจะได้นำมาปรับใช้ในชีวิตประจำวันได้

ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค (Protection Motivation Theory)

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคพัฒนาขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1975 โดย โรเจอร์ส (Rogers, 1975; cited in Mackay, Bruce c. 1992:25) ต่อมาได้ถูกปรับปรุงแก้ไขใหม่และนำมาใช้ในปี ค.ศ. 1983 ซึ่งเริ่มต้นจากการนำการกระตุ้นด้วยความกลัวมาใช้ โดยเน้นความสำคัญร่วมกันระหว่าง แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) และทฤษฎีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy Theory) นั่นคือ การรวมเอาปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ในภาพรวมของบุคคล ซึ่งการรับรู้นี้จะเป็นตัวเชื่อมโยงที่จะทำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคนี้ได้เน้นเกี่ยวกับการประเมินการรับรู้ด้านข้อมูลข่าวสารในการเผยแพร่สื่อสาร การประเมินการรับรู้นี้มาจากสื่อกลางที่ทำให้เกิดความกลัว ซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนของสื่อที่มากระตุ้น และในการตรวจสอบการประเมินการรับรู้โรเจอร์ส (Rogers, 1975; 1983 อ้างใน Mackay, bruce C. 1992: 25) ได้กำหนดตัวแปรที่ทำให้บุคคลเกิดความกลัว 3 ตัวแปรคือ ความรุนแรงของโรค (noxiousness) การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค (perceived probability) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (response efficacy)



แผนภูมิที่ 1 : รูปแบบดั้งเดิมของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค Rogers, 1975

ที่มา : Ronald W. Rogers. Journal of Psychology. 1975 : 99

ต่อมา แม็คคักซ์และโรเจอร์ส (Maddux & Rogers 1983; Rogers 1983; อ้างใน Mackay, Bruce C. 1992:25) ได้เพิ่มตัวแปรอีก 1 ตัวแปรคือ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (self-Efficacy Expectancy) ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค มีพื้นฐานมาจากแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและทฤษฎีความคาดหวังในความสามารถของตนเองของแบนดูรา (Bandura, 1977; 1982) ซึ่งแบนดูราเชื่อว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยาขึ้นอยู่กับ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่มีต่อทางเลือกนั้นๆ ซึ่งการสร้าง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะเลือกทางเลือก ดังกล่าว กระทำได้หลายวิธี เช่น การเลียนแบบ การเรียนรู้ หรือการสอนด้วยการพูด ความสามารถของตนเอง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับสูงสุดและเป็นพื้นฐานที่ทำให้บุคคลปฏิบัติตามโดยแท้จริง

โดยสรุป การที่บุคคลจะปฏิบัติตามคำแนะนำนั้น เนื้อหาของข่าวสารควรมีผลในการช่วยให้บุคคลปฏิบัติตามได้ แต่ต่างจากตัวแปรอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะของข่าวสารที่คุกคามต่อสุขภาพและไม่ได้คำนึงถึงการส่งเสริมความสามารถของบุคคลที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำ การทดลองที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ที่นำมาใช้ในการป้องกันโรคจากกลุ่มที่มีความเชื่ออำนาจในตนและกลุ่มที่มีความเชื่ออำนาจนอกตน พบว่า ผู้ที่เชื่ออำนาจในตนจะเชื่อว่า การมีสุขภาพดีหรือการเจ็บป่วยเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตนของแต่ละบุคคล และมีการแสวงหาข้อมูลข่าวสารในการปฏิบัติตนเพื่อการป้องกันโรค แต่ผู้ที่เชื่ออำนาจนอกตน จะเชื่อว่าสุขภาพของเขาจะขึ้นอยู่กับโอกาส เคราะห์กรรม โชคชะตาหรืออำนาจอื่นๆ และไม่ตั้งใจที่จะแสวงหา ข้อมูลข่าวสารหรือการปฏิบัติตนที่จะป้องกันโรค ดังนั้นผู้ที่เชื่ออำนาจในตน จึงมีการรับรู้เกี่ยวกับความสามารถของตนเองสูง ในการตรวจสอบองค์ประกอบความคาดหวังในความสามารถของตนเอง เบ็คและลันด์ (Beck & Lund 1981 อ้างใน Mackay, Bruce C. 1992 : 34) พบว่าความสามารถของบุคคลเป็นตัวทำนายที่มีอำนาจสูงสุดต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ทั้งกลุ่มที่มีความเชื่ออำนาจในตนทางด้านสุขภาพต่ำและกลุ่มที่มีความเชื่ออำนาจในตนทางด้านสุขภาพสูง หากทำให้เกิดความเครียดขึ้นในกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มจะพบว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจในตนต่ำ จะมีแนวโน้มให้เกิดความไม่มั่นใจในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำได้ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำ แม้ว่าบุคคลจะมีความเชื่อสูงว่าการปฏิบัติตามคำแนะนำจะทำให้เกิดอันตรายลดลง แต่การขาดความมั่นใจในความสามารถของตนเองต่อการปฏิบัติจะเป็นตัวขัดขวางแรงจูงใจต่อการปฏิบัติอย่างมาก เช่นกัน (Beck & Frankle, 1981 Mackay, Bruce C. 1992 :35) ดังนั้น ประสิทธิภาพของการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารจึงมิได้ขึ้นอยู่กับความชัดเจนของสื่อที่จะทำให้บุคคลปฏิบัติตามเท่านั้น หากแต่บุคคลต้องมีความคาดหวังว่าเขาสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองได้ด้วย

ตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองจะมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันสูง โดยทั่วไปการยอมรับและการมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำจะเป็นไปได้สูงเมื่อบุคคลมองเห็นว่ามีประโยชน์และสามารถปฏิบัติตามได้ ซึ่งปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองมีดังนี้ ถ้าความสามารถที่จะปฏิบัติตามมีสูงและผลดีของการปฏิบัติตามมีสูงด้วย ก็จะทำให้ความตั้งใจในการปฏิบัติตามมีเพิ่มมากขึ้นในทางกลับกันถ้าความสามารถในการปฏิบัติตามมีสูงแต่ผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามก็จะลดน้อยลง

จากวิวัฒนาการของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค โรเจอร์ส ได้พยายามปรับปรุงโดยนำตัวแปรทั้ง 4 ตัว คือ การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค ความ

คาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเอง มาสรุปเป็นกระบวนการรับรู้ 2 แบบ คือ

1. การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Threat Appraisal)
2. การประเมินการเผชิญปัญหา (Coping Response)

กระบวนการรับรู้ดังกล่าว เกิดจากอิทธิพลของแหล่งข้อมูลข่าวสาร คือ สิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากการสังเกต และลักษณะบุคลิกภาพหรือประสบการณ์ที่บุคคลได้รับ

การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ ประกอบด้วยการรับรู้ 2 ลักษณะ คือ การรับรู้ในความรุนแรงของโรค (Perceived Severity) และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived Susceptibility) ซึ่งการรับรู้นี้จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงด้านทัศนคติและพฤติกรรม อีกทั้งอาจส่งผลให้บุคคลเกิดการปรับตัวตอบสนอง หรือเกิดพฤติกรรมสุขภาพทั้งที่พึงประสงค์ เช่น การรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง การเลิกสูบบุหรี่ เป็นต้น และอาจเกิดการปรับตัวตอบสนอง หรือเกิดพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่พึงประสงค์ เช่น การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย หรือการเริ่มต้นสูบบุหรี่ อย่างไรก็ตามปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ก็คือความพึงพอใจในตนเองและความพึงพอใจจากภายนอกเช่นการเป็นที่ยอมรับของสังคม

การประเมินการเผชิญปัญหา ประกอบด้วยการรับรู้ 2 ลักษณะ คือการรับรู้เกี่ยวกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในการหลีกเลี่ยงอันตรายซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทิศทางที่พึงประสงค์ แต่สิ่งที่ทำให้ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง คือ ความไม่สะดวก ค่าใช้จ่าย ความไม่น่าชื่นชม ความยากลำบาก ความซับซ้อนยุ่งยาก อาการแทรกซ้อนและความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิต เป็นต้น

เกิดการบาดเจ็บทางสมอง ความพิการจากการที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่ และให้นักเรียนช่วยกันวิเคราะห์หาแนวทางในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งเป็นการแสดงถึงความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและได้มาตรฐาน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและพิการ ซึ่งก็คือความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบในการสร้างกรอบแนวคิดและสมมติฐาน ดังนี้

สุชาดา เกิดมงคลการ (2545: บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นปีที่ 1 (ปวช. 1) จังหวัดนนทบุรี โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันและแนวคิดกระบวนการกลุ่มเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ยุพา หงษ์วะชิน (2542: บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ (2542: บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียน เน้นการใช้กระบวนการกลุ่มและการประยุกต์ใช้แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นหลักในการจัดกิจกรรมสุขศึกษา พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ของ

การมีพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541: บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเป็นทฤษฎีหลัก รวมทั้งการใช้แนวคิด กระบวนการกลุ่มสาธิตการฝึกปฏิบัติ และการใช้ตัวแบบเป็นแนวทาง กำหนดกิจกรรมสุขศึกษา พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บั้งอร ประภาสสุตร์ (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษา ชั้นปีที่ 1 กรุงเทพมหานคร พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ประเสริฐ เก็มประโคน (2539 : บทคัดย่อ) ศึกษาความพร้อมของผู้ขับชี้รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีเขตสาทรณสุขที่ 5 พบว่า ผู้ขับชี้รถจักรยานยนต์ไม่มีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 64.1 โดยต้องปรับปรุงแก้ไขด้านความรู้ร้อยละ 58.3 ด้านทัศนคติร้อยละ 43.8 ด้านการปฏิบัติร้อยละ 87.6 และด้านการยอมรับร้อยละ 17.3

มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาถึงการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ (2535: 80 – 85) ศึกษาประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี โดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535 : 97 – 100) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดพิษณุโลก พบว่าประสบการณ์การสวมหมวกนิรภัย จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระยะทางที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529: บทคัดย่อ) ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์คือ อายุ อาชีพ รายได้ ประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ การรับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัย ความคิดเห็นต่อหมวกนิรภัย และความทันสมัย มีความสัมพันธ์กับการยอมรับใช้หมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี รวมทั้งการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นไม่ได้ขึ้นกับตัวผู้ขับขี่เองทั้งหมดแต่ยังประกอบด้วยปัจจัยอื่นๆ อีกหลายประการ เช่น สิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ ความเชื่อ ซึ่งความเชื่ออาจเป็นความรู้สึกนึกคิดที่เป็นผลจากการที่บุคคลได้รับประสบการณ์ต่างๆ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม รวมทั้งเปลี่ยนแปลงหรือเบี่ยงเบนได้ซึ่งมีองค์ประกอบพื้นฐาน คือ การรับรู้ของบุคคลและแรงจูงใจ การที่นักเรียนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นจะต้องเกิดการรับรู้ว่าจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตลอดเวลาถ้ามีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง การได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะนั้นมีความรุนแรงและมีผลต่อการดำรงชีวิต การปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องจะเกิดผลดีในการลดโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ หรือช่วยลดความรุนแรงของการที่สมองจะได้รับความกระทบกระเทือนได้ การรับความรู้ จะส่งผลให้เกิดความตั้งใจในการที่จะทำ พฤติกรรม และกระบวนการกลุ่มจะช่วยให้ นักเรียนเกิดการรับรู้ และตัดสินใจในการที่จะมีพฤติกรรมที่เหมาะสม เพราะอิทธิพลของกลุ่มมีส่วน

ช่วยให้นักเรียนเกิดการยอมรับและสมัครใจ นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ปลอดภัย ผู้วิจัยจึงนำกระบวนการกลุ่มมาเป็นหลักในการจัดและดำเนินกิจกรรม ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดของการศึกษาวิจัยดังแสดงในแผนภูมิ

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภูมิที่ 3 กรอบแนวคิด

บทที่ 3

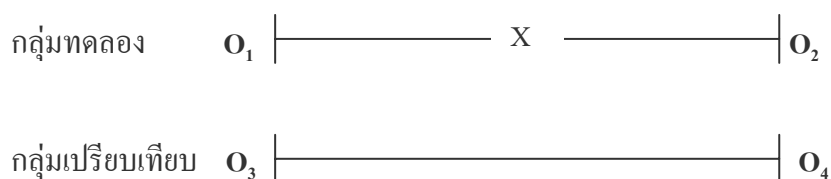
วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี ซึ่งผู้วิจัยนำแนวคิดกระบวนการกลุ่ม ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร รวมทั้งข้อมูลพื้นฐานของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมาเป็นแนวคิดในการจัดโปรแกรมประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนซึ่งมีรายละเอียดดังนี้คือ

1. รูปแบบการวิจัย
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. ขั้นตอนการดำเนินการทดลองและการเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

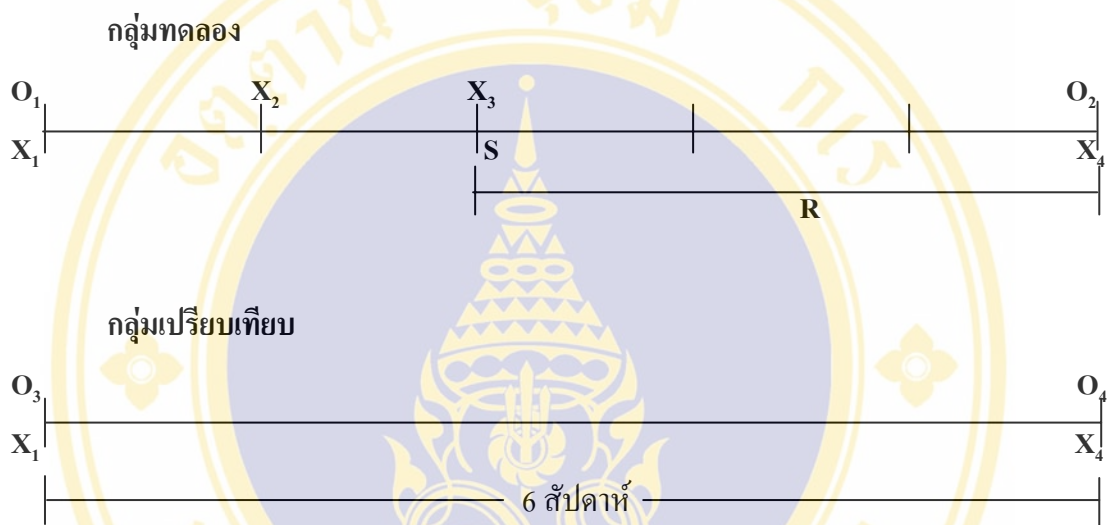
1. รูปแบบการวิจัย (Research design)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi – Experimental Design) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มทดลอง (Experimental Group) และกลุ่มเปรียบเทียบ (Comparison Group) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังการทดลอง (Two – Groups Pretest – Posttest Design) โดยมีรูปแบบการวิจัย และแผนการทดลอง ดังแผนภูมิที่ 4



แผนภูมิ 4 รูปแบบการวิจัย

$O_1 O_3$	หมายถึง	การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลอง
$O_2 O_4$	หมายถึง	การเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง
X	หมายถึง	โปรแกรมประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน



แผนภูมิ 5 แบบแผนการทดลอง

$O_1 O_3$ หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลอง โดยใช้แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

$O_2 O_4$ หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประเมินผลภายหลังการทดลองโดยห่างจากการเก็บข้อมูลก่อนการทดลอง 6 สัปดาห์หลังการทดลองโดยใช้แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

- X_1 X_2 X_3 X_4 หมายถึง กิจกรรมที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้นในกลุ่มทดลอง จำนวน 4 ครั้ง
- X_1 หมายถึง กิจกรรมครั้งที่ 1 เพื่อสร้างความสัมพันธ์ให้เกิดการเรียนรู้กระบวนการกลุ่ม
- X_2 หมายถึง กิจกรรมครั้งที่ 2 เป็นสร้าง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ และรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์
- โดยใช้วีดิทัศน์เป็นสื่อให้เห็นความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ และใช้การอภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันถึงผลเสียของความรุนแรงและการแก้ไขปัญหา
- X_3 หมายถึง กิจกรรมครั้งที่ 3 เสริมสร้างความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์
- โดยการให้ทดลองปฏิบัติจริงในการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง
 - โดยการอภิปรายปัญหาที่พบเห็น โดยมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ความคิดเห็น เพื่อแก้ไขปัญหาและเสริมสร้างพฤติกรรมที่ถูกต้องและเหมาะสม
 - กระตุ้นให้กลุ่มทดลองจัดตั้งกลุ่มเพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในโรงเรียน โดยในการตั้งเพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร ผู้วิจัยชี้แจงให้นักเรียนทราบถึงวัตถุประสงค์หลักของชมรม ข้อตกลงของชมรม มีการคัดเลือกประธาน กำหนดบทบาทสมาชิกชมรม ร่วมกันวางแผนในการดำเนินงาน
- X_4 หมายถึง กิจกรรมครั้งที่ 4 ในกลุ่มทดลองโดย
- จัดให้มีการพบกลุ่มเพื่อให้สมาชิกชมรม อภิปรายสรุปผลการดำเนินกิจกรรมของชมรม เพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในโรงเรียนที่ผ่านมา พร้อมทั้งหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นและดำเนินกิจกรรมต่อไป
- S หมายถึง การจัดตั้งชมรมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในโรงเรียน

R หมายถึง การดำเนินงานของชมรมในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัดราชบุรี จำนวน 80 คน เป็นนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 40 คน โดยมีขั้นตอนและเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง คือ

1. เป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ
3. สมัครใจเข้าร่วมในการทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

สรุปผลการเลือกตัวอย่างได้จำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 80 คน แบ่งเป็น กลุ่มทดลอง ได้แก่ โรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ นักเรียนที่สมัครใจเข้าร่วมในกิจกรรม 40 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ ได้แก่ โรงเรียนแคทรายวิทยา มีนักเรียนสมัครใจเข้าร่วมกิจกรรม 40 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยเครื่องมือหลัก 2 ชนิด ดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการจัดกิจกรรมทดลอง ได้แก่ โปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ได้แก่ วัสดุอุปกรณ์ ได้แก่ วีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขอสนับสนุนจากสำนักควบคุมโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นแบ่งเป็น 6 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลด้านคุณลักษณะประชากร ได้แก่ อายุ เพศ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง และ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 และ 3 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่

รตจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นตามแบบวัดมาตราส่วนประเมินค่าของลิเคิร์ต (Likert's Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ ความคิดเห็นได้แก่ เห็นด้วยอย่างมาก เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างมาก โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะมีลักษณะข้อความด้านบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความด้านลบ (Negative Statement) โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อความด้านบวก (Positive Statement)			ข้อความด้านลบ (Negative Statement)		
เห็นด้วยอย่างมาก	=	5	เห็นด้วยอย่างมาก	=	1
เห็นด้วย	=	4	เห็นด้วย	=	2
ไม่แน่ใจ	=	3	ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2	ไม่เห็นด้วย	=	4
ไม่เห็นด้วยอย่างมาก	=	1	ไม่เห็นด้วยอย่างมาก	=	5

ส่วนที่ 4, 5 แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นตามแบบวัดมาตราส่วนประเมินค่าของลิเคิร์ต (Likert's Scale) 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างมาก เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างมาก โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะมีลักษณะข้อความด้านบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความด้านลบ (Negative Statement) โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อความด้านบวก (Positive Statement)			ข้อความด้านลบ (Negative Statement)		
เห็นด้วยอย่างมาก	=	5	เห็นด้วยอย่างมาก	=	1
เห็นด้วย	=	4	เห็นด้วย	=	2
ไม่แน่ใจ	=	3	ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2	ไม่เห็นด้วย	=	4
ไม่เห็นด้วยอย่างมาก	=	1	ไม่เห็นด้วยอย่างมาก	=	5

ส่วนที่ 6 แบบวัดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน โดยวัดในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ มีการสวมหมวกนิรภัยตลอดทางหรือไม่ มีการใช้สายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่ และกำหนดการให้คะแนนดังนี้

1. ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่ (จากบ้านมายังโรงเรียนหรือจากโรงเรียนกลับบ้าน)
 - ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้คะแนน 0 คะแนน
 - สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง ให้คะแนน 1 คะแนน
 - สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ให้คะแนน 2 คะแนน
2. ถ้าสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือบางครั้งนักเรียนสวมหมวกนิรภัยตลอดทางหรือไม่
 - ไม่ตลอดทาง ให้คะแนน 1 คะแนน
 - ตลอดทาง ให้คะแนน 2 คะแนน
3. ถ้าสวมหมวกนิรภัยนักเรียนใช้สายยางรัดคางทุกครั้งหรือไม่
 - ไม่ใช้สายรัดคาง ให้คะแนน 0 คะแนน
 - ใช้สายรัดคางบางครั้ง ให้คะแนน 1 คะแนน
 - ใช้สายรัดคางทุกครั้ง ให้คะแนน 2 คะแนน

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือรวบรวมข้อมูล

การสร้างเครื่องมือมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วนำมาสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมตามประเด็นที่ต้องการในแต่ละตัวแปร
2. ตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม โดยให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และผู้วิจัยนำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปทดลองใช้
3. ทำการทดลองใช้และตรวจสอบคุณภาพโดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับนักเรียนสายสามัญศึกษาจำนวน 30 คน ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างมากที่สุด ในเรื่องของเส้นทางการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับการศึกษา อายุของกลุ่มตัวอย่างแล้วนำมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงให้แบบสอบถามมีคุณภาพตามเกณฑ์ดังนี้
 - 3.1 วิเคราะห์หาค่าความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถามในหมวดของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์ของความคงที่ภายใน (Coefficient of Internal Consistency) ด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งค่าที่คำนวณได้จากสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคจะอยู่ระหว่าง 0 – 1 ค่าที่เข้าใกล้ 1 จะมีค่าความเที่ยงของความสอดคล้องภายในสูงแสดงถึงว่าแบบสอบถามนั้นสามารถวัดได้ในเนื้อหาเดียวกันและวัดได้สอดคล้องกันทุกข้อ ผลที่ได้พบว่า

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษาและทำการทดสอบเครื่องมือแล้วนำมาทำการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.862$

- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษาและทำการทดสอบเครื่องมือแล้วนำมาทำการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.938$

- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากทดสอบเครื่องมือและปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษาแล้วนำมาทำการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.851$

- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษาและทำการทดสอบเครื่องมือแล้วนำมาทำการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.794$

สำหรับเครื่องมือที่ใช้วัดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยนั้นใช้แบบสอบถามซึ่งได้รับการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาจากอาจารย์ที่ปรึกษาโดยเลือกใช้ข้อความที่สอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการศึกษา ดังนี้คือ มีการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน หรือจากโรงเรียนกลับบ้าน สวมหมวกนิรภัยในเวลาใด สวมหมวกนิรภัยกี่วันในหนึ่งสัปดาห์ การสวมหมวกนิรภัยสวมตลอดทางของการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ มีการใช้สายยางรัดคางตลอดการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่

4. ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

หลังจากตรวจสอบ ปรับปรุง และแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้วจึงดำเนินการศึกษาวิจัยตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้

ขั้นเตรียมการ

1. เตรียม โรงเรียนที่จะทำการศึกษาวิจัยทั้ง โรงเรียนที่เป็นกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ โดยการประสานงานกับผู้อำนวยการสถานศึกษา เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และขั้นตอนศึกษาวิจัย
2. ประชุมชี้แจง โครงการศึกษาวิจัย การดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนแก่ผู้ช่วยวิจัย

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

การจัดกิจกรรมครั้งนี้ใช้ระยะเวลา 6 สัปดาห์ โดยจัดกิจกรรมในทุกวันพุธ เวลา 14:50-15:45 น. ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

สัปดาห์ที่ 1

- ผู้วิจัยพบกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองด้วยแบบสอบถาม
- ดิศสติกเกอร์สีชมพูด้านหน้าของบังโคลนรถ มีรูปหมวกนิรภัยและคำขวัญว่า “จับชีพลอดภัยใส่หมวกนิรภัย”
- ร่วมทำกลุ่มกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ เพื่อให้นักเรียนรู้จักกันมากขึ้น และผู้วิจัยกล่าวถึงความสำคัญของกระบวนการกลุ่ม การทำงานเป็นทีม
- แบ่งกลุ่มนักเรียนออกเป็น 4 กลุ่ม ตามธงสีที่นักเรียนเลือก พร้อมทั้งให้แต่ละกลุ่มเลือกผู้นำกลุ่ม เพื่อเป็นตัวแทนในการทำกิจกรรมต่างๆ
- แจกบัตรนัดเข้าร่วมกิจกรรมครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 2

จัดกิจกรรมสุขศึกษาในกลุ่มทดลอง โดยมีวัตถุประสงค์ คือ

1. เพื่อสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. นักเรียนสามารถบอกถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุ และแนวทางในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

ขั้นตอนในการจัดกิจกรรม

1. ให้นักเรียนชมวิดีโอเรื่องทุกข์คนบนถนน ทั้งหมดใช้เวลา 30 นาที ซึ่งวิดีโอที่ได้มาจากกรมควบคุมโรคไม่ติดต่อกัน ในวิดีโอที่นำเสนอถึงความรุนแรง ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. จัดให้มีการอภิปรายกลุ่มตามสถานการณ์ที่ชมจากวิดีโอ โดยให้นักเรียนแบ่งกลุ่มเป็น 4 กลุ่มๆ ละ 8-10 คน ตามความสมัครใจ ผู้วิจัยได้คัดเลือกเรื่องให้แต่ละกลุ่มอภิปรายภายในกลุ่มย่อย ระบุหัวข้อที่ใช้ในการอภิปราย คือ พฤติกรรมที่เป็นสาเหตุของปัญหา ความรุนแรง และความสูญเสียที่เกิดขึ้นและแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ หลังจากนั้นให้ตัวแทนกลุ่มนำเสนอแนวคิดต่อกลุ่มใหญ่

สัปดาห์ที่ 3

จัดกิจกรรมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้นักเรียนเกิดการรวมกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเกิดการรวมกลุ่มกัน สามารถบอกถึงผลดีและผลเสียความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่นักเรียนเคยพบจากประสบการณ์ของตนเองหรือของผู้อื่น ได้

ขั้นตอนการทำกิจกรรม

1. แบ่งกลุ่มนักเรียนตามกิจกรรมครั้งที่ 1 และ 2
2. ให้ตัวแทนกลุ่มออกมาสวมหมวกนิรภัยให้เพื่อนสมาชิก
3. ให้แต่ละกลุ่มอภิปรายถึงผลดี - ผลเสียของการสวมหมวกนิรภัย
4. เสริมความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย
5. ให้นักเรียนหาประเด็นปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่น่าสนใจภายในโรงเรียน พร้อมทั้งบอกถึงสาเหตุ ความรุนแรงและแนวทางการแก้ไข ให้แต่ละกลุ่มนำเสนอ
6. ให้นักเรียนกลุ่มทดลองทั้งหมดคัดเลือกประเด็นปัญหาที่นักเรียนสามารถส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้นมาเพื่อร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่สรุปว่า เลือกที่จะส่งเสริมพฤติกรรมในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

7. กระตุ้นให้นักเรียนมีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน โดยมีการชี้แจงให้นักเรียนทราบถึงวัตถุประสงค์ของกลุ่ม ข้อตกลงของกลุ่ม เพื่อจะได้ดำเนินการในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยต่อไป

8. มีการจัดตั้งประธาน กำหนดบทบาทหน้าที่ของสมาชิก ประชุมวางแผนการดำเนินงานของกลุ่มและบันทึกไว้

สัปดาห์ที่ 4 และ 5 ดำเนินตามกิจกรรมหรือแนวทางที่ได้เสนอต่อกลุ่ม

สัปดาห์ที่ 6 แผนการจัดกิจกรรม “สรุปผลงาน”

การติดตามผลการดำเนินกิจกรรมตามแผนของกลุ่ม ให้นักเรียนบอกถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นและการดำเนินกิจกรรมต่อไปภายในกลุ่ม

ขั้นตอนการทำกิจกรรม

1. สมาชิกทุกกลุ่มมาพบกัน รวบรวมผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้งปัญหาและอุปสรรค
2. ร่วมกันเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา
3. สรุปผลการดำเนินการ
4. เก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง ด้วยแบบสอบถามทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานทางสถิติในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดระดับความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 เป็นเกณฑ์ ในการยอมรับสมมติฐานและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์ด้วย ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ในเรื่องการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถ

ของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยสถิติ Paired Samples t – test

3. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองในเรื่องการรับรู้ความรุนแรงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยสถิติ Student’ t –test



บทที่ 4

ผลการวจย

การวจยครั้งนี้เป็นการวจยกึ่งทดลอง เพื่อศกษาประสทธผลของการประกยค้ใช้ กระบวนการกลุ่มเพื่อสงเสริมการใช้หมวกนรภยในการขับข้รถจกรยานยนต์ของนักเรียนชั้น มัธยมศกษาตอนปลาย จำนวน 40 คน ของโรงเรียนโสภณศรราชูร ซึ่งเปนโรงเรียนทดลอง ส่วนนักเรียนชั้นมัธยมศกษาตอนปลาย จำนวน 40 คน ของโรงเรียนแคทรายวทยาซึ่งเปนกลุ่ม เปรียบเทียบไม้ได้รับโปรแกรมศกษาจากผู้วจย ระยะเวลาการจกกิจกรรมการเรียนรู้ตาม โปรแกรมรวม 6 สัปดาห์ โดยในสัปดาห์ที่ 3 ของการจกกิจกรรม นักเรียน กลุ่มทดลองมีการ จกตั้งกลุ่ม “ปกกันอุบัติเหตุในโรงเรียน” ขึ้น 1 กลุ่ม และมีครูที่ปรกษา 1 ท่าน หลังจากจกตั้ง กลุ่ม นักเรียนมีการเลอกประธาน และเลขานุการของกลุ่ม จากนั้นทุกคนในกลุ่มร่วมกันกำหนด วัตถุประสงค์ของกลุ่มขึ้นเพื่อเปนแนวทางในการดำเนินกิจกรรมของกลุ่ม โดยวัตถุประสงค์มี ดังนี้

- เพื่อเปนศูนย์กลางของสมาชิกในกลุ่ม
- ดำเนินการสงเสริมให้สมาชิกทุกคนมีพฤติกรรมการขับข้รถจกรยานยนต์ที่ปลอดภัย
- กระตุ้นเตือนสมาชิกในกลุ่มให้มีพฤติกรรมการขับข้ที่ปลอดภัย

สำหรับการดำเนินกิจกรรมสงเสริมให้มีการปกกันอุบัติเหตุจากการขับข้รถจกรยานยนต์ โดยเฉพาะการเน้นให้สมาชิกกลุ่มทุกคนสวมหมวกนรภยในขณะขับข้รถจกรยานยนต์ กลุ่ม “ปกกัน อุบัติเหตุในโรงเรียน” ได้จกกิจกรรมดังนี้คือ นักเรียนมีการจกบอร์ดให้ความรู้ รวมทั้งมีการให้ ความรู้โดยผ่านเสียงตามสายของโรงเรียน ความรู้ที่นักเรียนจกเผยแพร่ ได้แก่ เรื่องโอกาสเสี่ยงและ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับข้รถจกรยานยนต์ ความรู้เรื่องหมวกนรภยและการสวม หมวกนรภย มีการเชิญชวนให้นักเรียนทุกคนที่ขับข้รถจกรยานยนต์มาโรงเรียนมีการสวมหมวก นรภย และมีการจกประกวดวาดภาพหมวกนรภยในฝัน และตัดสินผลการประกวดโดยอาจารย์ใน โรงเรียนและผู้วจย มีทุนการศึกษาให้รางวัล 3 รางวัล

นอกจากนี้ข้อสังเกตที่ผู้วจยสังเกตได้เพิ่มเติมจากกิจกรรมกลุ่มของนักเรียน คือ นักเรียนใน กลุ่มมีความกระตือรือร้นที่จะเข้ากลุ่มดีเห็น ได้จากการจกกิจกรรมทั้ง 6 ครั้ง นักเรียนทุกคนเข้า

ร่วมกิจกรรมทุกครั้งไม่เคยขาด และทุกคนให้ความร่วมมือและมีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนรู้ และมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมของกลุ่มอย่างดี

อย่างไรก็ตามอุปสรรคของการจัดกิจกรรมกลุ่มป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียนที่พบจากการสัมภาษณ์นักเรียนในกลุ่ม คือ การที่มีนักเรียนตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ถึง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มารวมกลุ่มและกลุ่มที่เกิดขึ้นไม่ค่อยเป็นทางการ กล่าวคือ ไม่ใช่กลุ่มที่ครู หรือโรงเรียนกำหนดขึ้น ดังนั้นการรวมกลุ่มที่มีลักษณะเฉพาะกิจอย่างที่เกิดขึ้นนี้จึงค่อนข้างมีข้อจำกัด คือ ถ้าไม่มีการจัดกิจกรรมจากผู้วิจัย สมาชิกกลุ่มก็จะไม่ค่อยมีการรวมตัวกัน ประกอบกับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ต้องเตรียมตัวสอบเพื่อเรียนต่อในระดับอุดมศึกษาจึงทำให้การดำเนินงานของกลุ่มไม่มีความต่อเนื่อง หลังจากจบกิจกรรมที่ผู้วิจัยจัดให้ ซึ่งในประเด็นนี้ผู้วิจัยได้เสนอแนะกับครูในโรงเรียนว่าโรงเรียนควรมีชุมนุมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากมีนักเรียนเป็นจำนวนมากที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน

หลังจบโปรแกรมประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามก่อนและหลังการทดลอง โปรแกรมมาทำการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป และกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ $p < 0.05$ เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐานการวิจัย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอ แบ่งเป็น 7 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การถูกตำราวจเรียกตักเตือนจากการทำผิดกฎจราจรในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา การมีและการใช้หมวกนิรภัย

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่

รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสทธิผลการหวมกนรภยในขณะขับจี้รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรยบเทยบ ก่อนและหลังการทดลอง

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกยวกับพฤติกรรมกรสวมหมวกนรภยอย่งถูกต้อง ได้แก่ การสวมหมวกนรภยในขณะขับจี้รถจักรยานยนต์ จำนวนครั้งของการสวมหมวกนรภย ช่วงเวลาที่สวมหมวกนรภย การสวมหมวกนรภยตลอดทางในระยะทางจากบ้านมายังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง

ส่วนที่ 6 เปรยบเทยบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรสวมหมวกนรภยอย่งถูกต้อง ขณะขับจี้รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรยบเทยบ

ส่วนที่ 7 เปรยบเทยบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรสวมหมวกนรภยอย่งถูกต้องขณะขับจี้รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรยบเทยบ

ผลการวเคราะห์ข้อมูล มีรายละเอียดดงนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลท่วไป

ข้อมูลท่วไปของนักเรียนตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ และระดับการศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดดงนี้

เพศ พบว่า กลุ่มทดลองเป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 80.0 และ ร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรยบเทยบพบเช่นเดียวกับกลุ่มทดลอง คือเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 65.0 และ ร้อยละ 35.0 ตามลำดับ) ดงตารางที่ 1

อายุ พบว่า ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรยบเทยบส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 14-17 ปี (ร้อยละ 70.0 และร้อยละ 85.0 ตามลำดับ) รองลงมา อายุระหว่าง 18-20 ปี (ร้อยละ 30.0 และร้อยละ 15.0 ตามลำดับ) ดงตารางที่ 1

การศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ร้อยละ 65.0) รองลงมา กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และมัธยมศึกษาปีที่ 5 (ร้อยละ 25.0 และ ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรยบเทยบกำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และ 5 เท่ากัน (ร้อยละ 37.5) รองลงมา กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ร้อยละ 25.0) ดงตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามเพศ อายุ และระดับการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	32	80.0	26	65.0
หญิง	8	20.0	14	35.0
รวม	40	100.0	40	100.0
อายุ				
14 – 17 ปี	28	70.0	34	85.0
18 – 20 ปี	12	30.0	6	15.0
รวม	40	100.0	40	100.0
อายุเฉลี่ย		16.9		16.10
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		1.02		0.84
ระดับการศึกษา				
มัธยมศึกษาปีที่ 4	10	25.0	15	37.5
มัธยมศึกษาปีที่ 5	4	10.0	15	37.5
มัธยมศึกษาปีที่ 6	26	65.0	10	25.0
รวม	40	100.0	40	100.0

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการจับชีพจรจักรยานยนต์

ข้อมูลด้านการจับชีพจรจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ข้อมูลการจับชีพจรจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุจากการจับชีพจรจักรยานยนต์ การถูกตำรวจเรียกตักเตือนจากการทำผิดกฎจราจรในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา การมีและการใช้หมวกนิรภัย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.1 การจับชีพจรจักรยานยนต์ ประเด็นที่ศึกษา ได้แก่ ระยะเวลาที่นักเรียนจับชีพจรจักรยานยนต์ ขนาดของรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตจับชีพจรจักรยานยนต์ ระยะทางการจับชีพจร และสภาพผิวทางที่จับชีพจร ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีรายละเอียดดังนี้

2.1.1 ระยะเวลาที่นักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีการขับขีรถจักรยานยนต์ต่อวันไม่เกิน 5 กิโลเมตร (ร้อยละ 57.5) รองลงมาขับขีรถจักรยานยนต์ประมาณ 6-10 กิโลเมตรต่อวัน และมากกว่า 10 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 30.0 และ 12.5 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลอง คือส่วนใหญ่มีการขับขีรถจักรยานยนต์ต่อวันไม่เกิน 5 กิโลเมตร (ร้อยละ 80.0) รองลงมาขับขีรถจักรยานยนต์ประมาณ 6-10 กิโลเมตรต่อวัน และมากกว่า 10 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 15.0 และ 5.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 2

2.1.2 ขนาดของรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์ ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของรถ 100 ซี.ซี (ร้อยละ 47.5) รองลงมา คือขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 100 ซี.ซี. และต่ำกว่าหรือเท่ากับ 90 ซี.ซี. (ร้อยละ 30.0 และ 15.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบเช่นเดียวกันคือ ส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของรถ 100 ซี.ซี (ร้อยละ 42.5) รองลงมาคือ ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 100 ซี.ซี. (ร้อยละ 22.5) และมีนักเรียนจำนวนหนึ่งที่ตอบว่า ไม่ทราบขนาดซี.ซี ของรถจักรยานยนต์ที่ตนเองขับขี (ร้อยละ 27.5) ดังตารางที่ 2

2.1.3 การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนในกลุ่มทดลองที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์มีจำนวนเท่ากัน (ร้อยละ 50) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ นักเรียนไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 82.5) และมีใบอนุญาต (ร้อยละ 17.5) ดังตารางที่ 2

2.1.4 ระยะทางการขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนต่อวัน พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนในระยะทางไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 57.5) รองลงมาคือ ระยะทาง 6-10 กิโลเมตรต่อวัน และมากกว่า 10 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 30.0 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลอง คือ ส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนในระยะทางไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 80.0) รองลงมาคือ ระยะทาง 6-10 กิโลเมตรต่อวัน และมากกว่า 10 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 15.0 และร้อยละ 5.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 2

2.1.5 สภาพผิวทางที่ขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนที่มีสภาพราบเรียบดี ไม่มีหลุมหรือบ่อ (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือ ถนนบางช่วงดีมีหลุมบ่อหรือพื้นผิวไม่เรียบเป็นบางช่วง และถนนดีบ้างไม่ดีบ้างตามฤดูกาล เช่น (ร้อยละ 42.5 และร้อยละ 7.5 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลอง คือ ส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนที่มีสภาพราบเรียบดี ไม่มีหลุมหรือบ่อ (ร้อยละ 57.5) รองลงมา

คือ ถนนดีบางช่วง และมีหลุมบ่อหรือพื้นผิวไม่เรียบบางช่วง และถนนดีบ้างไม่ดีบ้างตามฤดูกาล (ร้อยละ 40.0 และร้อยละ 2.5 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการขับขี่รถจักรยานยนต์

การขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์				
1 – 5 ปี	28	70.0	33	82.5
6 – 10 ปี	12	30.0	7	17.5
รวม	40	100.0	40	100.0
ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์				
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 90 ซีซี	6	15.0	3	7.5
100 ซีซี	19	47.5	9	22.5
มากกว่า 100 ซีซี	12	30.0	17	42.5
ไม่ทราบ	3	7.5	11	27.5
รวม	40	100.0	40	100.0
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์				
มี	20	50.0	7	17.5
ไม่มี	20	50.0	33	82.5
รวม	40	100.0	40	100.0
ระยะทางการขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน				
ไม่เกิน 5 กิโลเมตร	23	57.5	32	80.0
6 – 10 กิโลเมตร	12	30.0	6	15.0
มากกว่า 10 กิโลเมตร	5	12.5	2	5.0
รวม	40	100.0	40	100.0
สภาพผิวทางที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน				
ถนนราบเรียบดี ไม่มีหลุมหรือบ่อ	20	50.0	23	57.5
ถนนดี บางช่วงมีหลุมบ่อหรือพื้นผิวไม่เรียบ	17	42.5	16	40.0
ถนนดีบ้างไม่ดีบ้างตามฤดูกาล	3	7.5	1	2.5
รวม	40	100.0	40	100.0

2.2 การเกดอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเคยประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์และการสวมหมวกนรภยในขณะประสบอับดีเหตุ ความรุนแรงของการประสบอับดีเหตุ ซึ่งผลการศกษามรายละเอียดคังนี้

2.2.1 การประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านไปมา (ร้อยละ 60.0) รองลงมาคือประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ประมาณ 1-2 ครั้ง และ 3-4 ครั้ง (ร้อยละ 37.5 และ ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทยพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลองคือ ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านไปมา (ร้อยละ 70.0) รองลงมาคือประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ประมาณ 1-2 ครั้ง และ 3-4 ครั้ง (ร้อยละ 25.0 และ ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 3

2.2.2 การสวมหมวกนรภยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์และประสบอับดีเหตุ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนรภยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์และประสบอับดีเหตุ (ร้อยละ 81.3) แต่มีนักเรียนบางคนสวมหมวกนรภยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์และประสบอับดีเหตุ (ร้อยละ 18.8) ส่วนกลุ่มเปรียบเทยพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลองคือ ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนรภยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์และประสบอับดีเหตุ (ร้อยละ 75.0) และมีนักเรียนบางคนสวมหมวกนรภยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์และประสบอับดีเหตุ (ร้อยละ 25.0) ดังตารางที่ 3

2.2.3 ความรุนแรงของการประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองที่ประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บเล็กน้อยและไม่ตองไปรักษาที่โรงพยาบาล (ร้อยละ 68.8) รองลงมาคือ มีการบาดเจ็บมากพอสมควรและไปรักษาที่โรงพยาบาลแต่ไม่ตองนอนพักที่โรงพยาบาล และ มีการบาดเจ็บมากตองรักษาและนอนพักที่โรงพยาบาล (ร้อยละ 18.8 และร้อยละ 6.3 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทยพบว่านักเรียนที่ประสบอับดีเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บเล็กน้อยและไม่ตองไปรักษาที่โรงพยาบาล (ร้อยละ 58.3) รองลงมาคือ มีการบาดเจ็บมากพอสมควรและไปรักษาที่โรงพยาบาลแต่ไม่ตองนอนพักที่โรงพยาบาล (ร้อยละ 41.7) ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรักษาพยาบาล

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรักษาพยาบาล	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์				
ไม่เคย	24	60.0	28	70.0
1 – 2 ครั้ง	15	37.5	10	25.0
3 – 4 ครั้ง	1	2.5	2	5.0
รวม	40	100.0	40	100.0
การสวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ				
สวม	3	18.8	3	25.0
ไม่สวม	13	81.2	9	75.0
รวม	16	100.0	12	100.0
ความรุนแรงของการประสบอุบัติเหตุ				
บาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องไปรักษาที่โรงพยาบาล	11	68.8	7	58.3
บาดเจ็บไปรักษาที่โรงพยาบาล แต่ไม่ต้องนอนพักที่โรงพยาบาล	3	18.8	5	41.7
บาดเจ็บมากต้องรักษาและนอนพักที่โรงพยาบาล	2	6.4	0	0.0
รวม	16	100.0	12	100.0

2.3 การถูกตำรวจเรียกจากการผิดกฎจราจรในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ประเด็นที่ศึกษาได้แก่ การถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจรในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา และสาเหตุที่ถูกตำรวจเรียก ผลการศึกษาพบรายละเอียดดังนี้

2.3.1 การถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจรในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจร (ร้อยละ 72.5) และบางคนไม่เคยถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจร (ร้อยละ 27.5) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจร (ร้อยละ 62.5) แต่มีบางคนเคยถูกตำรวจเรียกจากการทำผิดกฎจราจร (ร้อยละ 37.5) ดังตารางที่ 4

2.3.2 สาเหตุที่ถูกตำรวเรียก พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ถูกตำรวเรียกกรทำผดกฏจรจร ในเรองกรไม่สวมหมกนรภย (รยลละ 65.5) รองลงมคือ สาเหตุอื่นๆ เช่นกรไม่เปดไฟเลี้ยว กรขบรลเร็ว กรซ้นท้ยเกน 2 คน และกรดัดเปลงสภพรถจกรยานยนต์ (รยลละ 37.9 และ รยลละ 27.6 ตามลดับ) ส่วนกลุ่มเปรยบเทียบ พบข้อมูลดงนี้คือ สาเหตุที่ถูกตำรวเรียกกรทำผดกฏจรจร ส่วนใหญ่มจกรกรไม่สวมหมกนรภยเช่นเดียวกับกลุ่มทดลอง (รยลละ 73.3) รองลงมคือ กรดัดเปลงสภพรถจกรยานยนต์ และขบรลจกรยานยนต์ผดกฏจรจร (รยลละ 53.3 และรยลละ 26.7 ตามลดับ) ดงตารงที่ 4

ตารงที่ 4 จนวนและรยลละของลุ่มทดลองและลุ่มเปรยบเทียบ จแนกตามข้อมูลกรถูกตำรวเรียกกรทำผดกฏจรจร และสาเหตุของกรถูกตำรวเรียก

กรถูกตำรวเรียกกรทำผดกฏจรจร และสาเหตุของกรถูกเรียก	ลุ่มทดลอง		ลุ่มเปรยบเทียบ	
	จนวน	รยลละ	จนวน	รยลละ
กรถูกตำรวเรียกกรทำผดกฏจรจรในรอบ 1 ปี				
ไม่เคย	11	27.5	25	62.5
เคย	29	72.5	15	37.5
รวม	40	100.0	40	100.0
สาเหตุที่ถูกตำรวเรียก (ตอบได้มกกว่า 1 สาเหตุ)				
ไม่สวมหมกนรภย	19	65.5	11	73.3
อื่นๆ ได้แก่ กรซ้นท้ยมกกว่า 1 คน กรไม่เปด สญญณไฟจรจร	11	37.9	2	13.3
ดัดเปลงสภพรถจกรยานยนต์	8	27.6	8	53.3
ขบรลจกรยานยนต์ผดกฏจรจร เลี้ยวผดขงทง/ซ้นสร	4	13.8	4	26.7
สภพของรถจกรยานยนต์ไม่สมบูรณ	4	13.8	3	20.0

2.4 กรมีและกรใช้หมกนรภย ประเด็นที่ศกษาได้แก่ กรมีหมกนรภยเป็นของตนเอง กรสวมหมกนรภย ระยะเวลาในกรใช้หมกนรภย หมกนรภยมีมตรฐนอุตสภกรรรม (มอก.) กรทรบภกหมยกรใช้หมกนรภย และแหล่งที่มทรบภกหมยกรใช้หมกนรภย

2.4.1 การมีห้วงนิรภัยเป็นของตนเอง พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่มีห้วงนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 77.5) และมีบางคนมีห้วงนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 22.5) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลองคือ ส่วนใหญ่ไม่มีห้วงนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 75.0) และบางคนมีห้วงนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 25.0) ดังตารางที่ 5

2.4.2 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัย เป็นบางครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 52.5) รองลงมาคือ สวมทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่สวมเลย (ร้อยละ 40.0 และร้อยละ 7.5 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบพบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลอง คือ ส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 67.5) รองลงมาคือ สวมทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่สวมเลย (ร้อยละ 27.5 และร้อยละ 5.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 5

2.4.3 ระยะเวลาในการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยมานานประมาณ 1-2 ปี (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือ ใช้มานานประมาณ 2-3 ปี และประมาณ 3 ปีขึ้นไป ในจำนวนที่เท่ากัน (ร้อยละ 20.0) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยมานานไม่ถึง 1 ปี (ร้อยละ 45.0) รองลงมา คือ ใช้มานานประมาณ 3 ปีขึ้นไป และ ประมาณ 1-2 ปี (ร้อยละ 25.0 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 5

2.4.4 หมวกนิรภัยมีมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมอก. (ร้อยละ 47.5) รองลงมาคือ ไม่แน่ใจ หรือไม่ทราบว่าหมวกนิรภัยของตนเองมีมอก. หรือไม่ และใช้หมวกนิรภัยที่ไม่มีมอก. (ร้อยละ 27.5 และ ร้อยละ 25.0 ตามลำดับ) ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบ พบข้อมูลคล้ายกับกลุ่มทดลอง คือ ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมอก. (ร้อยละ 62.5) รองลงมาคือ ไม่แน่ใจหรือไม่ทราบว่าหมวกนิรภัยของตนเองมี มอก. หรือไม่ และใช้หมวกนิรภัยที่ไม่มีมอก. (ร้อยละ 30.0 และ ร้อยละ 7.5 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 5

2.4.5 การทราบกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ทราบว่าประเทศไทยมีกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย (ร้อยละ 95.0) มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่ทราบเรื่องของกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย (ร้อยละ 5.0) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบก็เช่นเดียวกันคือ ส่วนใหญ่ทราบว่าประเทศไทยมีกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย (ร้อยละ 90.0) และมีเพียงส่วนน้อยที่ไม่ทราบเรื่องของกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย (ร้อยละ 10.0) ดังตารางที่ 5

2.4.6 แหล่งที่ทำให้ทราบกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มทดลองส่วนใหญ่ทราบเรื่องกฎหมายการใช้หมวกนิรภัยจากโทรทัศน์ (ร้อยละ 78.9) รองลงมาคือ หนังสือพิมพ์และวิทยุ (ร้อยละ 57.9 และ ร้อยละ 52.6 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ทราบเรื่องกฎหมายการใช้

หมวกนิรภัยจากโทรศัพท์เช่นเดียวกับกลุ่มทดลอง (ร้อยละ 86.1) รองลงมา คือ วิทย์ และหนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 33.3 และ ร้อยละ 27.8 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการมีและใช้หมวกนิรภัย

ข้อมูลเกี่ยวกับหมวกนิรภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง				
มี	9	22.5	10	25.0
ไม่มี	31	77.5	30	75.0
รวม	40	100.0	40	100.0
การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
สวมทุกครั้ง	16	40.0	11	27.5
สวมบางครั้ง	21	52.5	27	67.5
ไม่สวมเลย	3	7.5	2	5.0
รวม	40	100.0	40	100.0
ระยะเวลาในการใช้หมวกนิรภัย				
ไม่ถึง 1 ปี	4	10.0	18	45.0
1 – 2 ปี	20	50.0	8	20.0
2 – 3 ปี	8	20.0	4	10.0
3 ปีขึ้นไป	8	20.0	10	25.0
รวม	40	100.0	40	100.0
หมวกนิรภัยมีมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)				
มี	19	47.5	25	62.5
ไม่มี	10	25.0	3	7.5
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	11	27.5	12	30.0
รวม	40	100.0	40	100.0

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการมีและใช้หมวกนิรภัย (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับหมวกนิรภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การทราบกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย				
ไม่ทราบ	2	5.0	4	10.0
ทราบ	38	95.0	36	90.0
รวม	40	100.0	40	100.0
แหล่งที่ทำให้ทราบกฎหมายการใช้หมวกนิรภัย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)				
วิทยุ	20	52.6	12	33.3
หนังสือพิมพ์	22	57.9	10	27.8
โทรทัศน์	30	78.9	31	86.1
เพื่อน	15	39.5	8	22.2
อื่นๆ	9	23.7	7	19.4

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง วิเคราะห์ด้วยสถิติ Student' t-test โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ $p < 0.05$ เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐานการวิจัย ผลการวิเคราะห์มีรายละเอียดดังนี้

3.1 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.47 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.63 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.44 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่ามี ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p= 0.001$) ดังตารางที่ 6

หลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.74 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.0.53 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่ามี ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.126$) ดังตารางที่ 6

เนื่องจากก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นแม้จะพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ แต่ไม่ทราบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร ดังนั้นจึงทำการทดสอบหาค่าความแตกต่างของคะแนนก่อนทดลองและหลังทดลองของทั้งสองกลุ่มเพื่อหาค่าผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความแตกต่างเท่ากับ 1.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.27 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความแตกต่างเท่ากับ 0.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.19 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของผลต่างระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่าทั้งสองกลุ่มมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.009$) กล่าวคือ กลุ่มทดลองมีการรับรู้ที่เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	3.63	0.44	3.36	39	0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	3.29	0.47			
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	3.74	0.43	1.55	39	0.125
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	3.58	0.53			
ค่าความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย		n	d	S.D.	t	df	p
ก่อน – หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	1.41	2.27	2.76	39	<0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	0.31	2.19			

3.2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ก่อนการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.579$) ดังตารางที่ 7

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.22 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.027$) ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		n	\bar{x}	S.D.	t	df	p
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	3.99	0.05	0.56	39	0.579
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	4.05	0.43			
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	4.22	0.32	2.26	39	0.027
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	4.03	0.43			

3.3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่ากับ 3.25 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.71 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่ากับ 3.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.64 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.060$) ดังตารางที่ 8

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่ากับ 3.71 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.47 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่ากับ 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.61 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่ามี ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.034$) ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย		n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	3.25	0.71	1.19	39	0.060
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	3.54	0.64			
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง		40	3.71	0.47	2.16	39	0.034
กลุ่มเปรียบเทียบ		40	3.45	0.61			

3.4 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.77 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะขับ

รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p=0.271$) ดังตารางที่ 9

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.94 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.44 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.49 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบหลังการทดลอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.006$) ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง	n	\bar{x}	S.D.	t	df	p
ก่อนการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	3.65	0.50	1.11	39	0.271
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	3.77	0.43			
หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	3.94	0.44	2.81	39	0.006
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	3.65	0.49			

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

4.1 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.47 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.74 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.001$) ดังตารางที่ 10

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.63 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.44 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.53 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ลดน้อยลงเล็กน้อยแต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.539$) ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	40	3.63	0.44	4.47	39	0.001
หลังการทดลอง		3.74	0.43			
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	40	3.29	0.47	0.62	39	0.539
หลังการทดลอง		3.58	0.53			

4.2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.22 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.027$) ดังตารางที่ 11

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.22 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.32 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นแต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.809$) ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n	\bar{x}	S.D.	t	df	p
ภายในกลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	40	3.99	0.5	2.29	39	0.027
หลังการทดลอง		4.22	0.32			
ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	40	4.05	0.43	0.24	39	0.809
หลังการทดลอง		4.03	0.43			

4.3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.25 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.71 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.71 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.47 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ย พบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.003$) ดังตารางที่ 12

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.64 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.61 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ลดลงเล็กน้อยแต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.274$) ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัย ภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	40	3.25	0.71	3.11	39	0.003
หลังการทดลอง		3.71	0.47			

ตารางที่ 12 ความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัย ภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง (ต่อ)

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	n	\bar{x}	S.D.	t	df	p
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	40	3.55	0.64	1.11	39	0.274
หลังการทดลอง		3.45	0.61			

4.4 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์พบดังนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเท่ากับ 3.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเท่ากับ 3.94 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.44 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.024$) ดังตารางที่ 13

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเท่ากับ 3.77 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.43 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเท่ากับ 3.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.49 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ย พบว่า หลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องลดลงเล็กน้อยแต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.274$) ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อน และหลังการทดลอง

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์		n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง		40	3.65	0.50	2.34	39	0.024
หลังการทดลอง			3.94	0.44			
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง		40	3.77	0.43	1.11	39	0.274
หลังการทดลอง			3.65	0.50			

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

การวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง มีประเด็นการประเมิน คือ การสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนครั้งของการสวมหมวกนิรภัย ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยตลอดทางที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ การใช้สายรัดคางที่หมวกนิรภัย ขณะขับขี่จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน ผลการวิเคราะห์มีรายละเอียดดังนี้

5.1 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลองดังนี้

5.1.1 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (ร้อยละ 45.0) รองลงมา คือ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์บางครั้ง และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 37.5 และร้อยละ 17.5 ตามลำดับ) หลังการทดลอง พบว่า นักเรียนมีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 57.5) ส่วนการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลง (ร้อยละ 5.0) ดังตารางที่ 14

กลุ่มเปรยบเทยบ กอนการทดลอง พบวา นกเรยนมีการสวมหมวกนรภยทุกคร้งขณะขับจรถจกรยานยนต์ และสวมหมวกนรภยบางครั้งขณะขับจรถจกรยานยนต์เทากัน (รยลละ 35.0) รองลงมา ไมสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์ (รยลละ 30.0) หลังการทดลอง พบวา นกเรยนมีการสวมหมวกนรภยบางครั้งขณะขับจรถจกรยานยนต์เพมขน (รยลละ 45.0) รองลงมา สวมหมวกนรภยทุกคร้งขณะขับจรถจกรยานยนต์ และไมสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์ (รยลละ 32.5 และ 22.5 ตามลำดับ) ดงตารางที่ 14

5.1.2 จนวนคร้งของการสวมหมวกนรภย

กลุ่มทดลอง พบวา กอนทดลองสวนใหญจะสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์จากบานมาโรงเรียน 4-5 วัน/สัปดาห์ (รยลละ 81.8) รองลงมา สวมหมวกนรภย 2-3 วัน/สัปดาห์ (รยลละ 18.2) หลังการทดลอง นกเรยนมีการสวมหมวกนรภยมาโรงเรียน 4-5 วัน/สัปดาห์เพมขน (รยลละ 81.6) รองลงมา สวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์จากบานมาโรงเรียน 2-3 วัน/สัปดาห์ (รยลละ 18.4) ดงตารางที่ 14

กลุ่มเปรยบเทยบ กอนการทดลอง นกเรยนสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์จากบานมาโรงเรียน 2-3 วัน/สัปดาห์ และ 4-5 วัน/สัปดาห์ พบจนวนเทากัน (รยลละ 50.0) หลังการทดลองสวนใหญจะสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์จากบานมาโรงเรียน 4-5 วัน/สัปดาห์ (รยลละ 64.5) รองลงมาคือ 2-3 วัน/สัปดาห์ (รยลละ 35.5) ดงตารางที่ 14

5.1.3 ช่วงเวลาที่สวมหมวกนรภย

กลุ่มทดลอง พบวา กอนการทดลอง ช่วงเวลาที่ นกเรยนสวมหมวกนรภยสวนใหญ คือ ช่วงเวลา 7.01 – 8.00 น. (รยลละ 97.4) หลังการทดลอง ช่วงเวลาที่สวมหมวกนรภยคือช่วงเวลา 6.01 – 7.00 น. (รยลละ 89.5) ดงตารางที่ 14

กลุ่มเปรยบเทยบ พบวา กอนการทดลอง ช่วงเวลาที่ นกเรยนสวมหมวกนรภยสวนใหญ คือ ช่วงเวลา 7.01 – 8.00 น. (รยลละ 100) หลังการทดลอง ช่วงเวลาที่สวมหมวกนรภยสวนใหญ คือ ช่วงเวลา 7.01 – 8.00 น. (รยลละ 64.5) ดงตารางที่ 14

5.1.4 การสวมหมวกนรภยตลอดทางที่ขับจรถจกรยานยนต์

กลุ่มทดลอง พบวา กอนการทดลองสวนใหญสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์ตลอดทาง (รยลละ 69.7) หลังการทดลอง นกเรยนสวมหมวกนรภยขณะขับจรถจกรยานยนต์ตลอดทางเพมขน (รยลละ 84.2) ดงตารางที่ 14

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่นักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะขับจักรยานยนต์ตลอดทาง (ร้อยละ 71.4) หลังการทดลองส่วนใหญ่ยังคงไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ตลอดทาง (ร้อยละ 61.3) ดังตารางที่ 14

5.15 การใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับจักรยานยนต์

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (ร้อยละ 75.7) รองลงมา ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง และ ไม่ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 18.2 และ ร้อยละ 6.1 ตามลำดับ) หลังการทดลอง พบว่า นักเรียนมีการใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 78.9) รองลงมาใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง และ ไม่ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 18.5 และ ร้อยละ 2.6 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 14

กลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนการทดลองส่วนใหญ่ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 85.7) รองลงมา ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง (ร้อยละ 14.3) หลังการทดลองส่วนใหญ่ยังคงใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 74.2) รองลงมา ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง (ร้อยละ 25.8) ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย จากบ้านมาโรงเรียน ก่อนและหลังการทดลอง

	กลุ่มทดลอง				กลุ่มเปรียบเทียบ			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
การสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การสวมหมวกนิรภัย								
ไม่สวมหมวกนิรภัย	7	17.5	2	5.0	12	30.0	9	22.5
สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง	15	37.5	15	37.5	14	35.0	18	45.0
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	18	45.0	23	57.5	14	35.0	13	32.5
รวม	40	100.0	40	100.0	40	100.0	40	100.0
จำนวนครั้งของการสวมหมวกนิรภัย								
2-3 วัน/สัปดาห์	6	18.2	7	18.4	14	50.0	11	35.5
4-5 วัน/สัปดาห์	27	81.8	31	81.6	14	50.0	20	64.5
รวม	33	100.0	38	100.0	28	100.0	31	100.0

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย จากบ้านมาโรงเรียน ก่อนและหลังการทดลอง (ต่อ)

การสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มทดลอง				กลุ่มเปรียบเทียบ			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัย								
6.01 – 7.00 น.	1	3.1	34	89.5	0	0	11	35.5
7.01 – 8.00 น.	32	96.9	4	10.5	28	100.0	20	64.5
รวม	33	100.0	38	100.0	28	100.0	31	100.0
การสวมหมวกนิรภัยตลอดทาง								
สวมตลอดทาง	23	69.7	32	84.2	8	28.6	12	38.7
สวมไม่ตลอดทาง	10	30.3	6	15.8	20	71.4	19	61.3
รวม	33	100.0	38	100.0	28	100.0	31	100.0
การรัดสายยางรัดคาง								
ไม่ใช้สายรัดคาง	2	6.1	1	2.6	0	0	0	0
ใช้สายรัดคางบางครั้ง	6	18.2	7	18.5	4	14.3	8	25.8
ใช้สายรัดคางทุกครั้ง	25	75.7	30	78.9	24	85.7	23	74.2
รวม	33	100.0	38	100.0	28	100.0	31	100.0

5.2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ดังนี้

5.2.1 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ พบว่า

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์บางครั้ง (ร้อยละ 60.0) รองลงมา สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ทุกครั้ง และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ (ร้อยละ 25.0 และร้อยละ 15.0 ตามลำดับ) หลังการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ทุกครั้ง (ร้อยละ 62.5) รองลงมา สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์บางครั้ง และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ (ร้อยละ 35.0 และ ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 15

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ (ร้อยละ 40.0) รองลงมา สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์บางครั้ง และสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ทุกครั้ง (ร้อยละ 35.0 และร้อยละ 25.0 ตามลำดับ) หลังการทดลอง ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์บางครั้ง (ร้อยละ 52.5) รองลงมา ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ และสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ทุกครั้ง (ร้อยละ 27.5 และ ร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 15

5.2.2 จำนวนครั้งของการสวมหมวกนิรภัย

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 4-5 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 70.6) รองลงมา สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 2-3 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 29.4) หลังการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 4-5 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 58.9) รองลงมา สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 2-3 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 41.1) ดังตารางที่ 15

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 2-3 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 62.5) หลังการทดลอง พบว่า ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ 4-5 วัน/สัปดาห์ (ร้อยละ 65.5) ดังตารางที่ 15

5.2.3 ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัย

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองช่วงเวลาที่นักเรียนสวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ 16.00 -16.59 น. (ร้อยละ 100.0) หลังการทดลอง พบว่า ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยช่วงเวลา 16.00-16.59น. (ร้อยละ 100.0) ดังตารางที่ 15

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ 16.00 – 16.59น. (ร้อยละ 100) หลังการทดลอง พบว่า ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ 16.00 – 16.59 น. (ร้อยละ 96.5) ดังตารางที่ 15

5.2.4 การสวมหมวกนิรภัยตลอดทาง

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ตลอดทาง (ร้อยละ 55.9) หลังการทดลอง พบว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ตลอดทางเพิ่มขึ้นมาก (ร้อยละ 71.8) ดังตารางที่ 15

กลุมเปรยบเทยบ พบว่ กอนการทดลองสวนใหญไมสวมหมวกนรภยขณะขับขรจกรยานยนต์ตลอดทาง (รยละ 79.2) หลังการทดลองสวนใหญยังคงไมสวมหมวกนรภยขณะขับขรจกรยานยนต์ตลอดทาง (รยละ 72.4) ดังตารางที่ 15

5.2.5 การใชสายยางรัดคางเมอสวมหมวกนรภยขณะขับขรจกรยานยนต์

กลุมทดลอง พบว่ กอนการทดลองสวนใหญใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยทุกครั้ง (รยละ 67.7) รองลงมา คอ สวนใหญใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยบางครั้ง และไมใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภย (รยละ 23.5 และ รยละ 8.8 ตามลำดับ) หลังการทดลองพบว่ สวนใหญสวนใหญใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยทุกครั้ง (รยละ 69.2) รองลงมา คอ ใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยบางครั้ง และไมใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภย (รยละ 23.1 และ รยละ 7.7 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 15

กลุมเปรยบเทยบ พบว่ กอนการทดลองสวนใหญใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยทุกครั้ง (รยละ 70.8) รองลงมา ใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยบางครั้ง (รยละ 29.2) หลังการทดลองสวนใหญใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยทุกครั้ง (รยละ 51.8) ใชสายรัดคางเมอสวมหมวกนรภยบางครั้ง และไมใชสายยางรัดคางเลย (รยละ 44.8 และ รยละ 3.4 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 15 จนวนและรยละของกลุมทดลองและกลุมเปรยบเทยบ จําแนกตามการสวมหมวกนรภยขณะขับขรจกรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้าน กอนและหลังการทดลอง

	กลุมทดลอง				กลุมเปรยบเทยบ			
	กอนการทดลอง		หลังการทดลอง		กอนการทดลอง		หลังการทดลอง	
การสวมหมวกนรภย	จนวน	รยละ	จนวน	รยละ	จนวน	รยละ	จนวน	รยละ
การสวมหมวกนรภย								
ไมสวมหมวกนรภย	6	15.0	1	2.5	16	40.0	11	27.5
สวมหมวกนรภยบางครั้ง	24	60.0	14	35.0	14	35.0	21	52.5
สวมหมวกนรภยทุกครั้ง	10	25.0	25	62.5	10	25.0	8	20.0
รวม	40	100.0	40	100.0	40	100.0	40	100.0
จนวนครั้งของการสวมหมวกนรภย								
2-3 วัน/สัปดาห์	10	29.4	16	41.1	15	62.5	10	34.5
4-5 วัน/สัปดาห์	24	70.6	23	58.9	9	37.5	19	65.5
รวม	34	100.0	39	100.0	24	100.0	29	100.0

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง (ต่อ)

การสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มทดลอง				กลุ่มเปรียบเทียบ			
	ก่อนการทดลอง	หลังการทดลอง	ก่อนการทดลอง	หลังการทดลอง	ก่อนการทดลอง	หลังการทดลอง	ก่อนการทดลอง	หลังการทดลอง
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัย								
6.01 – 7.00 น.	34	100.0	39	100.0	24	100.0	28	96.5
7.01 – 8.00 น.	0	0	0	0	0	0	1	3.5
รวม	34	100.0	39	100.0	24	100.0	29	100.0
การสวมหมวกนิรภัยตลอดทาง								
สวมตลอดทาง	19	55.9	28	71.8	5	20.8	8	27.6
สวมไม่ตลอดทาง	15	44.1	11	28.2	19	79.2	21	72.4
รวม	34	100.0	39	100.0	24	100.0	29	100.0
การรัดสายยางรัดคาง								
ไม่ใช่สายรัดคาง	3	8.8	3	7.7	0	0	1	3.4
ใช้สายรัดคางบางครั้ง	8	23.5	9	23.1	7	29.2	13	44.8
ใช้สายรัดคางทุกครั้ง	23	67.7	27	69.2	17	70.8	15	51.8
รวม	34	100.0	39	100.0	24	100.0	29	100.0

ส่วนที่ 6 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 4.08 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.15 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์เท่ากับ 3.55 ส่วน

เบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.47 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.314$) ดังตารางที่ 16

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 4.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.46 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 3.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.23 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.004$) ดังตารางที่ 16

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน

ก่อนการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 4.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.11 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 2.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.55 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.028$) ดังตารางที่ 16

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 4.83 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.50 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 3.25 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.23 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<0.001$) ดังตารางที่ 16

เนื่องจากก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นแม้จะพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ แต่ไม่ทราบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร ดังนั้นจึงทำการทดสอบหาค่าความแตกต่างของคะแนนก่อนทดลองและหลังทดลองของทั้งสองกลุ่ม

เพื่อหาค่าผลต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านที่เกิดขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความแตกต่างเท่ากับ 0.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.96 กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยความแตกต่างเท่ากับ 0.30 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.80 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของผลต่างระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่าทั้งสองกลุ่มมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้าน ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.372$) กล่าวคือ กลุ่มทดลองไม่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน						
ก่อนการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	4.08	2.15	1.01	39	0.314
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	3.55	2.47			
หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	4.95	1.46	2.96	39	0.004
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	3.70	2.23			
ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน						
ก่อนการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	4.13	2.11	2.24	39	0.028
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	2.95	2.55			
หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	4.83	1.50	3.71	39	0.000
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	3.25	2.23			

ตารางที่ 16 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ (ต่อ)

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	n	\bar{d}	S.D.	t	df	p
ค่าความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย						
ก่อน – หลังการทดลอง						
กลุ่มทดลอง	40	0.70	1.96	0.90	39	0.372
กลุ่มเปรียบเทียบ	40	0.30	1.80			

ส่วนที่ 7 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง มีดังรายละเอียดดังนี้

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน เท่ากับ 4.04 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.15 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนเท่ากับ 4.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.46 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยพบว่า หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.006$) ดังตารางที่ 17

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนเท่ากับ 3.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.47 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนเท่ากับ 3.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.23 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนน

เฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนเพิ่มขึ้น แต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.474$) ดังตารางที่ 17

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 4.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.11 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 4.83 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.50 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.030$) ดังตารางที่ 17

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 2.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.55 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์ จากโรงเรียนกลับบ้านเท่ากับ 3.25 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.23 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย พบว่าหลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากโรงเรียนกลับบ้านเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองแต่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.298$) ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างถูกต้องขณะขับจักรยานยนต์	n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	40	4.08	2.15	2.88	39	0.006
หลังการทดลอง		4.95	1.46			

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน ก่อนและหลัง การทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ (ต่อ)

พฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัย						
อย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	n	\bar{X}	S.D.	t	df	p
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	40	3.55	2.47	0.72	39	0.474
หลังการทดลอง		3.70				
ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน						
กลุ่มทดลอง						
ก่อนการทดลอง	40	4.13	2.11	2.25	39	0.030
หลังการทดลอง		4.83				
กลุ่มเปรียบเทียบ						
ก่อนการทดลอง	40	2.95	2.55	1.05	39	0.298
หลังการทดลอง		3.25				

บทที่ 5

อภิปรายผลการวิจัย สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการจับจีรดจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่จับจีรดจักรยานยนต์มาโรงเรียน ของโรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดราชบุรี จำนวน 80 คน แบ่งเป็นนักเรียนกลุ่มทดลองจำนวน 40 คน และนักเรียนกลุ่มเปรียบเทียบจำนวน 40 คน ระยะเวลาที่ทดลองโปรแกรมรวมทั้งสิ้น 6 สัปดาห์

โปรแกรมสุขศึกษาจัดให้กับนักเรียนกลุ่มทดลองเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการจับจีรดจักรยานยนต์ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 5 กิจกรรม ซึ่งจัดตามลำดับความสำคัญ และความต่อเนื่องของกิจกรรม เพื่อให้ นักเรียนเกิดการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ เริ่มจาก

1. กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ เป็นกิจกรรมพื้นฐาน ที่ทำให้นักเรียนได้เรียนรู้การทำงานเป็นกลุ่ม ตลอดจนมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา หาสาเหตุ และแนวทางการแก้ปัญหา
2. กิจกรรมในการกระตุ้นให้นักเรียน รับรู้ถึงความรุนแรง และ โอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการที่มีพฤติกรรมการจับจีรดจักรยานยนต์ไม่เหมาะสม
3. กิจกรรมสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง
4. กิจกรรมการอภิปรายกลุ่ม โดยดูเหตุการณ์ในวิดีโอที่สน เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจีรดจักรยานยนต์
5. กิจกรรมของกลุ่มนักเรียนชื่อ “กลุ่มป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน” โดยกิจกรรมภายในกลุ่ม คือ การกระตุ้นเตือนเพื่อนนักเรียนด้วยกันให้เห็นถึงผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจีรดจักรยานยนต์ โดยการอ่านเสียงตามสาย การจัดบอร์ดนิทรรศการ การจัดประกวดวาดภาพหมวกนิรภัยในฝัน เพื่อพัฒนาให้นักเรียนเกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และมีความคาดหวังในผลตอบแทนต่อการมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

ในการจัดกิจกรรมสุขศึกษา 5 กิจกรรม ตาม โปรแกรม ผู้วิจัยได้ประสานงานกับอาจารย์ฝ่ายปกครอง และฝ่ายวิชาการของโรงเรียน โดยได้รับการสนับสนุนให้จัดในคาบเรียนกิจกรรมอิสระ

ซึ่งนับเป็นกิจกรรมหนึ่งตามหลักสูตรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายและคาบเรียนวิชาดังกล่าวตรงกันทุกสัปดาห์

การเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อประเมินผลของโปรแกรม ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 เก็บรวบรวมข้อมูลก่อนเริ่ม โปรแกรมสุขศึกษา และครั้งสุดท้ายภายหลังจากสิ้นสุดโปรแกรม สุขศึกษา โดยใช้แบบสอบถาม ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อมูลที่เก็บรวบรวมทั้งหมดนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยข้อมูลทั่วไปและข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์วิเคราะห์ด้วยสถิติร้อยละ และค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนการวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยใช้สถิติ Paired t-test และ Student's t-test ซึ่งผลสรุปการวิจัย การอภิปราย และข้อเสนอแนะจากการวิจัย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การอภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถอภิปรายผลการวิจัย ได้ดังนี้

สมมติฐานข้อ 1 ภายหลังจากจัดโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนกลุ่มทดลองมีการรับรู้ดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบและดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ในเรื่อง การรับรู้โอกาสเสี่ยง และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองได้รับ โปรแกรมสุขศึกษามีการการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1

จากข้อมูลทั่วไปในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 80 ระยะทางการขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านถึงโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 – 5 ปี มีการใช้ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์มากกว่า 90 ซี.ซี. การมีหรือไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวนที่เท่ากัน ไม่มีประสบการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรเลยถึงร้อยละ 60 เวลาประสบอุบัติเหตุก็ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 81 ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุคือ มีการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ต้องไปทำการรักษาร้อยละ 68 จากข้อมูลนี้ก่อนการทดลองนักเรียนไม่ค่อยมีความรู้สึกรู้สึกลัวหรือเห็นความสำคัญในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่เมื่อมีการจัดโปรแกรมใช้กระบวนการกลุ่ม โดยจัดให้นักเรียนเข้าชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสื่อในการกระตุ้นให้เกิดความกลัวจากภาพที่รุนแรง การอภิปรายกลุ่มจากการชมวีดิทัศน์และจากสถานการณ์ที่กำหนดให้เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการอภิปรายถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น วิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาเพื่อหาแนวทางป้องกัน เป็นการกระตุ้นให้นักเรียนรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาในโรงเรียนและหาแนวทางในการแก้ไข ด้วยการทำกิจกรรมรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ได้แก่ การประกวดวาดภาพหมวกนิรภัยในฝัน การจัดบอร์ดให้ความรู้ การอ่านเสียงตามสาย การฝึกทักษะในการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ทำให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีการตื่นตัว สนใจ รับรู้และเรียนรู้ได้ดีขึ้น จะเห็นได้จากการที่นักเรียนจัดตั้งกลุ่มป้องกันอุบัติเหตุขึ้นในโรงเรียน ซึ่งวิธีการดังกล่าวมีผลต่อความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของไพรินทร์ สมุทรเสน (2540 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาถึงการใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชายวิทยาลัยเทคนิคระยองจากการศึกษาพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มการทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538: บทคัดย่อ) ที่ศึกษาถึงการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มการทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง สอดคล้องกับการศึกษาของ วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ (2535: 80 – 85) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุข

ศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้น มัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี พบว่าภายหลังการได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมี การรับรู้ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนการเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา เช่นเดียวกับ สุขาดา เกิดมงคลการ (2545: บทคัดย่อ) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของเรียนชายชั้นปีที่ 1 (ปวช. 1) ที่จังหวัดนนทบุรี โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกัน และแนวคิดกระบวนการกลุ่ม เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม พบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยดีกว่าก่อนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $P < .05$ ทั้งนี้เนื่องมาจากกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนความรู้โดยใช้โปรแกรมที่จัดขึ้นโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม

สมมติฐานข้อ 2 ภายหลังการจัดโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบและเพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลอง ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน และการใช้สายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้น และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ในระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 2 เนื่องมาจาก เนื่องมาจากกลุ่มทดลองได้รับรู้ประสบการณ์ใหม่ๆ จากการทำกิจกรรมในโปรแกรมสุขศึกษาที่ได้จัดทำขึ้นในการวิจัย ได้แก่ การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยง การรับรู้ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจากการชมวิดีโอทัศน์ การอภิปรายผลถึงผลดี ผลเสียที่เกิดขึ้นถ้าได้รับอุบัติเหตุ ทำให้นักเรียนตระหนักถึงการที่จะดูแลตนเองและเพื่อนนักเรียนด้วยกันเอง นักเรียนได้มีการจัดตั้งชมรมการป้องกันอุบัติเหตุขึ้นในโรงเรียน มีการอ่านข้อความทางเสียงตามสาย การจัดบอร์ดสื่อถึงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อกระตุ้นเพื่อนนักเรียนในโรงเรียนให้ตระหนักถึงความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับการทำการกิจกรรมในโรงเรียนนั้นมีอาจารย์ที่ปรึกษา

คอยควบคุมดูแล ทำให้นักเรียนรู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าต่อสังคมในโรงเรียนมากขึ้น ทำให้พฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมีมากขึ้นและดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง

สำหรับกลุ่มเปรียบเทียบนั้นพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $P < 0.05$ เนื่องจากกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ขับรถในระยะเวลาไม่เกิน 5 กิโลเมตรร้อยละ 80 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลยในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาร้อยละ 70.0 ถึงแม้จะประสบอุบัติเหตุก็เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องไปรับการรักษาที่โหนดร้อยละ 58.3 และที่สำคัญคือเมื่อประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 75.0 จึงทำให้นักเรียนในกลุ่มนี้ไม่มีความตระหนักหรือความกลัวถึงความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นถ้าได้รับอุบัติเหตุ จากการสังเกตพบว่าเส้นทางในการขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีด่านตรวจตั้ง นักเรียนมักจะมีเพื่อนซ้อนท้ายกลับบ้านด้วยกัน จากการสอบถามหลังการทดลองพบว่านักเรียนมักจะไม่ชอบใส่หมวกนิรภัยเพราะไม่สะดวกที่จะคุยกับเพื่อน หมวกเกาะเวลาหันมามองรถข้างหลังขณะมีเพื่อนซ้อนท้าย สอดคล้องกับการศึกษารายงานการวิจัยที่ผ่านของ ชูศรี ประกอบกุล (2532 : 75) ที่ศึกษาประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระแทกกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี พบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่อัตราการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เพิ่มขึ้น จากการศึกษาของมณีรัตน์ ธีระวิวัฒน์ (2538 : 128) ศึกษาประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมกรขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น

ส่วนในระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้านไม่พบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ เพราะนักเรียนในกลุ่มเปรียบเทียบได้รับความรู้ และการณรงค์จากตำรวจจราจรในเขตรับผิดชอบ จึงทำให้เกิดความตระหนักเพิ่มขึ้น พฤติกรรมจึงดีขึ้น

สรุปผลการวิจัย

จากการเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

ข้อมูลทั่วไป พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ มีลักษณะใกล้เคียงกัน คือ ทั้งสองมีอายุอยู่ระหว่าง 14-17 ปี มากกว่ากลุ่มอื่น เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ระดับการศึกษาเนื่องจากผู้วิจัยศึกษาเฉพาะชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จึงมีนักเรียนตัวอย่างทั้งสองกลุ่มกระจายอยู่ทั้ง 3 ระดับ

นั้น โดยกลุ่มทดลองกำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากสุด ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบกำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และ 5 มากเท่ากัน

ข้อมูลด้านการขับขีรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่มีการขับขีรถจักรยานยนต์มานานกว่า 1-5 ปี และขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ ในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีขนาด 100 ซี.ซี. ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ มีขนาดมากกว่า 100 ซี.ซี. การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่าในกลุ่มทดลองมีจำนวนเท่ากัน ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบนักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ระยะทางการขับขี่จากบ้านมายังโรงเรียนพบว่า ทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่มีระยะทางไม่เกิน 5 กิโลเมตร และสภาพผิวทางที่ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นถนนราบเรียบ ไม่มีหลุมหรือบ่อ

การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี พบว่า ทั้งกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุในส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ และความรุนแรงของการประสบอุบัติเหตุที่พบส่วนใหญ่ทั้งกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องรับการรักษา การถูกตำรวจเรียกตักเตือนจากการทำผิดกฎจราจร พบว่ากลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยถูกตำรวจเรียกไปตักเตือนในข้อหาของการไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยถูกตำรวจเรียกไปตักเตือน แต่สำหรับนักเรียนที่ถูกเรียกไปตักเตือนส่วนใหญ่จะมีสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับกลุ่มทดลอง การมี และการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์นั้น ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่มักจะสวมเป็นบางครั้ง

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าก่อนการทดลอง และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่านักเรียนมีการรับรู้เพิ่มขึ้นทุกข้อ (ดังภาคผนวก) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบก็เช่นกันคือหลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเกือบทุกข้อ ยกเว้นข้อความการรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้หมวกไม่หลุดขณะเกิดอุบัติเหตุ หมวกนิรภัยแบบเต็มใบดีกว่าครึ่งใบ เพราะช่วยป้องกันใบหน้า และศีรษะได้ดีกว่า ถ้าขับขีรถจักรยานยนต์ ด้วยความระมัดระวังจึงไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา

สรุปได้ว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงดีขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1

การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่านักเรียนมีการรับรู้เพิ่มขึ้นทุกข้อ ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบ หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยรายข้อเพิ่มขึ้นทุกข้อเช่นเดียวกัน ยกเว้นข้อความ การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ร่างกายพิการได้ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 ของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (ดังภาคผนวก)

สรุปได้ว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความรุนแรงดีขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1

ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละข้อ พบว่านักเรียนมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นทุกข้อ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบหลังการทดลองพิจารณาคะแนนเฉลี่ยรายข้อพบว่าเพิ่มขึ้นทุกข้อยกเว้นข้อความ นักเรียนคาดสายยางรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ถ้าไม่มีตำรวจหรืออาจารย์เวรประจำหน้าโรงเรียน นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ดังภาคผนวก)

สรุปได้ว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายหลังจากทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่านักเรียนมี คาคหวังใน ประสิทธิภาพของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นทุกข้อ (ดังภาคผนวก) ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบหลังการทดลองมีคะแนนคาคหวังในประสิทธิภาพของการสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 2 ข้อ ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีตรารับรองของ สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ก็สามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้เช่นกัน การสวม หมวกนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ได้ง่าย

สรุปได้ว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมโปรแกรมการใช้กระบวนการ กลุ่มเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ มีการเปลี่ยนแปลงความคาคหวังใน ประสิทธิภาพของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ดีขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน ภายหลังจากทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และมากกว่า กลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) ซึ่งเมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า กลุ่ม ทดลองมีพฤติกรรมที่มีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ได้แก่ มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งตลอดทาง และใช้ สายยางรัดคางทุกครั้งที่มีการขับจักรยานยนต์

ระยะทางจากโรงเรียนกลับบ้าน ภายหลังจากทดลอง พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมี คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการ ทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P=0.030$) ซึ่งเมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า กลุ่มทดลองมี พฤติกรรมที่มีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ได้แก่ มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งตลอดทาง และใช้สายรัด คางทุกครั้งที่มีการขับจักรยานยนต์ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ไม่มีความ แตกต่าง ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 2

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ประเด็นคือ ข้อเสนอแนะที่ได้จากการ ศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาวิจัย

1.1 จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า การจัด โปรแกรมสุขศึกษาเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้แนวคิดกระบวนการกลุ่มเป็นหลัก และใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค มาเป็นแนวร่วมในการกำหนดโปรแกรม รวมทั้งการนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเบื้องต้นมาเป็นกรอบในการกำหนดเนื้อหา และข้อมูลข่าวสารที่จะให้กับกลุ่มทดลอง และใช้วิธีการทางสุขศึกษาในหลายวิธีรวมกัน ได้แก่ การบรรยาย การสาธิตและฝึกปฏิบัติ การอภิปรายกลุ่ม นับเป็นวิธีการที่ดี และเหมาะสม เพราะทำให้นักเรียนมีการปรับปรุงพฤติกรรมด้านการรับรู้ ความคาดหวัง ตลอดจนมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้น

1.2 ในหลักสูตรการสอนสุขศึกษา โดยเฉพาะเรื่อง ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นั้น ครูผู้สอนควรประยุกต์วิธีการจัดการเรียนการสอนโดยเน้นให้นักเรียนเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่ม และเน้นให้นักเรียนเป็นศูนย์กลาง เพื่อให้นักเรียนได้มีส่วนร่วมในการเรียนรู้ และมีโอกาสแสดงความคิดเห็น อภิปรายร่วมกับเพื่อน ซึ่งจะส่งผลให้นักเรียนมีการรับรู้ที่ดีขึ้น นอกจากนี้ควรมีการบูรณาการเข้าไปในหลักสูตรกิจกรรมเสริมเพื่อช่วยให้นักเรียนได้มีการพัฒนาทักษะ ในด้านการปฏิบัติตนตามกฎหมายจราจรอย่างถูกต้อง การเสริมคุณค่าในตัวเองจากการที่ได้อภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน แต่การบูรณาการนั้น ต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างเหมาะสม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านอื่นๆ อย่างชัดเจนต่อไป

1.3 ก่อนการทดลองนั้น กลุ่มทดลองไม่ค่อยมีความตระหนักถึงการบาดเจ็บที่รุนแรงเนื่องจากมีประสบการณ์น้อยที่จะเห็น หรือได้รับบาดเจ็บที่รุนแรงว่าจะเกิดความเสี่ยงอย่างไร แต่ภายหลังการทดลองนั้น เนื่องจากนักเรียนได้เข้าร่วมกิจกรรมจึงทำให้เกิดการจัดตั้งกลุ่ม “การป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน” เพื่อเป็นการช่วยป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน โดยใช้ความคิดเห็นของนักเรียนในการจัดกิจกรรม ทำให้การแก้ไขปัญหาคือสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับนักเรียนเอง แต่ทั้งนี้ทางโรงเรียนควรมีการสนับสนุนทางด้านวิชาการ สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินกิจกรรม อาจจะหาพื้นที่ในการเก็บหมวกนิรภัยโดยเฉพาะหรือหาทุนสนับสนุนสำหรับการซื้อหมวกนิรภัยให้กับนักเรียนที่ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง เป็นต้น

1.4 การจัดทำวิจัยครั้งนี้ใช้การประยุกต์กระบวนการกลุ่ม โดยมีวิธีการหลายวิธี ได้แก่ การสาธิต การฝึกปฏิบัติ การบรรยาย ทำให้นักเรียนเกิดพฤติกรรมปฏิบัติตนที่ดีขึ้น ควรเพิ่มเติม

วิธีการทางสุขศึกษา คือ การกระตุ้นเตือนจากเพื่อนนักเรียน และบุคคลรอบข้าง การใช้ตัวแบบจริงมารวม เพื่อให้ นักเรียนมีการตระหนักถึงการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

1.5 จากผลการวิจัย พบว่า มากกว่าร้อยละ 40 ขึ้นไป ในกลุ่มตัวอย่าง การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความแรงของเครื่องยนต์ 100 ซี.ซี. ขึ้นไปเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทำให้มีความเร็วสูงในการขับขี่ นับเป็นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มาก นอกจากนี้นักเรียนส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ถึงแม้จะประสบอุบัติเหตุจากการบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องไปรับการรักษา จึงทำให้นักเรียนไม่ตระหนักถึงผลของการบาดเจ็บที่รุนแรง และนักเรียนยังอยู่ในช่วงของวัยรุ่นที่มีความตึกคะนอง ชอบเสี่ยง โดดโผน ดังนั้นทางโรงเรียนควรร่วมมือกับผู้ปกครองไม่สนับสนุนให้บุตรหลานขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความแรงของเครื่องยนต์มาก ๆ และควรมีการกระตุ้นเตือนหรือบังคับให้ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการวิจัยทดลองในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น เนื่องจากเป็นวัยที่เริ่มต้นเข้าสู่ช่วงวัยรุ่น ซึ่งการพัฒนาการรับรู้ และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยนี้น่าจะช่วยให้ นักเรียนมีปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ดีขึ้น และมีการป้องกันตนเองที่ดีซึ่งจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ลงได้

2.2 ควรมีการวิจัยเพื่อพัฒนาชุดของโปรแกรมการเรียนรู้เรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาที่เป็น โปรแกรมการเรียนรู้ที่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันนักเรียนมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนกันมากขึ้น ดังนั้นจึงควรส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ที่ดี และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างยั่งยืน

ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี
(EFFECTIVENESS OF GROUP PROCESS FOR PROMOTING MOTORCYCLE HELMET
USING AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS OF WATPLENG DISTRICT
RAJCHABURI PROVINCE)

กนกวรรณ บริสุทธิ์ 4637237 PPH / M

วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขภาพและพฤติกรรมศาสตร์

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ : มณีรัตน์ ธีระวิวัฒน์, Ph.D., นิรัตน์ อิมามิ, Ph.D.,
ธราดล เก่งการพานิช, M.A.

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และสิ่งแวดล้อมได้เจริญก้าวหน้ามากขึ้นส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านคมนาคมให้มีความสะดวกมากขึ้น อุบัติเหตุจึงเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญเป็นอันดับต้นๆ ในประเทศกำลังพัฒนา 19 ประเทศ (Jacob and Sayer 1985 : 39 – 40) ประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน ตั้งแต่พ.ศ. 2530 - 2542 อุบัติเหตุต่างๆ เป็นสาเหตุการตายอันดับ 3 ของประเทศ โดยคิดเป็นอัตราการตายเท่ากับ 42.5 ต่อแสนประชากร ซึ่งอุบัติเหตุในการขนส่งมีประมาณ 1 ใน 3 ของการตายจากอุบัติเหตุทั้งหมด (พัชรินทร์ ชมเดช , นงนุช ตันดิธรรม, แท้จริง ศิริพานิช, 2544)

นอกจากนี้ข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด 19 จังหวัด ในปี 2542 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขนส่งที่มารับบริการที่ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลคิดเป็นร้อยละ 31.1 - 56.5 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมดและตายร้อยละ 55.2 – 78.8 ของการตายทั้งหมด การบาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนที่สูงกว่าพาหนะทุกชนิด ร้อยละ 76.1 – 85.5 ในกลุ่มผู้บาดเจ็บ และ

ร้อยละ 66.7 – 90.3 ในกลุ่มผู้ตาย จากข้อมูลปี 2541 พบว่าผู้บาดเจ็บที่ใช้รถจักรยานยนต์มีส่วน การสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ (ร้อยละ 20.3 – 26.3 ของผู้บาดเจ็บ (พัชรินทร์ ชมเดช, นางนุช ตันติธรรม, แท้จริง ศิริพานิช, 2544) แม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติหมวกนิรภัยบังคับใช้ทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2539

จังหวัดราชบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคกลางที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การจราจรทางบกจำนวนมากในแต่ละปี เห็นได้จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาล ศูนย์ราชบุรี ปี 2544 -2546 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งเพิ่มขึ้นทุกปี ส่วนประเภท ของยานพาหนะที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ผู้บาดเจ็บที่พบมากที่สุดคือ ช่วงอายุ 15 – 19 ปี และเป็นผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ร้อยละที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ คอ และศีรษะ ผลจากอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างมากมายดังนั้นจึงควรเร่ง หาทางป้องกันและแก้ไข จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่ สาธารณสุข ในจังหวัดราชบุรี จึงสนใจที่จะทดลองจัดโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการ ใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนชาย เพื่อให้ นักเรียนการสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

วัตถุประสงค์เฉพาะ

เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการรับรู้และพฤติกรรมของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่ม เปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลองดังนี้

- 1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 3. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์
- 4. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

5. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหลังการทดลอง

5.1 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมายังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

5.2 การใช้สายยางรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากบ้านมายังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

สมมติฐานการวิจัย

ภายหลังเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมที่ดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบในด้านต่อไปนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
4. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
5. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหลังการทดลอง

ตัวแปรในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ โปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ตัวแปรตาม ได้แก่

- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

- พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจี้รถจักรยานยนต์จากบ้านมาโรงเรียน และจากโรงเรียนกลับบ้าน

วิธีการวิจัย

รูปแบบการวิจัย การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง โดยมีแบบการทดลองแบบ Pre – Post test Two Group Design

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัดราชบุรี

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นหน่วยศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนในสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัดราชบุรี จำนวนตัวอย่างได้มาโดยการเลือกอย่างง่าย ดังนี้

1. จับฉลากเลือกโรงเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัด จำนวน 2 โรงเรียน เพื่อจัดเป็นกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ
2. เมื่อได้โรงเรียน ทำการสุ่มนักเรียนตัวอย่างโดยมีเกณฑ์พิจารณา ดังนี้
 - 2.1 เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายทั้งหญิงและชาย
 - 2.2 ขับจี้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ
 - 2.3 สนใจเข้าร่วมในโปรแกรมสุขศึกษา

สรุปจากการสุ่มกลุ่มตัวอย่างได้จำนวนตัวอย่างทั้งสิ้นจำนวน 80 คน โดยกลุ่มทดลอง ได้แก่ โรงเรียนโสภณศิริราษฎร์ มีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับจี้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ และสมัครใจเข้าร่วมโครงการ จำนวน 40 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ ได้แก่ โรงเรียนแคทรายวิทยา มีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับจี้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ และสมัครใจเข้าร่วมโครงการ จำนวน 40 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยเครื่องมือหลัก 2 ชนิด ได้แก่

1. โปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับจี้รถจักรยานยนต์โดยประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มและทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้

2. แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ มี 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านคุณลักษณะทางประชากร

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 5 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์จากบ้านมายังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้าน

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ประสานกับผู้อำนวยการ โรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 โรงเรียน และผู้เกี่ยวข้องเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการวิจัย

2. คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบตามเกณฑ์ที่กำหนด

3. จัดเตรียมวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินการวิจัยตามกิจกรรม

4. เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามก่อนการทดลองทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

5. ดำเนินการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ตามโปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับชี้รถจักรยานยนต์ เฉพาะในกลุ่มทดลอง ซึ่งประกอบด้วย 6 กิจกรรม ดังนี้

กิจกรรมที่ 1 การสร้างสัมพันธภาพระหว่างผู้วิจัยกับนักเรียนกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรม และบอกถึงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัยให้นักเรียนทราบ

กิจกรรมที่ 2 การสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ โดยให้กลุ่มทดลองชมวีดิทัศน์ และอภิปรายกลุ่มตามสถานการณ์จากวีดิทัศน์

กิจกรรมที่ 3 การสร้างการรับรู้ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์ โดยให้นักเรียนฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัย การอภิปรายผลถึงผลดีและผลเสียจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับชี้รถจักรยานยนต์จากประสบการณ์ของตนเองและพูดกระตุ้นให้มีการจัดตั้งชมรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุขึ้น

กิจกรรมที่ 4 และ 5 การดำเนินการเพื่อให้ นักเรียนกลุ่มทดลองทุกคนมีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามกิจกรรมที่นักเรียนคิดร่วมกันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

กิจกรรมที่ 6 ติดตามผลการดำเนินกิจกรรมของนักเรียน สรุบบทเรียนโดยให้นักเรียนบอกถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น และกำหนดแนวทางการทำกิจกรรมของชมรมต่อไป

6. เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามหลังการทดลองทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

แบบสอบถามที่ได้จากการทดสอบก่อนการทดลองและหลังการทดลอง ทำการตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วน แล้วจึงนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาผลการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

1. ข้อมูลคุณลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์ด้วยสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยสถิติ Student's t-test
3. เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ด้วยสถิติ Paired Sample t-test

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไป พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชาย ร้อยละ 80 และนักเรียนหญิง ร้อยละ 20 ช่วงอายุที่พบมากที่สุด คือ 14 – 17 ปี ร้อยละ 70 ที่เหลือช่วงอายุ 18 – 20 ปี ร้อยละ 30

ศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 พบมากที่สุด ร้อยละ 65 รองลงมา มัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 25 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 10 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบก็เช่นกัน คือ เป็นนักเรียนชายร้อยละ 65 และนักเรียนหญิง ร้อยละ 35 ช่วงอายุที่พบมากที่สุด คือ 14 – 17 ปี ร้อยละ 85 ที่เหลือช่วงอายุ 18 – 20 ปี ร้อยละ 15 ศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ร้อยละ 25 มัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 37.5 และมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 37.5

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.001$

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

หลังการทดลอง นักเรียนกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาและอาชีพ

คุณลักษณะประชากร	กลุ่มทดลอง (n=40 คน)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=40 คน)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	32	80.0	26	65.0
หญิง	8	20.0	14	35.0
อายุ				
14-17 ปี	28	70.0	34	85.0
18-20 ปี	12	30.0	6	15.0
อายุเฉลี่ย		16.9		16.10
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		1.02		0.84
ระดับชั้นที่ศึกษา				
มัธยมศึกษาปีที่ 4	10	25.0	15	37.5
มัธยมศึกษาปีที่ 5	4	10.0	15	37.5
มัธยมศึกษาปีที่ 6	26	65.0	10	25.0

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลและ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังจัดโปรแกรมสุขศึกษา

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง (n=40 คน)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=40 คน)		t	df	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
	การรับรู้โอกาสเสี่ยง						
ก่อนการทดลอง	3.29	0.47	3.63	0.44	3.37	78	0.001
หลังการทดลอง	3.74	0.43	3.58	0.53	3.69	78	<0.001

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลและ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังจัดโปรแกรมสุขศึกษา (ต่อ)

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง (n=40 คน)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=40 คน)		t	df	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
การรับรู้ความรุนแรง							
ก่อนการทดลอง	3.99	0.50	4.05	0.43	0.56	78	0.579
หลังการทดลอง	4.22	0.32	4.03	0.43	2.26	78	0.027
ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง							
ก่อนการทดลอง	3.25	0.71	3.54	0.64	1.19	78	0.58
หลังการทดลอง	3.71	0.47	3.45	0.61	2.16	78	0.034
ความคาดหวังในประสิทธิผล							
ก่อนการทดลอง	3.65	0.50	3.77	0.43	1.11	78	0.27
หลังการทดลอง	3.94	0.44	3.65	0.49	2.81	78	0.006
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (จากบ้านมาโรงเรียน)							
ก่อนการทดลอง	4.08	2.15	3.55	2.47	1.01	78	0.31
หลังการทดลอง	4.95	1.46	3.70	2.23	2.96	78	0.004
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (โรงเรียนกลับบ้าน)							
ก่อนการทดลอง	4.13	2.11	2.95	2.55	2.243	78	0.028
หลังการทดลอง	4.83	1.50	3.25	2.23	3.709	78	0.000

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลและ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังจัดโปรแกรมสุขศึกษา

ตัวแปร	n	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		t	df	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
การรับรู้โอกาสเสี่ยง								
กลุ่มทดลอง	80	3.29	0.47	3.74	0.43	4.47	78	<0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	3.63	0.44	3.58	0.53	0.62	78	0.54
การรับรู้ความรุนแรง								
กลุ่มทดลอง	80	3.99	0.50	4.22	0.32	2.29	78	0.027
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	4.05	0.43	4.03	0.43	0.24	78	0.809
ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง								
กลุ่มทดลอง	80	3.25	0.71	3.71	0.47	3.11	78	<0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	3.55	0.64	3.45	0.61	1.11	78	0.274
ความคาดหวังในประสิทธิผล								
กลุ่มทดลอง	80	3.65	0.50	3.94	0.44	2.34	78	<0.001
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	3.77	0.43	3.65	0.50	1.11	78	0.274
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (จากบ้านมาโรงเรียน)								
กลุ่มทดลอง	80	4.08	2.15	4.95	1.46	2.87	78	0.006
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	3.55	2.47	3.70	2.23	0.72	78	0.47
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (โรงเรียนกลับบ้าน)								
กลุ่มทดลอง	80	4.13	2.11	4.83	1.50	2.25	78	0.03
กลุ่มเปรียบเทียบ	80	2.95	2.55	3.25	2.23	1.05	78	0.29

อภิปรายผล

หลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายนั้น พบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากโปรแกรมสุขศึกษาที่จัดขึ้นเน้นการเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่มซึ่งทำให้นักเรียนมีโอกาสแสดงความคิดเห็น อภิปรายปัญหา ร่วมกัน การคิดวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ปัญหาโดยใช้กลุ่มเป็นพลัง กล่าวคือนักเรียนได้มีการจัดตั้งชมรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งได้แลกเปลี่ยนกับผู้วิจัยและเพื่อนๆ ในกลุ่มเพื่อหาสาเหตุของปัญหา แนวทางแก้ปัญหาและดำเนินกิจกรรมแก้ปัญหา ซึ่งการจัดกิจกรรมการเรียนรู้แบบกลุ่มนี้ทำให้เด็กนักเรียนมีความสนใจที่จะเรียนรู้ส่งผลให้นักเรียนมีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยดีขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของไพรินทร์ สมุทรเสน (2540) และสุชาดา เกิดมงคลการ (2545)

นอกจากนี้พบว่าหลังจบ โปรแกรมสุขศึกษานักเรียนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้เพราะกลุ่มทดลองได้รับรู้ประสบการณ์ใหม่ๆ ได้มีการฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง การขับขี่ที่ปลอดภัยซึ่งจากการได้ลงมือกระทำกิจกรรมด้วยตนเองทำให้นักเรียนเกิดการรับรู้ความสามารถของตนเองและผลดีของการมีพฤติกรรมที่ถูกต้องจึงทำให้นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า โปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีประสิทธิผลทำให้นักเรียนมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยภาพรวมดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้บริหารโรงเรียนควรมีนโยบายหรือมอบหมายให้ครูที่เกี่ยวข้องจัด โปรแกรมเพื่อเสริมสร้างความรู้เรื่องอุบัติเหตุและส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยให้กับนักเรียนที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคน
2. โรงเรียนควรมีกฎให้นักเรียนทุกคนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนสวมหมวกนิรภัย

EFFECTIVENESS OF GROUP PROCESS FOR PROMOTING MOTORCYCLE HELMET
USING AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS OF WATPLENG DISTRICT
RAJCHABURI PROVINCE

KANOKWAN BORISOOT 4637237 PPH/M
M.Sc. (PUBLIC HEALTH) MAJOR IN HEALTH EDUCATION AND BEHAVIORAL SCIENCES

THESIS ADVISORS: MANIRAT THERAWIWAT, Ph.D., NIRAT IMAMEE, Ph.D.,
THARADOL KENGGANPANICH, M.A.,

EXECUTIVE SUMMARY

Background and Significance of the Problem

The social, economic, and environmental growth and development affects the transportation change of the country that is more accessible and convenience. Thus car accident is the leading cause of death in 19 developing countries (Jacob and Sayer 1985: 39 – 40). In Thailand, all types of accidents that occurred during 1987 – 1999 were the 3rd cause of death of the country which contributed to the mortality rate of 42.5 per 100,000 populations. Accidents from transportation contributed to one third of deaths from accident (Pucharin Chomdej, Nongnuj Tuntitum, and Taejing Siripanich, 2001).

According to surveillance data of injury from 19 provinces in 1999, it was found that injury patients from transportation who got services from emergency room of the hospitals were 31.1 – 55.6 percent of all injury patients and there were 55.2 – 78.8 percent of deaths. The proportion of injury from motorcycle accidents was higher than other vehicles, 76.1 – 85.5 percent of injuries and 66.7 – 90.3 percent among deaths). From 1999 statistic, the injury patients from motorcycle accident had low proportion in using helmet, 20.3 – 26.3 percents among the injuries (Pucharin Chomdej, Nongnuj Tuntitum, and Taejing Siripanich, 2001). Even though the

regulations regarding wearing helmet while driving motorcycle, have been put for action all over the country since January 1996. .

Rajchaburi is one of the provinces in central region of the country that had quite a lot of injuries and deaths from transportation accidents. From injury surveillance report of Rachaburi Region Hospital during 2001 – 2003, number of injuries from transportation had been increasing. Vehicle that cause the injury most was motorcycle. Majority of the injured persons did not wear helmet, age between 15 – 19 years; were neck and head injuries. These injuries caused a huge lost directly and indirectly. Thus, it is urgent to seek any means to prevent and decrease such injuries and lose. Since the researcher was one of health personnel of Rajchaburi province, it was interesting to apply group process for promoting motorcycle helmet using among male senior high school students to prevent and decrease head injury from motorcycle accident.

Research Objectives

1. General Objective

To study the effectiveness of a program that the concepts of group process were applied to promote motorcycle helmet using among secondary school students of Watpleng district, Rajchaburi province.

2. Specific Objectives

2.1 To study changes in knowledge, perceived susceptibility and perceived severity from motorcycle accident, perceived self-efficacy and response efficacy regarding helmet using before and after the experiment.

2.2 To study changes in behavioral practices regarding helmet using while driving motorcycle before and after the experiment.

Research Hypotheses

After the experimental students participate in a program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied for promoting motorcycle helmet using, the students should gain or should have better the following aspects:

1. Perceived susceptibility of motorcycle accident.
2. Perceived severity from motorcycle accident.
3. Perceived self-efficacy in helmet wearing.
4. Response efficacy from helmet wearing.
5. Behavioral practices regarding helmet wearing while driving motorcycle from home to school and from school back home.

Study Variables

Independent variable: a program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied to promote motorcycle helmet using among secondary school students.

Dependent variables were:

1. Perceived susceptibility of motorcycle accident.
2. Perceived severity from motorcycle accident.
3. Perceived self-efficacy in helmet wearing.
4. Response efficacy from helmet wearing.
5. Behavioral practices regarding helmet wearing while driving motorcycle from home to school and from school back home.

Methodology

Research Design:

This study was a quasi-experimental research with two groups, experimental and comparison group, pretest-posttest design.

Population and Sample

Population: The population of this study was senior high school students of Watpleng district, Rajchaburi Province. The study site was two secondary schools of Watpleng district, Rajchaburi Province. Two schools were selected through criteria Sophonsiriraj school was selected as experimental group and Care-tri Vithaya school was selected as the comparison group.

The sample students were selected by using the following criteria:

1. The students who were in Grade 10 – 12
2. Either male or female students.
3. Riding motorcycle to school regularly.
4. Having his or her own helmet.
5. Volunteer to participate in the study.

By applying the above criterion, 40 students from 10th to 12th grade from each school were selected.

Research Instruments:

The research instruments consisted of:

1. A program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied to promote motorcycle helmet using among secondary school students. The program included various activities that were designed and organized by the researcher for promoting motorcycle helmet using among the students.

2. Data collection instrument was a self administered questionnaire that consisted of 6 parts as follows:

Part 1: Demographic characteristics such as age, sex, class level etc.

Part 2: Question items on perceived susceptibility of getting motorcycle accident.

Part 3: Question items on perceived severity from motorcycle accident.

Part 4: Question items on perceived self-efficacy in helmet wearing.

Part 5: Question items on response efficacy to helmet wearing.

Part 6: Question items on behavioral practices of helmet wearing while driving motorcycle from home to school and from school back home.

Research Procedure:

1. Making coordination with the directors of Sophonsiriraj school and Catrai Vithaya school as well as related personnel to ask for cooperation in conduction the research.

2. Selecting the study samples according to criteria for sampling selection as described earlier.

3. Preparation of research material.

4. Collecting data from the experimental and comparison students using a self-administered questionnaire before the experiment.

5. Implementing the study program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied to promote motorcycle helmet using among secondary school students. The program comprised of six main activities as follow:

Activity 1 : Created rapport, good relationship, and understanding between the researcher and the samples.

Activity 2 : Promoted perceived susceptibility of getting accident from driving motorcycle and perceived severity from motorcycle accident if wearing helmet properly was not practice. The promotion was created by watching VDO regarding motorcycle accident followed by group discussion in relation to what they had watched.

Activity 3 : Promoted perceived self-efficacy in wearing helmet while driving motorcycle and perceived response efficacy from wearing helmet while driving motorcycle. These perceptions were enhanced through practicing of wearing helmet properly. Using students experiences for group discussion regarding advantages and disadvantages or obstacles of wearing and not wearing helmet while driving motorcycle. The students also were motivated to form accident prevention club in their school.

Activity 4 and 5: Activities implementation according to what the students were identifies and agreed on to wear helmet while driving motorcycle from home to school and from school back home.

Activity 6: Followed up activities implementation of the students. Summarization of what the students had learned especially barriers in wearing helmet while driving motorcycle. The guidelines to carry out the accident prevention club in school were also mentioned.

6. Post experiment collection data from the experimental and comparison students using the same self-administered questionnaire that was used before the experiment.

Data Analysis

A software computer program was used to analyze data as well as to test the hypothesis. The p-value of 0.05 was set in accepting or rejecting the hypothesis. The following statistics were used for data analysis:

1. Analysis of demographic characteristics by using descriptive statistics:- frequency, percentage, mean, and standard deviation.

2. Comparison of difference in mean scores between the experimental group and the comparison group before and after the experiment in relation to perceived severity and perceived susceptibility in motorcycle accident and helmet using, perceived self-efficacy and response efficacy in helmet using, and behavioral practices of helmet using were done by independent t-test.

3. Comparison of difference in mean score within the experimental group and within the comparison group before and after the experiment in relation to perceived severity and perceived susceptibility in motorcycle accident and helmet using, perceived self-efficacy and response efficacy to helmet using, and behavioral practices of helmet using were done by paired sample t-test.

Results of the study: The study results were summarized as follows:

Demographic characteristics of the samples

Most of the experimental group students were male (80percent), 20 percent were female, age between 14 – 17 years old (70 percent) and between 18 – 20 years old (20 percent). Majority of them were in MathayomSuksa 6th or Grade 12th (65 percent) followed by Grade 10th (25 percent) and Grade 11th (10 percent). The demographic characteristics of the comparison group students were almost the same as the experimental group. Majority of them were male (65percent), 35 percent were female, age between 14 – 17 years old (85 percent) and between 18 – 20 years old (15 percent). One fourth of them were in MathayomSuksa 6th or Grade 12th followed by Grade 10th and Grade 11th (37.5 percent of each group).

Perceived severity from motorcycle accident without wearing helmet:

After the experimental group had gone through the program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied to promote motorcycle helmet using among secondary school students, their perceived severity from motorcycle accident without wearing helmet was statistically increase than before the experiment, and higher than the comparison group ($p < 0.05$).

Perceived susceptibility to motorcycle accident:

After the experiment, it was found that the experimental group, after taking part in health education program, has an increased on Perceived susceptibility in motorcycle accident and helmet using more than before the experiment, and more than the comparison group, with statistical significance at less than 0.05.

Perceived self-efficacy in helmet using

After the experiment, it was found that the experimental group, which had participated in the health education program increased on Perceived self-efficacy in helmet using more than before the experiment, and more than the comparison group, with statistical significance at less than 0.05.

Response efficacy to helmet using

After the experiment, it was found that the experimental group, which had participated in the health education program increased on Response efficacy to helmet using more than before the experiment, and more than the comparison group, with statistical significance at less than 0.05.

Behavioral practices of helmet wearing

After the experiment, it was found that the experimental group, which had participated in the health education program increased on behavioral practices of helmet using more than before the experiment, and more than the comparison group, with statistical significance at less than 0.05. They wore helmet while driving motorcycle from home to school and from school back home more frequently than before the program started.

Table 1 Number and percentage of socio-demographic characteristics of the samples

Demographic Variables	Experimental Group (n=40)		Comparison Group (n=40)	
	n	%	n	%
Gender				
Male	32	80.0	26	65.0
Female	8	20.0	14	35.0
Age (years)				
14 - 17	28	70.0	34	85.0
18 - 20	12	30.0	6	15.0
Mean	16.9		16.10	
Standard Deviation	1.02		0.84	
Educational Level				
Grade 10 th	10	25.0	15	37.5
Grade 11 th	4	10.0	15	37.5
Grade 12 th	26	65.0	10	25.0

Table 2 Comparison of perceived severity, susceptibility, self-efficacy, response efficacy, and behavioral practices of helmet using between the two study groups before and after the experiment

Variables	Experimental group (n=40)		Comparison group (n=40)		t	df	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
Perceived severity							
Before Experiment	3.29	0.47	3.63	0.44	3.36	78	0.001
After Experiment	3.74	0.43	3.58	0.53	3.69	78	<0.001
Perceived susceptibility							
Before Experiment	3.99	0.50	4.05	0.43	0.56	78	0.58
After Experiment	4.22	0.32	4.03	0.43	2.26	78	0.03
Perceived self-efficacy							
Before Experiment	3.25	0.71	3.54	0.64	1.19	78	0.58
After Experiment	3.71	0.47	3.45	0.61	2.16	78	0.03
Response efficacy							
Before Experiment	3.65	0.5	3.77	0.43	1.11	78	0.27
After Experiment	3.94	0.44	3.65	0.49	2.81	78	0.01
Behavioral practices of helmet (home to school)							
Before Experiment	4.08	2.15	3.55	2.47	1.01	78	0.31
After Experiment	4.95	1.46	3.70	2.23	2.96	78	0.01
Behavioral practices of helmet (school back home)							
Before Experiment	4.13	2.11	2.95	2.55	2.243	78	0.028
After Experiment	4.83	1.50	3.25	2.23	3.709	78	0.000

Table 3 Comparison of perceived severity, susceptibility, self-efficacy, response efficacy and behavioral practices of helmet using within the study groups before and after the experiment

Variables	n	Before		After		t	df	p
		Experiment		Experiment				
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
Perceived severity								
Experimental group	80	3.29	0.47	3.74	0.43	4.47	78	<0.001
Comparison group	80	3.63	0.44	3.58	0.53	0.62	78	0.54
Perceived susceptibility								
Experimental group	80	3.99	0.5	4.22	0.32	2.29	78	0.027
Comparison group	80	4.05	0.43	4.03	0.43	0.24	78	0.81
Perceived self-efficacy								
Experimental group	80	3.25	0.71	3.71	0.47	3.11	78	<0.001
Comparison group	80	3.55	0.64	3.45	0.61	1.11	78	0.274
Response efficacy								
Experimental group	80	3.65	0.50	3.94	0.44	2.34	78	0.024
Comparison group	80	3.77	0.43	3.65	0.50	1.11	78	0.274
Behavioral practices of helmet using (home to school)								
Experimental group	80	4.08	2.15	4.95	1.46	2.87	78	0.006
Comparison group	80	3.55	2.47	3.70	2.23	0.723	78	0.474
Behavioral practices of helmet using (school back home)								
Experimental group	80	4.13	2.11	4.83	1.50	2.254	78	0.03
Comparison group	80	2.95	2.55	3.25	2.23	1.05	78	0.29

Discussion

After the experimental group students participated in the program that the concepts of group process and Protection Motivation Theory were applied to promote motorcycle helmet wearing while driving motorcycle among secondary school students, the experimental group had significantly better perceived susceptibility and perceived severity of getting motorcycle accident without wearing helmet, perceived self-efficacy in and perceived outcome expectation from correctly wearing helmet while driving motorcycle, and helmet wearing practices than before experiment as well as than of the comparison group ($p < 0.05$). These results indicated that learning through group process, demonstration, and practices made the experimental group students gained more awareness of their risks from driving motorcycle without wearing helmet properly. The awareness then shaped the students motorcycle driving behavior, more specifically using helmet while driving. Learning through group process also gave more opportunity for students to express their ideas and opinions as well as a chance to discuss and shared facts and ideas among the group members. The analysis of the motorcycle accident problems and identification of means to solve the problems through groups and through the accident prevention club in school made the students to have strong commitment to the group or club members.

Besides the group process activities, the students had gone through practices regarding wearing helmet properly and driving motorcycle safely which enhanced their perceived self-efficacy as well as perceived preferable outcome expectation from wearing helmet while driving motorcycle. They were of causes the main underlying factors of wearing helmet practices among the experimental group students. Therefore, each secondary high school, that has a number of students driving motorcycle to school, implement this kind of program to enhance the student perception and practices regarding driving motorcycle properly.

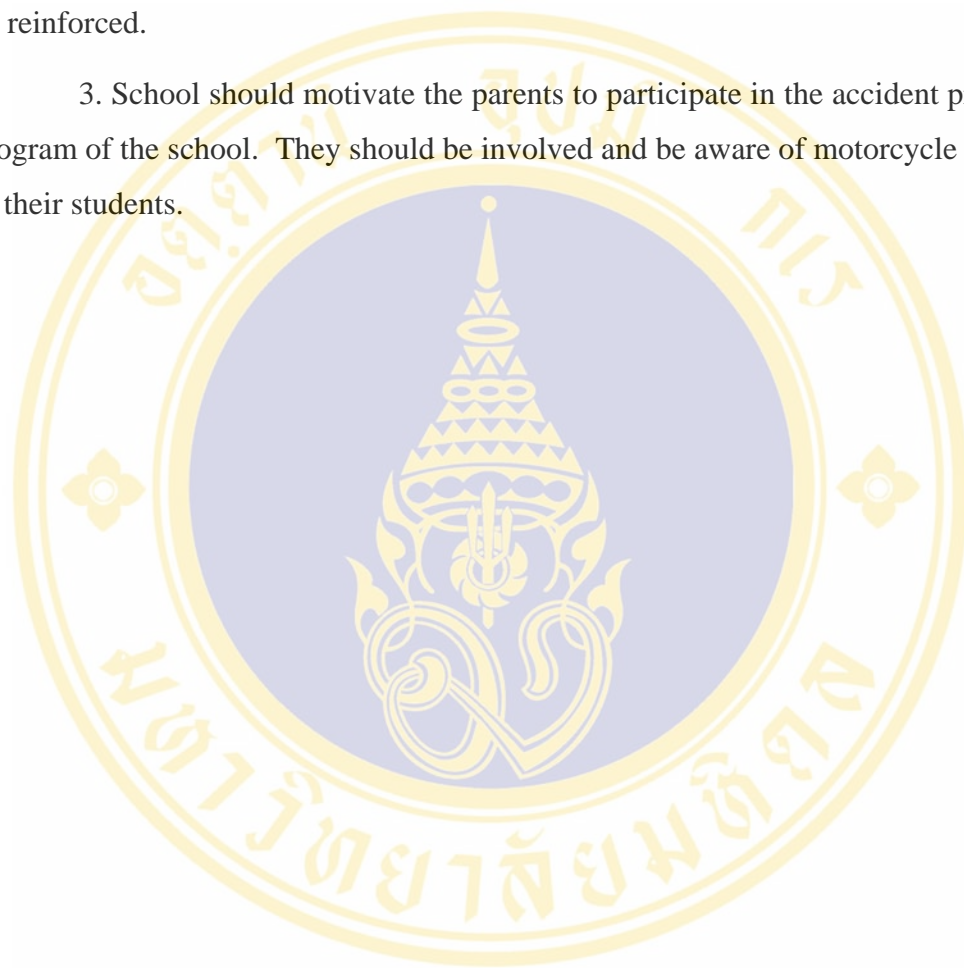
Recommendations

1. School administrators especially school principal should announce the school policies or assign a concerned teacher to run a program that will elevate the

students' knowledge about accident and promote helmet wearing while driving motorcycle.

2. School should have regulation for students, teachers, and other school personnel who drive motorcycle to school to wear helmet. And the regulation should be reinforced.

3. School should motivate the parents to participate in the accident prevention program of the school. They should be involved and be aware of motorcycle accidents of their students.



บรรณานุกรม

- กัลยา วานิชย์บัญชา. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูลแบบปรับปรุงใหม่. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ชรรมสาร จำกัด, 2548.
- เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม. บทบาทและการพัฒนาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาโรคไม่ติดต่อครั้งที่ 1. ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2537 อัดสำเนา.
- กองระบาศาวิชา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข, 2538 อัดสำเนา.
- กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. แนวคิด ทฤษฎีและการนำไปใช้ในการดำเนินงานสุศึกษาและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. กรุงเทพมหานคร: กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข, 2542.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, สำนักงาน. วิทยาการระบาศาและควบคุมอุบัติเหตุ. 2,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2537
- ชไมพร मुखโต. (2525). ผลการใช้กิจกรรมในการพัฒนาความซื่อสัตย์นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสุศักดิ์มนตรี กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
- ชูศรี ประกอบกุล. (2531). ประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุศึกษา เรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- จุฑา บุรีภักดี. กระบวนการกลุ่ม (ศึกษา 325). กรุงเทพมหานคร. โรงพิมพ์วิทยาลัยครูสวนสุนันทา 2527.
- ถวิล ชาราโกชน. กระบวนการกลุ่ม. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว คณะวิชาครุศาสตร์ วิทยาลัยครูเทพสตรี, 2523.
- แท้จริง ศิริพานิช. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2537. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์หุ้นส่วนจำกัดวาริทธิ์สาส์, 2538.
- ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี. (2541). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวาริน

ชำระบ จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
นัยนา เกิดวิชัย. คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522. พิมพ์ครั้งที่ 6. นครปฐม:
สำนักพิมพ์นิตินัย, 2546

บังกอร์ ประภาสสุตย์. (2541). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษาชั้นปีที่ 1 จังหวัดกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ประเสริฐ เก็มประโคน. (2539). ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีเขตการสาธารณสุขที่ 5. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ประภาวดี แสนลีลา. (2543). การพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น

พัชรพร เย็นบำรุง. (2542). ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับมาตรการทางกฎหมายในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชายวิทยาลัยเทคนิค ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนครปฐม. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

พัชรินทร์ ชมเดช นงนุช ดันดิธรรม แท้จริง ศิริพานิช. (2544). รายงานการวิจัยเรื่องการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2545. (อัดสำเนา)

พัฒนา จินวงษ์. (2539). การประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ไพรินทร์ สมุทรเสน. (2540). การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชาย วิทยาลัยเทคนิคระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

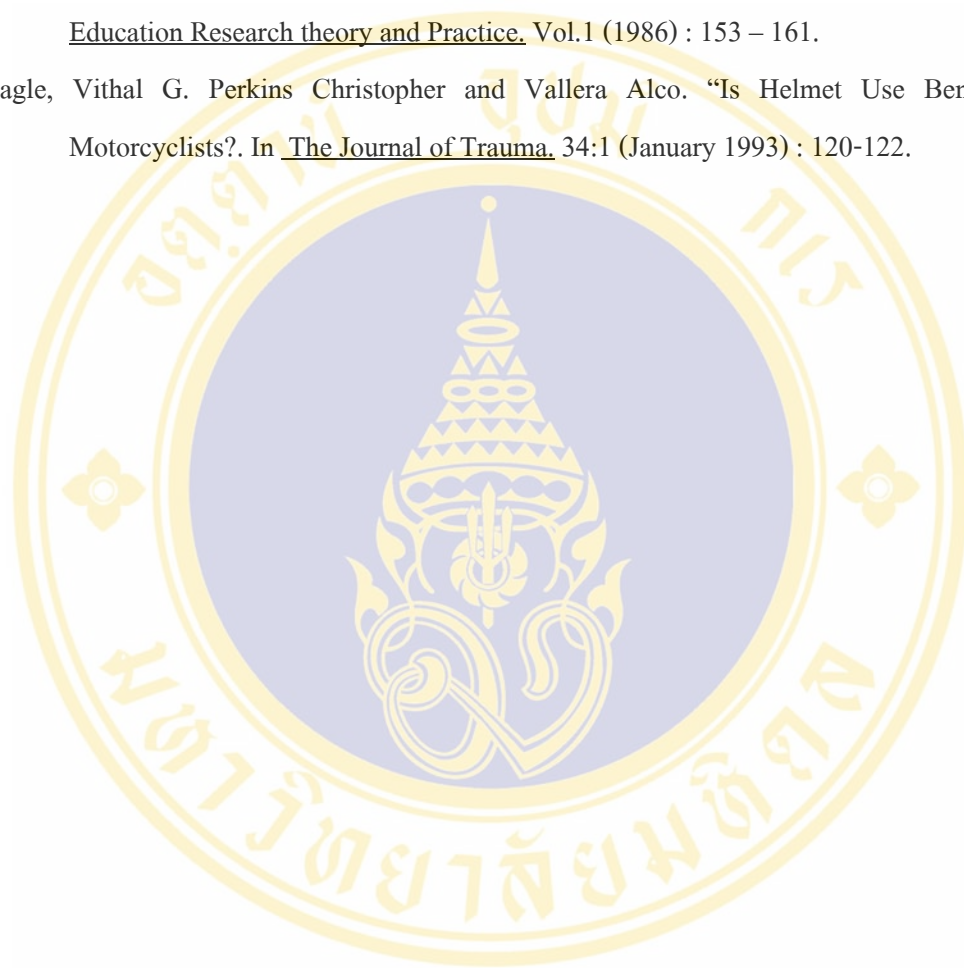
- มุลนิธิเมาไม่ขับ. (2547). หมวกนิรภัย ความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์. Available from (<http://www.ddd.or.th/?content=knowledge&id=6&type=1> (15 เมษายน 2550).
- ยุพา หงษ์วะชิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาขารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาขารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- โรงพยาบาลราชบุรี. รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บประจำปี 2544 – 2546. (อัคราณา)
- ลือชัย ศรีเงินยวง และคณะ. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย: กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม. กรุงเทพมหานคร. โรงพิมพ์การศาสนา. สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2531). ชุดวิชาวิทยาศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุ. อุบัติภัยจากการจราจร. กรุงเทพมหานคร. บริษัท วิคตอรีเพาเวอร์พอยด์ จำกัด.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. ก. “หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์”. ในรวบรวมบทความอุบัติเหตุเล่ม 1. หน้า 169 – 172. ม.ป.ท., 2531
- วินิจ เกตุขำ คมเพชร นัตรสกุลกุล. (2522). กระบวนการกลุ่ม (ศึกษา 325). กรุงเทพมหานคร. สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์.
- วิลานี วงศ์ประเสริฐ. (2529). การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์) สาขาวิชาเอกสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ. (2535). ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาขารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ. (2542). การใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาขารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สมปอง มั่นคง. (2537). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส. ภาคนิพนธ์หลักสูตรปริญญาสาขารณสุขศาสตร์บัณฑิต คณะสาขารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.

- สุจิตรา ทัดเที่ยง. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสาธารณสุขการแพทย์และสาธารณสุข. บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.
- สุริย์ จันทรโมลี. วิธีการทางสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร. เจริญวิทย์การพิมพ์, 2527.
- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, 2537.
- สำนักกระบวนวิชา กระทรวงสาธารณสุข. ประมวลสถานการณ์ปัญหาการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2538-2545, 2547. อัดสำเนา
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2544). สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร. บริษัท ชินเนีย ครีเอท จำกัด.
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. คู่มือประชาชน เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ชินเนียครีเอท จำกัด, 2546.

ภาษาอังกฤษ

- Braddock, Narry., et.al. "A Population-based Study of Motorcycle Injury and Costs." In Annals of Emergency Medicine. 21:3 (March 1992) : 273-278
- Carr, WP, Brandt D. and Swanson K. "Injury Pattern and Helmet Effectiveness among Hospitalized Motorcyclists." In Minnesota Medicine. (1981) : 521-527.
- Jacobs, G.D. and Sayer, I.A. "Road Accident in Developing Countries" In Road Traffic Accident Recording and Analysis. P.39 . United Nations. New York: 1985.
- Nelson, Donna. ,et.al."Motorcycle Fatalities in New Maxico: The Association of helmet Noneuse With Alcohol Intoxication." In The Annal of Emergency Medicine. 21:3 (March 1992) : 279-283.
- Offner Patrick J., Rivara Frederick P. and Mailer Ronald V. "The Impact of Motorcycle Helmet Use." In The journal of Trauma. 32 (May 1992): 636-642.
- Rogers, R.W.A " Protection Motivation Theory of Fear Appeals and Attitude Change." The Journal of Psychology. Vol.91 (1975): 93 – 114.
- Rutledge R., Stutts J. "The association of Helmet Use with the Outcome of Motorcycle Crash Injury when Controlling for Crash Injury Severity". In Accident Analysis and Prevention. 25:3 (June 1993): 347-353

- Shanker B.S., et.al. "Helmet Use, Pattern of Injury, Medical Outcome, and Costs Among Motorcycle Driver in Maryland. "In Accident Analyses and Prevention. 24 (August 1992) : 385-396
- Steven Prentice – Dunn and Ronald W. Rogers. "Protection Motivation Theory." Health Education Research theory and Practice. Vol.1 (1986) : 153 – 161.
- Wagle, Vithal G. Perkins Christopher and Vallera Alco. "Is Helmet Use Beneficial to Motorcyclists?. In The Journal of Trauma. 34:1 (January 1993) : 120-122.





การวิเคราะห์รายชื่อ

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลอง จำนวนตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.การเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการขับจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องของโชคชะตาเกิดได้กับคนที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย	12	11	13	4	0	0	14	16	8	5
	(30.0)	(27.5)	(32.5)	(10.0)	0	0	(35.0)	(40.0)	(20.0)	(05.0)
2.เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ผู้สวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐานจะมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะเท่ากับผู้ที่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้มาตรฐาน	6	12	14	7	1	0	7	17	11	5
	(15.0)	(30.0)	(35.0)	(17.5)	(2.5)	0	(17.5)	(42.5)	(27.5)	(12.5)
3.การสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	1	0	18	14	7	0	2	10	22	6
	(2.5)	0	(45.0)	(35.0)	(17.5)	0	(5.0)	(25.0)	(55.0)	(15.0)
4.การลดสายยางรัดคางขณะที่สวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้หมวกไม่หลุดขณะเกิดอุบัติเหตุ	0	1	2	25	12	0	0	0	21	19
	0	(2.5)	(5.0)	(62.5)	(30.0)	0	0	0	(52.5)	(47.5)

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง (ต่อ)

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5.หมวกนิรภัยแบบเต็มใบดีกว่าครึ่งใบเพราะช่วยป้องกันใบหน้า	1	1	6	15	17	0	2	3	15	20
และศีรษะได้ดีกว่า	(2.5)	(2.5)	(15.0)	(37.5)	(42.5)	0	(5.0)	(7.5)	(37.5)	(50.0)
6.ถ้าขับจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา	3	17	5	11	4	0	11	7	11	11
	(7.5)	(42.5)	(12.5)	(27.5)	(10.0)	0	(27.5)	(17.5)	(27.5)	(27.5)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่น่าใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการทดลอง
จำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ร่างกายพิการได้	0	1	2	19	18	0	0	2	21	17
		(2.5)	(5.0)	(47.5)	(45.0)			(5.0)	(52.5)	(42.5)
2.อุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 ของอุบัติเหตุจราจร	1	0	5	14	20	0	0	2	19	19
	(2.5)		(12.5)	(35.0)	(50.0)			(5.0)	(47.5)	(47.5)
3.แม้จะมีความพิการจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ก็ยังสามารถศึกษาต่อในสาขาที่ตนเองชอบได้ตามปกติ	6	5	25	3	1	0	0	24	16	0
	(15.0)	(12.5)	(62.5)	(7.5)	(2.5)			(60.0)	(40.0)	
4.ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	1	1	4	18	16	0	0	4	15	21
	(2.5)	(2.5)	(10.0)	(45.0)	(40.0)			(10.0)	(37.5)	(52.2)
5.ผู้ที่พิการทางสมองจากอุบัติเหตุของการขับจักรยานยนต์ทำให้ครอบครัวต้องมียาจ่ายเพิ่มมากขึ้น	0	1	9	15	15	0	0	7	16	17
		(2.5)	(22.5)	(37.5)	(37.5)			(17.5)	(40.0)	(42.5)
6.การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกต้องจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะได้	0	0	5	17	18	0	0	2	19	19
			(12.5)	(42.5)	(45.0)			(5.0)	(47.5)	(47.5)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่แน่ใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในการสามารถตนเองในภารกิจขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อน และหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.นักเรียนสามารถสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับที่รถจักรยานยนต์ได้ ว่าระยะทางจะไกลหรือใกล้	0	3	13	15	9	0	2	7	20	11
2.นักเรียนคาดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับที่ รถจักรยานยนต์	0	2	11	12	15	0	0	9	19	13
3.ถ้าไม่มีตำรวจหรืออาจารย์ประจำหน้าโรงเรียนนักเรียนจะไม่สวม หมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์	7	12	8	8	5	0	5	15	11	9
4.ถ้าทางโรงเรียนไม่มีกฎระเบียบบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับที่ รถจักรยานยนต์นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัย	(17.5)	(30.0)	(20.0)	(20.0)	(12.5)	0	(12.5)	(37.5)	(27.5)	(22.5)
5.ถ้าไม่มีกฎหมายบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นอันขาด	4	15	14	4	3	0	5	20	9	6
6.ต่อจากนี้ไปนักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับที่รถจักรยานยนต์	(10.0)	(37.5)	(35.0)	(10.0)	(7.5)	0	(12.5)	(50.0)	(22.5)	(15.0)
	9	11	15	2	3	0	10	18	7	5
	(22.5)	(27.5)	(37.5)	(5.0)	(7.5)	0	(25.0)	(45.0)	(17.5)	(12.5)
	0	1	14	16	9	0	2	7	21	10
	0	(2.5)	(35.0)	(40.0)	(22.5)	0	(5.0)	(17.5)	(52.5)	(25.0)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่น่าใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิภาพของกรสวมหมวกนิรภัยในขณะที่จับพรีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้	0	0	1	20	19	0	0	2	14	24
	0	0	(2.5)	(50.0)	(47.5)	0	0	(5.0)	(35.0)	(60.0)
2.การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีตรารับรองของ มอก. ก็สามารถป้องกันกรบาดเจ็บที่ศีรษะได้เช่นกัน	5	13	18	3	1	0	16	19	3	2
	(12.5)	(32.5)	(45.0)	(7.5)	(2.5)	0	(40.0)	(47.5)	(7.5)	(5.0)
3.การสวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจับพรีรถจักรยานยนต์ได้ง่าย	6	10	13	10	1	0	4	16	15	5
	(15.0)	(25.0)	(32.5)	(25.0)	(2.5)	0	(10.0)	(40.0)	(37.5)	(12.5)
4.การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ช่วยลดการตายจากกรบาดเจ็บทางสมองได้	0	0	8	18	14	0	1	5	17	17
	0	0	(20.0)	(45.0)	(35.0)	0	(2.5)	(12.5)	(42.5)	(42.5)
5.การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่ทำให้ไม่ต้องเสียเงินค่าปรับ	0	3	4	22	11	0	1	7	16	16
	0	(7.5)	(10.0)	(55.0)	(27.5)	0	(2.5)	(17.5)	(40.0)	(40.0)
6.การรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ได้สวมกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ช่วยลดกรเกิดอุบัติเหตุได้	1	0	8	20	11	0	0	5	16	19
	(2.5)	0	(20.0)	(50.0)	(27.5)	0	0	(12.5)	(40.0)	(47.5)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่น่าใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. การเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องของโชคชะตาเกิดได้กับคนที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย	1	12	13	8	2	5	16	13	5	1
	(2.5)	(30.0)	(32.5)	(20.0)	(5.0)	(12.5)	(40.0)	(32.5)	(12.5)	(2.5)
2. เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้สวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐานจะมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะเท่ากับผู้ที่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้มาตรฐาน	5	6	16	11	2	0	10	15	11	4
	(12.5)	(15.0)	(40.0)	(27.5)	(5.0)	0	(25.0)	(37.5)	(27.5)	(10.0)
3. การสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	0	2	14	20	4	0	1	15	20	4
	0	(5.0)	(35.0)	(50.0)	(10.0)	0	(2.5)	(37.5)	(50.0)	(10.0)
4. การรัดสายยางรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้หมวกไม่หลุดขณะเกิดอุบัติเหตุ	0	0	4	18	18	0	0	2	23	15
	0	0	(10.0)	(45.0)	(45.0)	0	0	(5.0)	(57.5)	(37.5)
5. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบดีกว่าครึ่งใบเพราะช่วยป้องกันใบหน้าและศีรษะได้ดีกว่า	0	1	4	12	23	0	0	6	13	21
	0	(2.5)	(10.0)	(30.0)	(57.5)	0	0	(15.0)	(32.5)	(52.5)
6. ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา	2	4	7	20	7	3	10	6	13	8
	(5.0)	(10.0)	(17.5)	(50.0)	(17.5)	(7.5)	(25.0)	(15.0)	(32.5)	(20.0)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่แน่ใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบกับก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะจากอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์อาจทำให้ร่างกายพิการได้	0	1	0	20	19	0	0	1	25	14
	0	(2.5)	0	(50.0)	(47.5)	0	0	(2.5)	(62.5)	(35.0)
2.อุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 ของอุบัติเหตุจราจร	0	0	5	19	16	0	0	7	20	13
	0	0	(12.5)	(47.5)	(40.0)	0	0	(17.5)	(50.0)	(32.5)
3.แม้จะมีการจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ซึ่งสามารถศึกษาต่อในสาขาที่ตนเองชอบได้ก็ตามปกติ	4	13	17	6	0	2	14	18	4	2
	(10.0)	(32.5)	(42.5)	(15.0)	0	(5.0)	(35.0)	(45.0)	(10.0)	(5.0)
4.ผู้ขับจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	1	0	5	12	22	0	0	3	18	19
	(2.5)	0	(12.5)	(30.0)	(55.0)	0	0	(7.5)	(45.0)	(47.5)
5.ผู้ที่พิการทางสมองจากอุบัติเหตุของการขับจักรยานยนต์ทำให้ครอบครัวต้องมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้น	0	2	5	16	17	0	0	8	19	13
	0	(5.0)	(12.5)	(40.0)	(42.5)	0	0	(20.0)	(47.5)	(32.5)
6.การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกต้องจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะได้	1	1	2	12	24	0	0	3	18	19
	(2.5)	(2.5)	(5.0)	(30.0)	(60.0)	0	0	(7.5)	(45.0)	(47.5)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่แน่ใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในการสามารถตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. นักเรียนสามารถสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ว่าระยะทางจะไกลหรือใกล้	0	5	14	14	7	0	1	20	14	5
	0	(12.5)	(35.0)	(35.0)	(17.5)	0	(2.5)	(50.0)	(35.0)	(12.5)
2. นักเรียนคาดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0	0	7	19	14	0	3	14	19	4
	0	0	(17.5)	(47.5)	(35.0)	0	(7.5)	(35.0)	(47.5)	(10.0)
3. ถ้าไม่มีตำรวจหรืออาจารย์ประจำหน้าโรงเรียนนักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	6	4	15	8	7	0	13	17	4	6
	(15.0)	(10.0)	(37.5)	(20.0)	(17.5)	0	(32.5)	(42.5)	(10.0)	(15.0)
4. ถ้าทางโรงเรียนไม่มีกฎระเบียบบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัย	3	11	10	8	8	0	2	26	6	6
	(7.5)	(27.5)	(25.0)	(20.0)	(20.0)	0	(5.0)	(65.0)	(15.0)	(15.0)
5. ถ้าไม่มีกฎหมายบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นอันขาด	2	6	15	10	7	0	9	17	10	4
	(5.0)	(15.0)	(37.5)	(25.0)	(17.5)	0	(22.5)	(42.5)	(25.0)	(10.0)
6. ต่อจากนี้ไปนักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	0	5	9	13	13	0	1	13	19	7
	0	(12.5)	(22.5)	(32.5)	(32.5)	0	(2.5)	(32.5)	(47.5)	(17.5)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่น่าใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

ตารางที่ 25 จำนวนและร้อยละของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิภาพของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลองจำแนกตามรายชื่อ

ข้อความ	ก่อนทดลอง					หลังทดลอง				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1.การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันอาการบาดเจ็บที่ศีรษะได้	0	0	2	12	26	0	0	5	21	14
	0	0	(5.0)	(30.0)	(35.0)	0	0	(12.5)	(52.5)	(35.0)
2.การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีตรารับรองของ มอก. ก็สามารถป้องกัน การบาดเจ็บที่ศีรษะได้เช่นกัน	8	16	11	5	0	3	21	13	3	0
	(20.0)	(40.0)	(27.5)	(12.5)	0	(7.5)	(52.5)	(32.5)	(7.5)	0
3.การสวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้ง่าย	3	12	10	12	3	3	12	8	12	5
	(7.5)	(30.0)	(25.0)	(30.0)	(7.5)	(7.5)	(30.0)	(20.0)	(30.0)	(12.5)
4.การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ช่วยลดการตายจากการบาดเจ็บ ทางสมองได้	0	1	1	22	16	0	0	10	17	13
	0	(2.5)	(2.5)	(55.0)	(40.0)	0	0	(25.0)	(42.5)	(32.5)
5.การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่ทำให้ไม่ต้องเสียเงิน ค่าปรับ	2	2	2	17	17	0	2	7	18	13
	(5.0)	(5.0)	(5.0)	(42.5)	(42.5)	0	(5.0)	(17.5)	(45.0)	(32.5)
6.การรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ได้สวมก้นักขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้	0	1	3	23	14	0	0	11	17	12
	0	(2.5)	(5.0)	(57.5)	(35.0)	0	0	(27.5)	(42.5)	(30.0)

หมายเหตุ: คะแนน 1 = เห็นด้วยอย่างมาก, 2 = เห็นด้วย, 3 = ไม่แน่ใจ, 4 = ไม่เห็นด้วย, 5 = ไม่เห็นด้วยอย่างมาก

แบบสอบถามการวิจัยเรื่อง
ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

คำชี้แจง แบบสอบถามชุดนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับ ข้อมูลด้านประชากร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงจากการบาดเจ็บ โดยไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 6 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

ส่วนที่ 5 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ขอให้นักเรียนทุกคนตอบแบบสอบถามทุกข้อตรงตามความเป็นจริง และตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุด โดยคำตอบที่ได้จะไม่มีผลต่อการเรียนใด ๆ ทั้งสิ้น

ขอบคุณที่ให้ความร่วมมือ

นางสาวกนกวรรณ บริสุทธิ์

นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์)
สาขาวิชาเอกสุขภาพและพฤติกรรมศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

No.....

แบบสอบถามการวิจัยเรื่อง

การประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย

ในการขับจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ลงในช่องว่าง และหรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

1. ชื่อ.....นามสกุล.....
อายุ.....ปี เพศ ชาย หญิง
2. ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ชั้น
 มัธยมศึกษาปีที่ 4
 มัธยมศึกษาปีที่ 5
 มัธยมศึกษาปีที่ 6
3. ระยะทางจากบ้านของนักเรียนมายังโรงเรียนประมาณ.....กิโลเมตร
4. สภาพของพื้นผิวทางที่นักเรียนขับจักรยานยนต์มาโรงเรียนมีลักษณะ
 ถนนราบเรียบดี ไม่มีหลุมหรือบ่อ
 ถนนดี บางช่วงมีหลุมบ่อหรือพื้นผิวไม่เรียบ
 ถนนดีบ้าง ไม่ดีบ้างตามฤดูกาล
 อื่น ๆ.....
5. นักเรียนขับจักรยานยนต์มานาน.....ปี
6. ในรอบ 1 สัปดาห์นักเรียนขับจักรยานยนต์มาโรงเรียน
 1 วัน 4 วัน
 2 วัน ทุกวัน
 3 วัน
7. รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนใช้ขับขี่ประจำมีขนาดกี่ซี.ซี.
 ต่ำกว่า 90 ซี.ซี.
 90 ซี.ซี.
 100 ซี.ซี.

- สูงกว่า 100 ซี.ซี. โปรตระกูลยี่ห้อ.....
- ไม่ทราบ
8. นักเรียนมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
- มี
- ไม่มี เพราะ.....
9. นักเรียนมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่
- ไม่มี (ข้ามไปทำข้อ 10)
- มี **ตอบคำถามต่อไปนี้**
- ↓
- 1.นักเรียนใช้หมวกนิรภัยมานานกี่ปี
- ใช้หมวกนิรภัยไม่ถึง 1 ปี
- ใช้หมวกนิรภัยมากกว่า 1 ปี - 2 ปี
- ใช้หมวกนิรภัยมากกว่า 2 ปี - 3 ปี
- ใช้หมวกนิรภัย 3 ปีขึ้นไป
- 2.หมวกนิรภัยของนักเรียนมี มอก. (มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม) รับรองหรือไม่
- มี
- ไม่มี
- ไม่ทราบ / ไม่แน่ใจ
- 10.นักเรียนเคยทราบถึงกฎหมายการใช้หมวกนิรภัยหรือไม่
- ไม่ทราบ (ข้ามไปทำข้อ11)
- ทราบ **ตอบคำถามต่อไปนี้**
- ↓
- ถ้า **ทราบ** ทราบจากแหล่งใดมากที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- วิทยุ
- หนังสือพิมพ์
- โทรทัศน์
- เพื่อน
- อื่น ๆ ระบุ.....

11. นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่

- สวมทุกครั้ง เพราะ.....
- สวมบางครั้ง เพราะ.....
- ไม่สวม เพราะ.....

12. ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

- ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 13)
- เคย

ถ้า **เคย** ได้รับอุบัติเหตุ ตอบคำถามต่อไปนี้



1. จำนวนครั้งของอุบัติเหตุ.....ครั้ง
2. ขณะประสบอุบัติเหตุนั้นสวมหมวกนิรภัยหรือไม่

สวม ไม่สวม
3. ขณะประสบอุบัติเหตุนั้น ความรุนแรงที่ได้รับเป็นอย่างไร

บาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องไปรับการรักษา

บาดเจ็บไปรักษาแต่ไม่ต้องนอนโรงพยาบาล

บาดเจ็บมากต้องนอนโรงพยาบาล

13. ในรอบ 1 ปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เคยถูกตำรวจเรียกหรือไม่

- ไม่เคย
- เคย

ถ้า **เคย** สาเหตุที่ถูกตำรวจเรียกเพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ขับรถจักรยานยนต์ผิดกฎจราจร
- สภาพของรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์
- ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์
- ไม่สวมหมวกนิรภัย
- อื่น ๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความรู้สึก ความคิดเห็นของนักเรียนที่มีต่อข้อความในแต่ละประโยคเพียงความคิดเห็นเดียวเท่านั้น

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างมาก	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างมาก
1.การเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องของโชคชะตามีโอกาสเกิดได้กับคนที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย					
2.เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐานจะมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะเท่ากับผู้ที่สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน					
3.การสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
4.การรัดสายยางรัดคางขณะที่สวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้หมวกไม่หลุด					
5.หมวกนิรภัยแบบเต็มใบดีกว่าครึ่งใบเพราะช่วยป้องกันใบหน้าและศีรษะได้ดีกว่า					
6.ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา					

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความรู้สึก ความคิดเห็นของนักเรียนที่มีต่อข้อความในแต่ละประโยคเพียงความคิดเห็นเดียวเท่านั้น

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างมาก	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างมาก
1. การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ร่างกายพิการได้					
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 ของอุบัติเหตุจราจร					
3. แม้จะมีความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก็ยังสามารถศึกษาต่อในสาขาที่ตนเองชอบได้ตามปกติ					
4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย					
5. ผู้ที่พิการทางสมองจากอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ครอบครัวต้องมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้น					
6. การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกต้องจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะได้					

ส่วนที่ 4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความรู้สึก ความคิดเห็นของนักเรียนที่มี
 ต่อข้อความในแต่ละประโยคเพียงความคิดเห็นเดียวเท่านั้น

ข้อความ	เชื่อมั่น อย่าง มากที่สุด	เชื่อมั่น มาก	เชื่อมั่น ปาน กลาง	เชื่อมั่น น้อย	ทำ ไม่ได้
1.นักเรียนสามารถสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ว่าระยะทางจะไกลหรือใกล้					
2.นักเรียนคาดสายยางรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
3.ถ้าไม่มีตำรวจหรืออาจารย์เเวรประจำหน้าโรงเรียนนักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
4.ถ้าทางโรงเรียนไม่มีกฎระเบียบบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัย					
5.ถ้าไม่มีกฎหมายมาบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนจะไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นอันขาด					
6.ต่อจากนี้ไปนักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					

ส่วนที่ 5 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความรู้สึก ความคิดเห็นของนักเรียนที่มี
 ต่อข้อความในแต่ละประโยคเพียงความคิดเห็นเดียวเท่านั้น

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง มาก	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง มาก
1.การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้					
2.การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีตรารับรองของ มอก. ก็ สามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้เช่นกัน					
3.การสวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่าย					
4.การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ช่วยลดการตายจาก การบาดเจ็บทางสมองได้					
5.การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่ทำให้ไม่ต้อง เสียเงินค่าปรับ					
6.การรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้					

ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง □ และหรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

ในรอบ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งหรือไม่

1. ในระยะทางการขับขี่จาก บ้านมาโรงเรียน

- ไม่สวมหมวกนิรภัย (ข้ามไปทำข้อ 2)
- สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง (ตอบคำถามต่อไปนี้)



นักเรียนสวมหมวกนิรภัย วันต่อสัปดาห์

นักเรียนสวมในช่วงเวลาใดมากที่สุด.....น. (ระบุเป็นตัวเลข)

ถ้าสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือบางครั้งนักเรียนสวมหมวกนิรภัยตลอดทางหรือไม่

- สวมหมวกนิรภัยตลอดทางเพราะ
- ไม่สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง เพราะ

ถ้าสวมหมวกนิรภัยนักเรียนรัดสายรัดคางทุกครั้งหรือไม่

- ไม่ใช้สายรัดคาง เพราะ.....
- ใช้สายรัดคางทุกครั้ง เพราะ
- ใช้สายรัดคางบางครั้ง เพราะ

2. ในระยะทางการขับขี่จาก โรงเรียนกลับบ้าน

- ไม่สวมหมวกนิรภัย (ข้ามไปทำข้อ 3)
- สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง (ตอบคำถามต่อไปนี้)



นักเรียนสวมหมวกนิรภัย วันต่อสัปดาห์

นักเรียนสวมในช่วงเวลา.....น. (ระบุเป็นตัวเลข)

ถ้าสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือบางครั้งนักเรียนสวมหมวกนิรภัยตลอดทางหรือไม่

- สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง เพราะ
- ไม่สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง เพราะ

ถ้าสวมหมวกนิรภัยนักเรียนรัดสายยางรัดคางทุกครั้งหรือไม่

- ไม่ใช้สายรัดคาง เพราะ
- ใช้สายรัดคางทุกครั้ง เพราะ
- ใช้สายรัดคางบางครั้ง เพราะ

3. สาเหตุที่นักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ทำให้พุดคุยกับเพื่อนไม่ได้ | <input type="checkbox"/> ใส่แล้วทำให้มีอาการปวดศีรษะ |
| <input type="checkbox"/> ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์มือถือ | <input type="checkbox"/> ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง |
| <input type="checkbox"/> หมวกมีขนาดใหญ่ เทอะทะ เเขย | <input type="checkbox"/> ถูกเพื่อนล้อ |
| <input type="checkbox"/> เพราะขับรถในระยะทางใกล้ ๆ ไม่เกิน 2 กิโลเมตร | |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ | |

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาว กนกวรรณ บริสุทธิ์
วัน เดือน ปีเกิด	28 เมษายน 2512
สถานที่เกิด	จังหวัดกำแพงเพชร ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ราชบุรี, พ.ศ.2532-2534 ประกาศนียบัตรพยาบาลและผดุงครรภ์ ระดับต้น วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ราชบุรี, พ.ศ.2539-2541 พยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล, พ.ศ. 2546-2549 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ. 2550
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน	พ.ศ. 2534 — ปัจจุบัน โรงพยาบาลวัดเพลง จังหวัดราชบุรี ตำแหน่ง : พยาบาลวิชาชีพ ระดับ 7