

ชื่อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในเขตเทศบาลนครยะลา
ผู้เขียน	นางสาวสุรวิทย์ สะอิดี
สาขาวิชา	พยาบาลศาสตร์
ปีการศึกษา	2547

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น และหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยการรับรู้ และปัจจัยช้กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนวัยผู้ใหญ่ตอนต้นที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปีที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา จำนวน 200 ราย เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ 1) แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป 2) แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถจักรยานยนต์ 3) แบบสอบถามปัจจัยการรับรู้ต่อสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 4) แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น วิเคราะห์ข้อมูลโดยแจกแจงความถี่ ร้อยละ พิสัย ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ผลการศึกษาพบว่า

1. กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี (\bar{X} =2.21, SD=. 35)
2. ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ อาชีพ และความเร็วเฉลี่ยในการขับขีที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.37, p<.01$; $r=-.23, p<.01$) การรับรู้ถึงการให้คุณค่าบุคคลใกล้ชิดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.40, p<.01$) ในส่วนของระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับขี และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

3. ปัจจัยด้านการรับรู้โดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.47, p<.01$) โดยที่การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.46, p<.01$; $r=.33, p<.01$; $r=.45, p<.01$; $r=.33, p<.01$ ตามลำดับ) ในส่วนของการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.27, p<.01$)

4. ปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข่าวสารมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.21, p<.01$) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.16, p<.05$) ส่วนการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการศึกษาครั้งนี้เป็นประโยชน์กับบุคลากรที่มีสุขภาพพลอดจณเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องที่จะช่วยหาวิธีการส่งเสริมให้ความรู้ และสร้างจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์แก่ประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะวัยผู้ใหญ่ตอนต้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการป้องกันที่ถูกต้องปลอดภัย เป็นการช่วยป้องกัน และลดอุบัติเหตุได้ในอนาคต

Thesis Title	Factors Related to Behaviors in Preventing Motorcycle Accidents among Young Adults in Yala Municipality
Author	Miss Sureewan Sa-e-di
Major Program	Nursing Science
Academic Year	2004

Abstract

This study aimed to describe behaviors in preventing motorcycle accidents and to examine the relationships among personal factors, factors related to perception of driving behaviors, cue factors and preventive behaviors of motorcycle accidents among young adults. The subjects were 200 young adult motorcyclists aged between 18-30 years in Yala Municipality. Purposive sampling technique was used. The questionnaires used for data collection consisted of 4 parts: 1) demographic information 2) personal information regarding the driving behaviors 3) perception of driving behaviors, and 4) preventive behaviors of motorcycle accidents. The data were analyzed using frequency, percentage, range, mean, and standard deviation. Pearson's Product Moment Correlation Coefficient was used to describe the relationships among the studied variables.

The results were as follows:

1. The mean scores of behaviors in preventing motorcycle accidents was at a high level (\bar{X} =2.21, SD=. 35, possible range 0-3) .
2. For personal factors, type of occupation and driving speed had a negative correlation with the preventive behaviors ($r=-.37$, $p<.01$; $r=-.23$, $p<.01$). Relationship with significant others had a positive correlation with the preventive behaviors ($r=.40$, $p<.01$). Educational level, accident experience, and experience of driving motorcycle were not significantly correlated with the preventive behaviors.

3. Factors related to perception of driving behaviors had positive correlations with preventive behaviors ($r=.47$, $p<.01$). For each subscale, it was found that the perceived susceptibility, the perceived severity, the perceived threat, and the perceived benefit had positive correlations with preventive behaviors ($r=.46$, $p<.01$; $r=.33$, $p<.01$; $r=.45$, $p<.01$ and $r=.33$, $p<.01$ respectively), whereas the perceived barrier had a negative correlation with the preventive behaviors ($r=-.27$, $p<.01$).

4. The cue factors, i.e., receiving information from the medias or others, had a positive correlation with the preventive behaviors ($r=.21$, $p<.01$) and experiences of having accidents in the family had a negative correlation with the preventive behaviors ($r=-.16$, $p<.01$) and the traffic regulations and monitoring had no correlation with the preventive behaviors.

The findings are beneficial for health care providers and related officers in order to develop instruments to increase knowledge and awareness of people regarding preventive behaviors to prevent motorcycle accidents, especially young adults. It is expected that this effort would enhance safety of the general public while driving motorcycles and that thus would lessen the incidence of road accidents.