

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงบรรยายเพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น และศึกษาหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี ทั้งเพศชาย และเพศหญิงที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา จังหวัดยะลา ในปี พ.ศ. 2547 จำนวน 200 ราย

การนำเสนอผลการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยายดังนี้

- 1 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2 คะแนนปัจจัยการรับรู้โดยรวม ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 3 คะแนนพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 4 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.5 มีอายุเฉลี่ย 24.5 ปี (SD=3.18) ระดับการศึกษาเฉลี่ย 14.76 ปี (SD=1.61) ประกอบอาชีพรับจ้าง/ค้าขาย และประกอบธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด ร้อยละ 39 รองลงมาเป็นนักเรียน/นักศึกษา และแม่บ้าน ร้อยละ 36 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 8.95 ปี (SD=4.13) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่อยู่ในช่วง 8-14 ปี ร้อยละ 49.5 ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ 63 กิโลเมตร/ชั่วโมง (SD=14.03) ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วในการขับขี่อยู่ในช่วง 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 76.5 กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 1.56 ครั้ง (SD=1.82) และส่วนใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุมาแล้ว 1-3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 63.5 สมาชิกในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 53 ส่วนในเรื่องการได้รับข่าวสารพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข้อมูล

ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจลาจลทางโทรทัศน์มากที่สุด ร้อยละ 97 รองลงมาเป็นวิทยุ และหนังสือพิมพ์ ร้อยละ 83.5 และ 76.5 ตามลำดับ ดังแสดงในตาราง 2

ตาราง 2

แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และแหล่งที่มาของข้อมูล ข่าวสาร (N= 200)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	67	33.5
หญิง	133	66.5
อายุ (\bar{X} 24.5 , SD 3.18, range 18-30)		
ระดับการศึกษา (\bar{X} 14.76, SD 1.61, range 6 -16)		
6 – 12 ปี	31	15.5
13 -16 ปี	169	84.5
อาชีพ		
รับจ้าง / ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	78	39.0
นักเรียน / นักศึกษา / แม่บ้าน	72	36.0
รับราชการ / รัฐวิสาหกิจ	50	25.0
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ (\bar{X} 8.95, SD 4.13, range 1-21)		
1 –7 ปี	76	38.0
8 –14 ปี	99	49.5
15 –21 ปี	25	12.5
ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ (\bar{X} 63.0, SD 14.03, range 30-120)		
30– 50 กม./ชม.	41	20.5
60-80 กม./ชม.	153	76.5
90-120 กม./ชม.	6	3.0

ตาราง 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ (\bar{X} 1.56, SD 1.82, range 0-12)		
ไม่เคย	54	27.0
1-3 ครั้ง	127	63.5
4-6 ครั้ง	15	7.5
7 ครั้งขึ้นไป	4	2.0
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว (\bar{X} .94, SD 1.19, range 0-5)		
ไม่เคย	106	53.0
1-2 ครั้ง	72	36.0
3 ครั้งขึ้นไป	22	11.0
แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
โทรทัศน์	194	97.0
วิทยุ	167	83.5
หนังสือพิมพ์	153	76.5
ป้ายรณรงค์	131	65.5
แผ่นพับ/โปสเตอร์	79	39.5
เพื่อน	78	39.0
บุคคลในครอบครัว	72	36.0
การอบรม/สัมมนา/อินเตอร์เน็ต	72	36.0

สำหรับชนิดของข้อมูลข่าวสาร พบว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ในช่วง 1-2 เดือนที่ผ่านมา โดยเฉลี่ย 1.69 (SD=.45) แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีคะแนนของการได้รับข้อมูลข่าวสารปานกลาง โดยในรายชื่อกลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเปิดไฟใส่หมวกในระดับสูง (\bar{X} =2.45, SD=. 68) และได้รับข่าวสารการตัดคะแนนใบขับขี่ในระดับต่ำ (\bar{X} =. 85, SD=. 82) ดังแสดงในตาราง 3

ตาราง 3

แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการได้รับข่าวสาร จำแนกตามรายข้อ และโดยรวม (N=200)

ข้อมูลข่าวสาร	\bar{X}	SD	ระดับคะแนน
1. การเปิดไฟใส่หมวก	2.45	.68	ระดับสูง
2. การขับขี่ปลอดภัยปฏิบัติตามกฎจราจร	2.13	.80	ระดับสูง
3. ข่าวสารการเกิดอุบัติเหตุจราจร	1.94	.76	ระดับปานกลาง
4. เมาไม่ขับ	1.77	1.09	ระดับปานกลาง
5. การจำกัดความเร็วในการขับขี่	1.68	.88	ระดับปานกลาง
6. การงดโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเวลา 5.00-22.00 น.	1.47	.92	ระดับปานกลาง
7. การห้ามคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	1.45	.84	ระดับปานกลาง
8. โครงการถนนสีขาว	1.43	.89	ระดับปานกลาง
9. การตัดคะแนนใบขับขี่	.85	.82	ระดับต่ำ
รวม	1.69	.45	ระดับปานกลาง

ในส่วนของการตรวจตราของจราจร ในช่วง 1-2 เดือนที่ผ่านมา ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยได้รับการตรวจหรือพบเห็นการตรวจของเจ้าหน้าที่จราจรในเรื่องใบอนุญาตขับขี่มากที่สุดร้อยละ 77.5 รองลงมาเป็นการสวมหมวกนิรภัย และป้ายทะเบียนและเอกสารคู่มือรถ ร้อยละ 75 และ 63 ตามลำดับ ดังรายละเอียดในตาราง 4

ตาราง 4

แสดงจำนวน ร้อยละของการได้รับการตรวจ หรือพบเห็นการตรวจตราของจรรยาจำแนกตาม รายชื่อ (N=200)

การตรวจตราของจรรยา	ไม่เคย		เคย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ใบอนุญาตขับขี่	45	22.5	155	77.5
2. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	50	25.0	150	75.0
3. ป้ายทะเบียนและเอกสารคู่มือรถ	74	37.0	126	63.0
4. ขับขี่ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	119	59.5	81	40.5
5. ดัดแปลงสภาพรถ	15	7.5	43	21.5
6. ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร/ขับขี่เร็วเกินกำหนด	15	7.5	42	21.0
7. การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์	19	9.5	10	5.0

สำหรับในเรื่องการให้คุณค่าเกี่ยวกับบุคคลใกล้ชิด ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ต่อการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดโดยรวมเท่ากับ 3.98 (SD=.62) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีคะแนนของการรับรู้ต่อการให้ความสำคัญในการปฏิบัติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดระดับสูง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อการให้ความสำคัญในการปฏิบัติเกี่ยวกับในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในระดับดี โดยที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ต่อการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดในหัวข้อ “คนใกล้ชิดของท่านเปิดไฟหน้าทั้งกลางวัน และกลางคืนขณะขับขี่” ในระดับสูง (\bar{X} =4.22, SD=. 99) รองลงมาเป็นหัวข้อ “คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่รู้สึก ง่วงนอน อ่อนเพลีย เหนื่อยล้า” (\bar{X} =4.20, SD=1.03) และ “คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเรื่องกลุ่มใจ หงุดหงิด ไม่สบายใจ” เป็นหัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้คุณค่าในระดับปานกลาง (\bar{X} =3.60, SD=1.04) ดังแสดงในตาราง 5

ตาราง 5

แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดตามรายชื่อ และโดยรวม (N=200)

การให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด	\bar{X}	SD	ระดับคะแนน
1.คนใกล้ชิดของท่านเปิดไฟหน้าทั้งกลางวัน และกลางคืนขณะขับขี	4.22	.99	ระดับสูง
2.คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่ รู้สึกง่วงนอน อ่อนเพลีย เหนื่อยล้า	4.20	1.03	ระดับสูง
3.คนใกล้ชิดของท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องทุก ครั้งแม้จะขับขีรถในระยะทางใกล้ๆก็ตาม	4.15	.99	ระดับสูง
4.คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขีรถเมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	4.07	1.23	ระดับสูง
5.คนใกล้ชิดของท่านขับขีฝ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจร /สัญญาณไฟแดง	4.04	1.22	ระดับสูง
6.คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์เมื่อรับประทานยาที่ทำให้ง่วง นอน เช่น ยาแก้หวัด ลดน้ำมูก	3.91	1.06	ระดับสูง
7.คนใกล้ชิดของท่านชอบเลี้ยว/แซงหรือขับขีรถตัดหน้าคันอื่นในระยะ กระชั้นชิด	3.89	1.25	ระดับสูง
8.คนใกล้ชิดของท่านไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี	3.73	1.06	ระดับสูง
9.คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเรื่องกลุ่มใจ หงุดหงิด ไม่สบายใจ	3.60	1.04	ระดับ ปานกลาง
รวม	3.98	.62	ระดับสูง

คะแนนปัจจัยการรับรู้

กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนการรับรู้โดยรวมเฉลี่ย 4.00 (SD=.45) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างมี
คะแนนของการรับรู้ระดับสูง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้อยู่ในระดับดี โดยมีคะแนน
ของการรับรู้ความรุนแรงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับสูงสุด (\bar{X} =4.25, SD=.57) และมี

คะแนนของการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง (\bar{X} =2.52, SD=. 77) ดังแสดงในตาราง 6

ตาราง 6

แสดงพิสัย ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของคะแนนปัจจัยการรับรู้ (จำแนกตาม) รายด้านและโดยรวม (N=200)

ปัจจัยการรับรู้	range	\bar{X}	SD	ระดับคะแนน
การรับรู้ความรุนแรง	2.50-5.0	4.25	.57	ระดับสูง
การรับรู้ภาวะคุกคาม	2.69-5.0	4.23	.51	ระดับสูง
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	2.20-5.00	4.21	.58	ระดับสูง
การรับรู้ประโยชน์	2.00-5.00	4.20	.57	ระดับสูง
การรับรู้อุปสรรค	1.00-4.38	2.52	.77	ระดับปานกลาง
การรับรู้โดยรวม	2.78-5.00	4.00	.45	ระดับสูง

คะแนนพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับสูง คือมีคะแนนเฉลี่ย 2.21 (SD=.35) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับดี เมื่อพิจารณาในรายด้านพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนของพฤติกรรมการป้องกันในระดับดี เช่นเดียวกัน โดยมีคะแนนสูงสุดในด้านการมีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย ($\bar{X}=2.27$, SD=.37) รองลงมาเป็น ด้านการหลีกเลี่ยงการดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท ($\bar{X}=2.26$, SD=.71) ดังแสดงรายละเอียดในตาราง 7

ตาราง 7

แสดงพิสัย ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของคะแนนพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จำแนกตามรายด้านและโดยรวม (N=200)

พฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	range	\bar{X}	SD	ระดับคะแนน
การขับขี่ที่ปลอดภัย	1.18-3.00	2.27	.37	ระดับดี
การหลีกเลี่ยงการดื่มสุราและยา	.33-3.00	2.26	.71	ระดับดี
ความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจ	.75-3.00	2.09	.53	ระดับดี
การสวมหมวกนิรภัย	.60-3.00	2.01	.56	ระดับดี
พฤติกรรมการป้องกันโดยรวม	1.18-3.00	2.21	.35	ระดับดี

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยการรับรู้ ปัจจัยชักนำ กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

จากผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยการรับรู้ ปัจจัยชักนำ กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นด้วยสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation) พบว่า ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ อาชีพ และการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.37, p<.01$ และ $r=.40, p<.01$ ตามลำดับ) ปัจจัยความเร็วเฉลี่ยในการขับที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.23, p<.01$) ปัจจัยการรับรู้โดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.47, p<.01$) โดยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์ต่อการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.46, p<.01$; $r=.33, p<.01$; $r=.45, p<.01$ และ $r=.33, p<.01$ ตามลำดับ) ส่วนการรับรู้อุปสรรคต่อการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.27, p<.01$) ปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข่าวสารอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.21, p<.01$) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.16, p<.01$) ดังแสดงในตาราง 8

ตาราง 8

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยการรับรู้ ปัจจัยชักนำ กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (N=200)

ตัวแปร	พฤติกรรมการป้องกัน
ปัจจัยด้านบุคคล	r

ระดับการศึกษา	.05
อาชีพ	.37**
การให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด	.40**
ความเร็วเฉลี่ยในการขับชี่	-.23**
ประสบการณ์การขับชี่	.09
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	-.09
ปัจจัยด้านการรับรู้	.47**
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	.46**
การรับรู้ความรุนแรง	.33**
การรับรู้ภาวะคุกคาม	.45**
การรับรู้ประโยชน์	.33**
การรับรู้อุปสรรค	-.27**
ปัจจัยชักนำ	
การได้รับข่าวสาร	.21**
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว	-.16*
การตรวจตราของจราจร	-.04

*P < .05 **P < .01

อภิปรายผล

การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในครั้งนี ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยายซึ่งผู้วิจัยได้อภิปรายผล โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่รถจักรยานยนต์

จากตาราง 2 ข้อมูลทั่วไป ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุเฉลี่ย 24.5 ปี มีการศึกษาเฉลี่ยอยู่ในระดับอนุปริญญา ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ รับจ้าง ค้าขาย และประกอบธุรกิจส่วนตัว แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลาเป็นชุมชนเมือง มีความความสะดวกสบายในการเข้าถึงสถานบริการของรัฐ การคมนาคมขนส่งและการติด

ต่อสื่อสาร มีสถานที่ราชการที่สำคัญ และมีสถาบันทางเศรษฐกิจสังคมตั้งอยู่มาก ทำให้ในอำเภอเมืองจะมีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุดของจังหวัด โดยโครงสร้างประชากรจังหวัดยะลาเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ในเขตเทศบาลได้มีการขยายการพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นการขยายตัวทางการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพการศึกษาภายในเขตเมือง โดยมีเทศบาลนครยะลาเป็นศูนย์กลาง นำไปสู่ความเป็นเลิศทางการศึกษา ส่งผลให้ประชาชนมีความตื่นตัวที่จะร่ำเรียนในชั้นที่สูงขึ้นจึงส่งบุตรหลานมาเรียนในชั้นที่สูงขึ้น (เทศบาลนครยะลา, 2546) และในเมืองยะลาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการค้าที่สำคัญ ทำให้ประชาชนมีการประกอบอาชีพหลากหลาย ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการบริการ ธุรกิจการค้า (Anonymous, 2546) ทำให้พบว่ากลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพ รับจ้าง ค้าขาย และประกอบธุรกิจส่วนตัว เป็นส่วนใหญ่ โดยภาพรวมเมืองยะลาเป็นชุมชนเมืองที่มีการพัฒนาหลายด้านโดยเฉพาะด้านการคมนาคมและการติดต่อสื่อสาร รถจักรยานยนต์จึงเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชนทั่วไปที่ใช้ในชีวิตประจำวันในยุคสมัยใหม่ ชีวิตผูกพันกับเวลามากขึ้นเนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่สะดวกคล่องตัว สัญจรไปยังจุดหมายได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว ราคาไม่แพงมากเมื่อเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่น (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข, 2538) ทำให้พบบุคคลวัยนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 8-14 ปี ร้อยละ 49.5 และมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 8.95 ปี แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการเริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่เยาว์วัย อาจเป็นเพราะรถจักรยานยนต์ได้รับการยอมรับเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคมในสมัยนี้ และเป็นที่ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย เพราะเป็นยานพาหนะที่มีรูปร่างกระทัดรัด หัดขับได้ง่าย (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2538) และประกอบกับเมื่อมีอายุครบ 15 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปก็สามารถขอมิใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แบบชั่วคราวได้ (Ratchaburi Police, 2546) จึงอาจเป็นเหตุผลให้มีการเริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุยังน้อย ทำให้พบว่ากลุ่มตัวอย่างในวัยนี้มีประสบการณ์การขับขี่เฉลี่ยอยู่ในช่วงที่กล่าวมาได้

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 76.5 โดยภาพรวมใช้ความเร็วเฉลี่ย 63 กิโลเมตร/ชั่วโมง แสดงให้เห็นว่า การที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเฉลี่ยในช่วงนี้เพราะเป็นการขับขี่ในเมืองที่มีการจราจรขั้วไขว่ และในทางร่วมแยกในเขตเทศบาลนครยะลาจะมีสัญญาณไฟจราจรติดอยู่ทั่วไป จึงทำให้ในการขับขี่ใช้ความเร็วได้ไม่มาก

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 1-3 ครั้ง โดยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 1.56 ครั้ง อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มากขึ้น จึงมีทักษะ ความชำนาญในการขับขี่ มีความระมัดระวังในการขับขี่สูง และจากความเร็วเฉลี่ยที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการขับขี่อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนดตามกฎหมายกระทรวงในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือใช้ความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง (สุรียัน, 2546) เป็นความเร็วที่เมื่อเกิดเหตุการณ์กระทันหันสามารถลดความเร็วลงได้อย่างทันท่วงทีและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ รวมทั้งเป็นความเร็วที่ประหยัดน้ำมันในยุคพลังงานเชื้อเพลิงมีราคาแพง (ยอดชาย, 2546)

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างไม่เคยมีสมาชิกในครอบครัวได้รับอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งจากการที่บุคคลในครอบครัวหรือบุคคลใกล้ชิดมีสุขภาพดี ไม่มีประสบการณ์การเจ็บป่วย ทำให้มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ำ (Janz & Becker, 1984) แต่จากการที่กลุ่มตัวอย่างเองส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มาแล้ว ทำให้ของสมาชิกในครอบครัวมีการรับรู้ถึงแม้ว่าจะเป็นการได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยหรือรุนแรง ย่อมมีผลกระทบต่อจิตใจของสมาชิกในครอบครัว มีผลทำให้เกิดการปรับตัวเปลี่ยนแปลงความรู้สึกนึกคิด และพยายามที่จะหลีกเลี่ยงการมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้บุคคลย่อมมีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสาร จากผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการได้รับข่าวสารมาจากสื่อที่หลากหลาย โดยได้รับข่าวสารทางโทรทัศน์มากที่สุด (ร้อยละ 97) รองลงมาเป็น วิทยุ หนังสือพิมพ์ และป้ายรณรงค์ (ร้อยละ 83.5, 76.5 และ 65.5 ตามลำดับ) และจากการที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารทางโทรทัศน์มากที่สุด เพราะว่ามีสื่อประเภทโทรทัศน์เป็นสื่อได้ฟัง และเห็นภาพประกอบไปพร้อมกันและได้เห็นภาพที่ไม่ใช่ภาพนิ่ง มีสีสันเหมือนธรรมชาติและชีวิตจริงสามารถสื่อเข้าถึงบุคคลทั่วไปได้ง่าย ซึ่งเป็นจุดดึงดูดให้เกิดความสนใจถึงขนาดให้ผู้รับสื่อตั้งใจ ซึ่งในสังคมปัจจุบันสื่อประเภทโทรทัศน์จัดเป็นสื่อประเภทที่ประชาชนให้ความสนใจมากที่สุด (อานันท์, 2544)

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยโดยรวมของการได้รับข่าวสารเฉลี่ย 1.69 (SD=.45) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนของการได้รับข่าวสารปานกลาง (ตาราง 3) ซึ่งจากข้อมูลในจังหวัดยะลามีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างมาก ในการทำโครงการจะมีการประสานงานกันระหว่างกลุ่มงาน

จรรยาของสถานีตำรวจภูธรยะลา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และกรมการขนส่งทางบกมีโครงการหลายโครงการเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 ได้แก่ โครงการยวชนจรรยา ซึ่งจัดโครงการในโรงเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษารวมทั้งอาชีวศึกษาโดยอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โครงการกวดวินัยจรรยา และการกวดขันบังคับใช้กฎผู้ขับขี่รถ ในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ช่วงปีใหม่จะมีโครงการรณรงค์เมาไม่ขับ โครงการขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกในปี พ.ศ. 2547 นอกจากการจัดโครงการแล้วยังมีการติดป้ายรณรงค์ไว้ตามถนนสายหลักในเขตเทศบาล เช่น การเปิดไฟใส่หมวก สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งก่อนขับขี่ ฯลฯ (กลุ่มงานจรรยา, 2546) และในปัจจุบันการรณรงค์ในเรื่องการเปิดไฟใส่หมวก หรือการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่ เป็นการรณรงค์อย่างต่อเนื่องและให้มีการปฏิบัติเป็นประจำเวลาขับขี่รถ ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการได้รับข่าวสารในหัวข้อดังกล่าวมาก ดังในการได้รับข่าวสารรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเปิดไฟใส่หมวกสูงสุด ($\bar{X}=2.45$, $SD=.68$) รองลงมาเป็นการขับขี่ปลอดภัยปฏิบัติตามกฎจราจร ($\bar{X}=2.13$, $SD=.80$) ส่วนในเรื่องการตัดคะแนนใบขับขี่ ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข้อมูลน้อยที่สุด ($\bar{X}=.85$, $SD=.82$) เป็นเพราะว่าในหัวข้อดังกล่าวเป็นเรื่องใหม่สำหรับในส่วนภูมิภาคส่วนใหญ่เริ่มมีการปฏิบัติกันบ้างในเขตเมืองหลวงคือในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังไม่มีมีการประชาสัมพันธ์กันอย่างแพร่หลายมากนัก โดยเฉพาะในส่วนภูมิภาคและในจังหวัดยะลาเองก็ยังไม่ได้เริ่มมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารหรือมีการใช้จริงจริงจังจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารน้อย โดยภาพรวมถึงแม้ว่าจะมีการรณรงค์ค่อนข้างมากแต่ในสภาวะปัจจุบันมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่สงบเรียบร้อยในเขต 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งรวมถึงจังหวัดยะลาด้วย ทำให้ส่งผลต่อการเผยแพร่ข่าวสาร และประชาชนโดยทั่วไปจะให้ความสนใจเกี่ยวกับปัญหาความไม่สงบเรียบร้อยในจังหวัดมากกว่าข้อมูลข่าวสารด้านอื่นๆ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจรรยาปานกลางได้

จากตาราง 4 ในเรื่องการตรวจตราของจรรยา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยได้รับการตรวจและพบเห็นการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จรรยาในช่วง 1-2 เดือน มากที่สุดในเรื่องของการตรวจใบอนุญาตขับขี่ รองลงมาเป็นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และป้ายทะเบียนเอกสารคู่มือรถคิดเป็นร้อยละ 77.5, 75.0 และ 63.0 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจตราในเรื่องดังกล่าวเป็นการตรวจหลักตามปกติของเจ้าหน้าที่จรรยา และจากการตั้งด่านตรวจของเจ้าหน้าที่จรรยาส่วนใหญ่จะเน้นการตรวจจับในหัวข้อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การตรวจใบอนุญาตขับขี่และป้ายทะเบียนเอกสารคู่มือรถมากกว่า และกลุ่มตัวอย่างได้รับตรวจหรือพบเห็นน้อยที่สุดคือ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ร้อยละ 5 อาจเป็นเพราะมีข้อจำกัดในเรื่องอุปกรณ์การตรวจวัด และ

ในการตรวจต้องใช้ความชำนาญในการตรวจ ดังนั้นในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์จะเป็นหัวข้อที่มีการตรวจเพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลต่างๆ และนอกจากนี้อาจมาจากอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่จราจรเมื่อเปรียบเทียบกับกรปฏิบัติงานแล้วยังไม่เพียงพอ เพราะเจ้าหน้าที่จราจรทำหน้าที่รับผิดชอบงานในหน้าที่ 2 งาน คืองานจราจร และงานป้องกันปราบปราม โดยมีอัตรากำลัง 37 นาย เป็นชั้นสัญญาบัตร 5 นาย และชั้นประทวน 32 นาย ช่วยราชการ 5 นาย ช่วยราชการนอกหน่วยอีก 2 นาย และปฏิบัติงานด้านจราจรคือออกตรวจในพื้นที่จริงๆ เพียง 24 นาย และจากการสอบถามเจ้าหน้าที่จราจรพบว่าในช่วงระยะที่ผ่านมาจนปัจจุบันจากปัญหาความไม่สงบในพื้นที่ ทำให้เจ้าหน้าที่จราจรเน้นการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามมากกว่างานด้านจราจร จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พบเห็น และได้รับการตรวจจากเจ้าหน้าที่จราจรน้อยได้ (กลุ่มงานจราจร, 2546)

การให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดโดยรวมในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ย 3.98 (SD=.62) (ตาราง 5) แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อการให้ความสำคัญในการปฏิบัติเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในระดับดี เป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงวัยผู้ใหญ่ตอนต้น พัฒนาการด้านสังคมวัยนี้จะมีการคบหาสมาคมและมีการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลใกล้ชิดที่ตนเองสนิทสนมกัน ซึ่งจะมีความคิดความเชื่อหรือค่านิยมคล้ายกัน การตัดสินใจในกิจกรรมต่างๆยังขึ้นอยู่กับกลุ่มเพื่อนฝูง (เฉลิมพล, 2541) จึงทำให้มีการรับเอาค่านิยมของกลุ่มไว้เพื่อให้ตนเองได้รับการยอมรับ และคงความสัมพันธ์ของสมาชิกของกลุ่มนั้น ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่านิยม ความเชื่อเจตคติ และพฤติกรรมของตัวบุคคล ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้มีแนวโน้มที่สมาชิกในกลุ่มจะได้ซึมซับเอาคุณค่าของกลุ่มเป็นของตนเองทำให้เกิดการยอมรับว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีความสำคัญสำหรับตนเองเกิดการผูกมัดเป็นค่านิยมของตนเองได้ (พันธุ์ทิพย์, 2540) โดยที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ต่อการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดในหัวข้อ “คนใกล้ชิดของท่านเปิดไฟหน้าทั้งกลางวันและกลางคืนขณะขับขี่” มากที่สุด ($\bar{X}=4.20$, $SD=1.03$) เนื่องจากเป็นการกระทำที่เห็นได้ และในทางสังคมมีการยอมรับปฏิบัติกันโดยทั่วไปจากการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ในขณะที่หัวข้อ “คนใกล้ชิดของท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเรื่องกลุ่มใจ หงุดหงิด ไม่สบายใจ” กลุ่มตัวอย่างให้ค่าน้อยที่สุด ($\bar{X}=3.60$, $SD=1.04$) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าเป็นการกระทำหรือเป็นการปฏิบัติที่กลุ่มตัวอย่างไม่สามารถสังเกตเห็นได้เป็นความรู้สึกทางด้านจิตใจทำให้มีการรับรู้ค่อนข้างยากถึงแม้ว่าจะมีปฏิสัมพันธ์กันอย่างสนิทสนมก็ตาม

ปัจจัยการรับรู้

จากตาราง 6 ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนการรับรู้โดยรวมอยู่ในระดับดี โดยคะแนนการรับรู้เฉลี่ย 4.00 (SD=.45) โดยมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงสุด (\bar{X} =4.25, SD=. 57) และมีคะแนนการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่ำสุด (\bar{X} =2.52, SD=.77) ซึ่งการรับรู้เป็นองค์ประกอบสำคัญในการที่ทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามแนวคิดหรือการรับรู้นั้นๆอาจเป็นได้ทั้งการรับรู้ที่ได้จากประสบการณ์ทางตรงหรือประสบการณ์ทางอ้อม ซึ่งการรับรู้จะทำให้เกิดการเรียนรู้แล้วทำให้เกิดความเชื่อ และความเข้าใจในสิ่งนั้นซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดหลักแห่งการกระทำกระตุ้นให้แสดงพฤติกรรมตามความคาดหวัง และเห็นคุณค่าของการปฏิบัติ (Becker, 1974 อ้างตาม นิสานาน, 2545) โดยกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ในรายด้านดังนี้

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับสูง (\bar{X} =4.21, SD=. 58) นั้นแสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ตามความเข้าใจของตนเองว่าอุบัติเหตุมีโอกาสดังกล่าวเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาหากไม่มีความระมัดระวัง และรู้ว่าพฤติกรรมใดบ้างที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งถ้าบุคคลใดมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงดีก็จะเป็นสิ่งที่กำหนดหรือช่วยตัดสินใจได้ว่าเกิดความพร้อมที่จะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันได้ (Janz & Becker, 1984; Nemcek, 1990) ทั้งนี้เป็นเพราะการรับรู้โอกาสเสี่ยงเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้บุคคลเห็นความสำคัญของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันเพื่อต้องการลดโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ จากการศึกษาครั้งนี้มีพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างรับรู้โอกาสเสี่ยงสูงสุดในเรื่อง “ถึงแม้ขี่ขี่ในเส้นทางที่คุ้นชินแต่ถ้าท่านขี่ด้วยความเร็วสูงกว่าปกติก็อาจเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บรุนแรงได้” มากที่สุด (\bar{X} =4.44, SD=. 76) รองลงมาเป็นการรับรู้ในเรื่อง “การสวมหมวกนิรภัยแต่ไม่คาดสายรัดคางให้กระชับขณะขี่ ถ้าเกิดอุบัติเหตุอาจทำให้การบาดเจ็บที่รุนแรงได้มาก” (\bar{X} =4.36, SD=. 84) (ภาคผนวก ค) และในหัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงน้อยคือ “เมื่อท่านพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ท่านคิดว่าท่านมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุแบบนั้นได้เช่นกัน” (\bar{X} =3.94, SD=1.0) และ “อุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉพาะคนที่เมาแล้วขี่เท่านั้น” (\bar{X} =3.93, SD= 1.06) อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขี่มาแล้วหลายปีทำให้เกิดความชำนาญ และเกิดทักษะในการขี่ทำให้เกิดความมั่นใจในการขี่มากขึ้น ประกอบกับในปัจจุบันมีการเผยแพร่ข่าวสารความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจรรยาบรรณมากมายทางสื่อหลายชนิด จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ที่ไม่ใช่เฉพาะผู้ที่เมาแล้วขี่เท่านั้นที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=4.25$, $SD=.56$) ซึ่งการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับคะแนนการรับรู้ทั้งหมด นั้นแสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ตามความเข้าใจและคาดการณ์ว่าการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จะมีผลกระทบต่อตนเองคือ ทำให้เสียชีวิต พิการ บาดเจ็บ เจ็บป่วย ตลอดจนต้องขาดเรียน สูญเสียหน้าที่การงาน ทำให้ตกเป็นภาระของครอบครัว ตลอดจนครอบครัวมีความวิตกกังวลสูง (Rosenstock, 1990) ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนอกจากส่งผลกระทบต่อตนเองแล้ว ยังทำให้สูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก จากผลการศึกษา จะเห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้ความรุนแรงมากที่สุด 3 อันดับในเรื่อง “อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้พิการ และเสียชีวิต” ($\bar{X}=4.39$, $SD=.69$) “อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับครอบครัวและสังคม” ($\bar{X}=4.29$, $SD=.81$) และ “อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้สูญเสียทรัพย์สินและเสียค่ารักษาโดยไม่จำเป็นเป็นจำนวนมาก” ($\bar{X}=4.19$, $SD=.74$) (ภาคผนวก ค) และอาจเป็นเพราะในปัจจุบันสามารถพบเห็นรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุได้จากสื่อต่างๆมากมาย การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งไม่ว่าเล็กน้อยหรือรุนแรงก็ทำให้สูญเสียทรัพย์สิน ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นตามมาได้ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุดี นอกจากนี้การที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูงสุดยังมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมาแล้ว ทำให้ได้เรียนรู้จากประสบการณ์ของตนเองซึ่งเป็นประสบการณ์ตรงจึงส่งผลให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี

การรับรู้ภาวะคุกคามของการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ภาวะคุกคามของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=4.23$, $SD=.51$) แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ตามความรู้สึกนึกคิดของตนเองว่า ตนเองมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเมื่อ และผลของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีความรุนแรง และมีอันตรายต้องสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินได้ ซึ่งการที่บุคคลรับรู้โอกาสเสี่ยง และรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลเกิดการรับรู้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นคุกคามตนเอง ซึ่งภาวะคุกคามนี้จะเป็นสิ่งกระตุ้นที่บุคคลไม่พึงปรารถนา และมีแนวโน้มที่จะหลีกเลี่ยงซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันที่ดีได้ (Rosenstock, 1990)

การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุในระดับสูง ($\bar{X}=4.39$, $SD=.69$) นั้นแสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้สึกนึกคิดตามความ

เข้าใจเกี่ยวกับประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันว่า เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดภาวะ
 ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะนำไปสู่การตัดสินใจที่จะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจาก
 อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ และจากการที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติ
 พฤติกรรมการป้องกันที่สูงอาจมาจากกลุ่มตัวอย่างมีการได้รับข้อมูลข่าวสารความรู้จากสื่อต่างๆ ทั้ง
 จากโปสเตอร์ แผ่นพับ ตลอดจนป้ายรณรงค์ต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องเมาไม่ขับ เห็นได้จาก
 กลุ่มตัวอย่างรับรู้ประโยชน์ในระดับมากในเรื่อง “เมาไม่ขับช่วยลดอุบัติเหตุ” ($\bar{X}=4.48$, $SD=.78$)
 (ภาคผนวก ค) ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ว่าการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญ
 อย่างยิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และจากการที่ผังเมืองของอำเภอเมือง
 จังหวัดยะลา มีลักษณะผังเมืองที่ประกอบด้วยสี่แยก และตรอกซอยมากมายทำให้ต้องระมัดระวังใน
 การขับขี่ และมีความจำเป็นในการให้สัญญาณไฟ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ประโยชน์รองลงมาเป็น
 “การให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว/จอด/แซง ทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น”
 ($\bar{X}=4.43$, $SD=.77$) (ภาคผนวก ค) จากการที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติ
 กรรมการป้องกันในระดับสูงนั้น อาจเป็นผลมาจาก การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย และจากการปฏิ
 สัมพันธ์จากกลุ่มเพื่อน เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ในเรื่อง “การสวมหมวกนิรภัยที่
 ได้มาตรฐานช่วยลดการบาดเจ็บที่รุนแรงได้” ($\bar{X}=4.22$, $SD=.74$ ในภาคผนวก ค) ทำให้กลุ่ม
 ตัวอย่างเล็งเห็นประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีรายงานพบว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่
 สำคัญช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ และลดการบาดเจ็บรุนแรงที่สมองได้ร้อยละ 22-40 ลดอัตรา
 ตายลงได้ครึ่งหนึ่ง จากร้อยละ 22 เป็น 10 และลดค่ารักษาพยาบาลทั้งทางตรงและทางอ้อมได้
 ร้อยละ 40-60 รวมทั้งลดภาระการดูแลรักษาได้ (สุชาติ ศิริวรรณ และชไมพันธุ์, 2546)

นอกจากนี้พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์น้อยในเรื่อง “การใส่เสื้อผ้าสีส้มสะดุดตา
 ในเวลากลางคืนช่วยให้ขับขี่ปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่” ($\bar{X}=3.69$, $SD=.98$) อาจ
 เป็นเพราะในปัจจุบันสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆที่สำคัญมากกว่า เช่น
 เมาแล้วขับ ขับขี่ด้วยความเร็วสูงๆ ตลอดจนในการรณรงค์เผยแพร่ข่าวสารความรู้ไม่ได้เน้นหรือ
 ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างเกิดความไม่แน่ใจว่าการใส่เสื้อสีสะดุดตาในเวลา
 กลางคืนจะเป็นประโยชน์ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้มีการศึกษาของประภา (2539) ที่ศึกษา
 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 ราย พบว่า
 พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือการขับรถแข่งซำแซงขวาเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็วแล้ว
 และการสวมเสื้อสีดำหรือสีเข้มขณะขับขี่ในเวลากลางคืน

การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยโดยรวมของการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.51$, $SD=.76$) นั้นแสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมหรือปัจจัยต่างๆ ที่ขัดขวางการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่มาก จึงมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ว่าคุณเองมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา และรู้ว่าพฤติกรรมใดบ้างที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และมีการคาดการณ์ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุมีผลกระทบต่อตนเองรวมทั้งบุคคลรอบข้าง อาจนำมาซึ่งความบาดเจ็บ พิการตลอดจนเสียค่าใช้จ่ายตามมาภายหลัง ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีรับรู้ถึงประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันมากกว่า ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง ปัจจัยที่ค่อนข้างเป็นอุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันคือ การรับรู้ว่า “การสวมหมวกนิรภัยทำให้การได้ยินลดลง” ($\bar{X}=2.93$, $SD=1.07$) “หมวกนิรภัยมีราคาแพง” ($\bar{X}=2.62$, $SD=1.14$) มีการศึกษาที่สอดคล้องกันคือการศึกษาของกชกร (2539) เกี่ยวกับพฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่สิบสี่ร้อยยานยนต์ไปโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จำนวน 312 ราย พบว่า เหตุผลการไม่สวมหมวกนิรภัย คือ ไม่สะดวก อึดอัด หนัก สีรชะ เกะกะ และสอดคล้องกับการศึกษา ของเพจ, โฟเลท, แสคนแลน, แฮมเมอร์เมสเตอร์ และเฟรสเซน (Page, Follett, Scanland, Hammermeister, & Friesen, 1996) เรื่องการรับรู้อุปสรรคการรับรู้ความเสี่ยง บรรทัดฐานของสังคม ทศนคติของการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน พบว่าเด็กนักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะว่ามี การรับรู้อุปสรรคคือ หมวกนิรภัยมีราคาแพง ไม่สะดวกสบาย ทำให้มองเห็นไม่ชัด ทำให้สีรชะร้อนผมเสียทรง และทำให้ใส่หมวกไม่ได้ และการที่กลุ่มตัวอย่างรับรู้ “การเปิดไฟหน้าตอนกลางวันทำให้สั่นเปลืองแบตเตอรี่โดยไม่จำเป็น” ($\bar{X}=2.92$, $SD=1.21$) เป็นอุปสรรคนั้นแสดงว่า กลุ่มตัวอย่างยังไม่แน่ใจถึงข้อดีในการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าว อาจเป็นเพราะในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยและการเปิดไฟหน้าตอนกลางวัน ไม่ได้ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ในเรื่องนี้มากนักแต่ในความเป็นจริงสถิติข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากมายได้พิสูจน์ว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่เป็นภัยต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่ทำให้ทัศนวิสัยและการได้ยินเสีย และไม่ทำให้มีอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น (McSwan & Belles, 1990) และเรื่องการเปิดไฟหน้าตอนกลางวันยังไม่มีผลบังคับใช้ ยังเป็นแค่การทดลองใช้ ทำให้กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นถึงผลดีของการปฏิบัติมากนัก ซึ่งการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันนั้นมีทำกันในหลายประเทศ เช่น ประเทศมาเลเซีย เป็นต้น ซึ่งในข้อเท็จจริงจะพบว่า การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถอื่นๆรวมทั้งรถจักรยานยนต์เองสามารถล่วงรู้หรือ

ประเมินเหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ดีขึ้น ซึ่งรัฐบาลกำลังจะออกเป็นกฎหมายบังคับและได้กำหนดเป็นแนวทางว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 จะมีการบังคับให้รถจักรยานยนต์เมื่อขับที่จะต้องเปิดไฟหน้าทุกคัน (ยอดชาย, 2546)

พฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยรวม และรายด้านอยู่ในระดับสูง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี อธิบายได้ว่า อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่เสี่ยง ไม่ชอบความท้าทาย มีความรับผิดชอบและมีความระมัดระวังในการขับขี่ ในขณะที่เพศชายโดยลักษณะนิสัยชอบความท้าทาย มีความเชื่อมั่นในการขับขี่สูง ชอบขับที่รวดเร็ว มีพฤติกรรมที่ชอบเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทำให้มีการป้องกันอุบัติเหตุจึงมักพบเพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ดังเช่นการศึกษาของบัญญัติ (2538) เรื่องความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการที่กลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 24.5 ปี ซึ่งอยู่ในวัยผู้ใหญ่ตอนต้น มีวุฒิภาวะสูงขึ้น รู้จักควบคุมอารมณ์ได้ดี ผ่านประสบการณ์ทางสังคมมากขึ้น มีความคิดที่สุขุม ทำให้เกิดการเรียนรู้ มีการใช้เหตุผลในการเลือกกระทำหรือไม่กระทำ มีความระมัดระวัง รอบคอบมากขึ้น (ทิพย์ภา, 2541) ดังเช่นการศึกษาของนพดล (2542) ที่ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน ณ ที่ตั้งดอนเมือง จำนวน 400 ราย และปกิจ (2531) ที่ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ที่ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร จำนวน 300 ราย ซึ่งผลการศึกษา ทั้ง 2 รายงานให้ผลตรงกันคือ ความแตกต่างในเรื่องของอายุก่อให้เกิดความแตกต่างในเรื่องการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่.01 อีกทั้งการที่มีอายุมากขึ้นย่อมทำให้มีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น ทำให้เกิดทักษะความชำนาญในการขับขี่มากขึ้นมีการตัดสินใจในเหตุการณ์กะทันหันที่ดีกว่า ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 8-14 ปี ร้อยละ 49.5 สอดคล้องกับการศึกษาของกำไล (2536) ที่ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ และไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในจังหวัดสระบุรี จำนวน 416 ราย พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปีเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 2.86 เท่าของผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่เท่ากับหรือมากกว่า 1 ปี และการศึกษาของปกิจ (2531) พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยขับขี่

รถยนต์มาแล้ว 10 ปี จะมีความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถมากที่สุด รองลงมาเป็น 6- 10 ปี และ 5 ปี ตามลำดับ

นอกจากนี้การที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับดีนั้น อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีมุมมองเกี่ยวกับอุบัติเหตุในมุมมองกว้าง มองเห็นผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งไม่ว่าจะเล็กน้อยหรือรุนแรงก็นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งสิ้น เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมรถ เสียเวลาในการประกอบอาชีพ และทำให้ครอบครัววิตกกังวลสร้างความเครียดให้กับครอบครัว อีกทั้งตัวเองยังบาดเจ็บ กลุ่มตัวอย่างจึงเล็งเห็นคุณค่าของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันว่ามีผลดีมากกว่า ทำให้เกิดการเรียนรู้มีความตระหนักรู้ และมีความรับผิดชอบจึงมีความพร้อมที่จะกระทำจนเกิดความเคยชิน และปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน และอาจมาจากชาวยะลาโดยส่วนมากมีความสามัคคี มีระเบียบวินัยในตัวเอง รักความสงบเรียบร้อย ให้ความร่วมมือร่วมใจในการที่จะปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันเป็นอย่างดี จนได้รับรางวัลต่างๆ มากมาย เช่น รางวัลด้านความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย 3 ปีติดต่อกันในปีพ.ศ. 2528-2530 และในปีนี้เป็นปี พ.ศ. 2547 ได้รับรางวัลที่มีความเป็นเลิศด้านความโปร่งใส และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน และรางวัลเมืองเพื่อสันติภาพ ซึ่งทุกรางวัลล้วนมาจากความร่วมมือของประชาชนชาวยะลาที่ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาให้เกิดความเจริญของบ้านเมือง (สำนักงานเทศบาลนครยะลา, 2547) จากสาเหตุดังที่กล่าวมาข้างต้นจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยรวม และรายด้านอยู่ในระดับดี

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ดังนี้

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.05$, $p>.05$) ผลการศึกษาค้นครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของกานดา และคณะ (2542) ที่พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยอื่นๆ ที่ผ่านมา (ปกิจ ,2531; สิริลักษณ์

และคณะ, 2542; สุภาณี, 2541) อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาค่อนข้างสูงคือระดับอนุปริญญาขึ้นไป ร้อยละ 84.5 ทำให้มีความสามารถในการแสวงหาข้อมูล และแหล่งประโยชน์นี้ไม่แตกต่างกัน รวมทั้งการคิดพิจารณาอย่างมีเหตุผล ทำให้มีการรับรู้ภาวะโรคได้ถูกต้อง จึงตระหนักและคาดการณ์ว่ามีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเล็งเห็นประโยชน์ของการปฏิบัติ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ไม่แตกต่างกัน จึงทำให้ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

อาชีวะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.37, p<.01$) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ รับจ้าง ค้าขาย และประกอบธุรกิจส่วนตัวจะมีการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มอาชีพนักเรียน นักศึกษา หรือแม่บ้าน เป็นเพราะว่าการที่อยู่ในกลุ่มอาชีพใดอาชีพหนึ่ง อาจทำให้มีทัศนคติ ความต้องการของชีวิตแตกต่างไปจากเดิม (พวงเพชร, 2542) ผู้ประกอบอาชีพที่นำมาซึ่งรายได้มากกว่า มักจะเป็นผู้ที่มีความรู้ดีมีความคิดที่มีเหตุมีผล มีความรับผิดชอบ ตลอดจนมีการแสวงหาความรู้ใหม่ๆ และสามารถทำความเข้าใจในข้อมูลข่าวสารได้ดีกว่า มีการแลกเปลี่ยนความรู้ทัศนคติและประสบการณ์ในสังคมได้มากกว่า ทำให้มีการให้คุณค่าต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งเกิดความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น (นพดล, 2544) สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาของปกิจ (2531) และวิลาสินี (2529) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของสิริลักษณ์ และคณะ (2542) ที่พบว่า อาชีวะมีความสัมพันธ์ทางลบกับการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และการศึกษาของสุภาณี (2541) พบว่า กลุ่มที่มีอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ถูกต่อน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ

การให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ($r=.40, p<.01$) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ต่อการให้คุณค่าสำคัญในการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดสูงจะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดี ทั้งนี้เพราะการให้คุณค่าจากบรรทัดฐานทางสังคมของกลุ่มคนใกล้ชิดทำให้บุคคลเกิดแรงจูงใจให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมที่พึงปรารถนา โดยมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลในการเปลี่ยนแปลงความเชื่อ และทัศนคติจากบรรทัดฐานทางสังคมเดิมของสมาชิกในกลุ่ม (Pender, 1987) โดยเฉพาะในกลุ่มที่อายุรุ่นราวคราวเดียวกันมักจะมีนิสัยคล้ายกัน มีความคิดความเชื่อและการปฏิบัติคล้ายๆกัน ยิ่งถ้ามีความสนิทสนมกันมากเท่าใดของสมาชิกในกลุ่มก็ยิ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นๆ

(เฉลิมพล, 2541) ดังเช่นการศึกษาของแลมเบิร์ต (Lambert, 1961 cited by Becker & Maiman, 1975) แสดงให้เห็นว่าเพื่อนและสมาชิกในครอบครัวเป็นแรงจูงใจให้บุคคลไปตรวจสุขภาพฟันประจำปี และบอนด์ (Bond, 1965 cited by Becker & Maiman, 1975) พบว่า การพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันในเรื่องโรคมะเร็งเต้านมระหว่างสมาชิกในกลุ่มเพื่อนผู้หญิงด้วยกันจะทำให้มีการมารับบริการตรวจหามะเร็งเต้านมมากกว่าในกลุ่มที่ได้รับข้อมูลมาเหมือนกันแต่ไม่มีการพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน นั่นคือกลุ่มเพื่อนสนิทจะทำให้บุคคลเกิดแรงจูงใจในการเปลี่ยนแปลงให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันที่ถูกต้องและเหมาะสมได้

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.23, p<.01$) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มีการขับขี่ด้วยความเร็วเฉลี่ยสูงจะมีการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย อธิบายได้ว่าความเร็วเป็นตัวบ่งบอกถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูงหรือเกินกำหนดมักจะมีพฤติกรรมเสี่ยง ละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ชอบความท้าทาย ทำให้ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ การปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันจึงน้อยกว่าทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า ดังเช่นการศึกษาของวนิดา (2534) ที่ศึกษาในผู้ประสบอุบัติเหตุที่มารับบริการในโรงพยาบาลสังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 300 ราย พบว่าผู้ที่ขับขี่ในเขตเทศบาลเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะได้รับอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งจากการศึกษาในครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ตาราง 2) ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด (สุริยัน, 2536) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างใช้ความเร็วที่เหมาะสมย่อมมีความคำนึงถึงความปลอดภัยในการขับขี่ พฤติกรรมการป้องกันจึงดีกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของนพดล (2544) พบว่า ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.09, p>.05$) ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว คืออยู่ในช่วง 8-14 ปี (ตาราง 2) ซึ่งถือว่ากลุ่มตัวอย่างมีทักษะมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอที่จะมีความระมัดระวังสูง มีการตัดสินใจในเหตุการณ์กะทันหันที่ดี และจากการที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วซึ่งเป็นคุณลักษณะที่มีความใกล้เคียงกัน ทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันไม่แตกต่างกัน ดังเช่นการศึกษาของเฉลิมขวัญ (2541) พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันไม่แตกต่างกัน ผลการศึกษา

ครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา คือ การศึกษาของสิริลักษณ์ และคณะ (2542) พบว่า ประสิทธิภาพการขับชี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($r=.20, P<.01$) และการศึกษาของพานทิพย์ (2542) พบว่าประสิทธิภาพการขับชี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ ($r = -.13, P<.01$)

ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.09, p>.05$) อาจเป็นเพราะถึงแม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมาแล้ว 1-3 ครั้ง (ตาราง 2) แต่เมื่อพิจารณาจากข้อมูลแล้วส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเฉลี่ย 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งการใช้ความเร็วเฉลี่ยขนาดนี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วอาจเป็นการบาดเจ็บไม่รุนแรง ซึ่งมีการศึกษาของวนิดา (2534) พบว่าผู้ที่ขับชี่รถด้วยความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะมีความเสี่ยงต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่ขับชี่รถด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้นผู้วิจัยจึงคาดว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ความเร็วขนาดนี้น่าจะเป็นการบาดเจ็บไม่รุนแรงประกอบกับขณะเก็บข้อมูลผู้วิจัยได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างบางส่วนให้คำตอบว่าเป็นการเกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยไม่ถึงกับนอนโรงพยาบาล ทำให้ไม่ว่าจะเกิดอุบัติเหตุมาแล้วก็ครั้งก็ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมป้องกันการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของพานทิพย์ (2542) พบว่าประสิทธิภาพการได้รับอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาค้นครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือ การศึกษาของกานดา และคณะ (2542) พบว่าประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ และการศึกษาของของปกิจ (2531) พบว่าประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการรับรู้กับพฤติกรรมป้องกันการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

ผลการศึกษาค้นครั้งนี้พบว่า ปัจจัยการรับรู้โดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.47, p<.01$) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนปัจจัยการรับรู้สูงจะมีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดีและเหมาะสม ผลการศึกษาค้นครั้งนี้สอดคล้องกับแนวคิดแบบแผนความเชื่อสุขภาพที่ว่าความพร้อมในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการป้องกันนั้นจะขึ้นอยู่กับความรู้โอกาสเสี่ยง และ

การรับรู้ความรุนแรงซึ่งจะนำไปสู่การรับรู้ภาวะคุกคามของการเกิดโรค และการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นจะเกิดประโยชน์ช่วยลดภาวะคุกคามของโรคได้ (Becker & Maiman, 1975) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านแล้วพบว่าองค์ประกอบหลักของแบบแผนความเชื่อสุขภาพ คือปัจจัยการรับรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นด้วยเช่นกันซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.46, p<.01$) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงจะมีการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ถูกต้อง สอดคล้องกับการศึกษาของ กานดา, วิลาวัลย์ และปราโมทย์ (2542) และสุภาณี (2541) พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่มีรายงานการวิจัยที่ไม่พบความสัมพันธ์กันคือ การศึกษาของสิริลักษณ์, วิวรรณ, พรทิพา, กนกศรี และเจษฎา (2542) พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาระดับความสัมพันธ์แล้วพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุมากที่สุด สอดคล้องกับการรวบรวมรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับแบบแผนความเชื่อสุขภาพ และพฤติกรรมป้องกันโรคในช่วงปี ค.ศ. 1974-1984 โดยแจนซ์ และเบคเคอร์ (Janz & Becker, 1984) จำนวน 24 รายงาน พบว่าปัจจัยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคมีความสัมพันธ์และสามารถอธิบายพฤติกรรมป้องกันโรคได้ และพบว่าปัจจัยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคมีความสำคัญกว่าปัจจัยการรับรู้ตัวอื่น ๆ ในการอธิบายถึงความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันโรค

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.33, p<.01$) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุสูงจะมีการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง สอดคล้องกับแนวคิดแบบแผนความเชื่อสุขภาพที่ว่าแม้ว่าบุคคลมีการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคแล้ว แต่พฤติกรรมป้องกันโรคจะยังไม่เกิดขึ้นยังไม่นำไปสู่ความพร้อมที่จะปฏิบัติ แต่บุคคลนั้นจะต้องเชื่อว่าโรคที่เกิดขึ้นมีผลกระทบรุนแรงต่อร่างกาย จิตใจ สัมพันธภาพในครอบครัว ความสามารถในการทำงานและบทบาทในสังคมจึงช่วยเป็นแรงผลักดันให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันโรค (Becker & Maiman, 1975; Rosenstock, 1990) สอดคล้องกับ การศึกษาของกานดา, วิลาวัลย์ และปราโมทย์

(2542) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการศึกษาของสุภาณี (2541) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสามารถมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ แต่มีรายงานการวิจัยที่ได้ผลไม่สอดคล้องกันคือการศึกษาของสิริลักษณ์ และคณะ (2542) ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.45, p<.01$) กล่าวคือ การที่กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุสูงจะมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องไปด้วย ซึ่งการที่บุคคลรับรู้โอกาสเสี่ยง และรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลเกิดการรับรู้ว่าคุณสมบัติที่เกิดขึ้นนั้นคุกคามตนเอง ทำให้เกิดความพร้อมที่จะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันที่ดีที่สุด (Rosenstock, 1990) สอดคล้องกับการศึกษาของสุขุมาล (2530) พบว่า การรับรู้ภาวะคุกคามของโรคแทรกซ้อน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการมาใช้บริการฝากครรภ์อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ และการศึกษาของปริศนา (2534) พบว่า การรับรู้ภาวะคุกคามของโรคแทรกซ้อนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของหญิงตั้งครรภ์อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

การรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยที่การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.33, p<.01$) และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.27, p<.01$) กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์สูงในขณะที่เดียวกันมีการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันต่ำจะมีการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไปในทางที่ถูกต้องได้มาก นั่นคือการที่บุคคลจะเลือกปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัตินั้นเขาจะต้องมีความเชื่อว่าจะให้ประโยชน์มากที่สุด และมีอุปสรรคน้อยที่สุดช่วยลดโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของโรคได้ (Becker & Maiman, 1975) ดังนั้นบุคคลจะหลีกเลี่ยงการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันเมื่อรับรู้ว่าคุณสมบัติเกิดขึ้นจากการปฏิบัติ

มาก (Janz & Becker, 1984; Rosenstock, 1990) และจะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันเมื่อรับรู้ว่าคุณสมบัติที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติบ่อย สอดคล้องกับการศึกษาของสุภาณี (2541) พบว่า การรับรู้ถึงผลดีของการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีงานวิจัยของมนวดี (2541) และสุรินทร (2538) เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยพบว่า การรับรู้ประโยชน์อุปสรรคของการใช้เข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด

นอกจากนี้มีการศึกษาที่ไม่สอดคล้องกันคือ การศึกษาของกานดา, วิลาวัลย์ และปราโมทย์ (2542) พบว่าการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การศึกษาของนิศานาถ (2545) พบว่าการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อเลิกดื่มสุราไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติเพื่อเลิกดื่มสุรา และการศึกษาของรันดอล และวิลเลอร์ (Rundall & Wheeler cited by Janz & Becker, 1984) พบว่าการรับรู้ประโยชน์ของการตรวจร่างกายเพื่อป้องกันโรคไม่มีความสัมพันธ์กับการมาตรวจร่างกายของกลุ่มประชาชนในสหรัฐอเมริกาเนื่องจากมีอุปสรรคเรื่องค่าใช้จ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยชักนำกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

จากผลการศึกษาค้นคว้าพบว่าปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกัน ซึ่งผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยดังกล่าวกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นมีรายละเอียดของแต่ละปัจจัยดังต่อไปนี้

การได้รับข้อมูลข่าวสารมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.21, p<.01$) กล่าวคือ การที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข้อมูลข่าวสารมากจะทำให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่ดี และถูกต้อง สอดคล้องกับกรอบแนวคิดคือ การได้รับข่าวสารเป็นปัจจัยที่กระตุ้นสู่การปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกัน (Janz & Becker, 1984) กล่าวคือการที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากจะเกิดความรู้ความเข้าใจ รับรู้ถึงภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ ทำให้เล็งเห็นความสำคัญต่อการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันทำให้มีแนวโน้มในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับหลายการศึกษาที่ผ่านมา (นพดล, 2544; พานทิพย์, 2542; วิไลภรณ์, 2544;

สุภาณี, 2542) แต่มีการศึกษาที่ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับข่าวสารกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือการศึกษาของสิริลักษณ์ และคณะ (2542) พบว่า แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสารไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.16, p<.05$) กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสมาชิกในครอบครัวเคยได้รับอุบัติเหตุมากจะมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่ถูกต้องน้อย และกลุ่มตัวอย่างที่มีสมาชิกในครอบครัวเคยได้รับอุบัติเหตุเล็กน้อยจะมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่ถูกต้องมาก สามารถอธิบายได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุนั้นมาจากการมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมมาจากการมีพฤติกรรมใกล้เคียงกับสมาชิกในครอบครัว ผู้ขับขี่ที่มีสมาชิกในครอบครัวเคยได้รับอุบัติเหตุมากจึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันน้อย ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีสมาชิกในครอบครัวเคยได้รับอุบัติเหตุเล็กน้อยจะมีพฤติกรรมการป้องกันที่ดีกว่า ซึ่งในกลุ่มที่มีสมาชิกเคยได้รับอุบัติเหตุบ่อยครั้งอาจจะเป็นบุคคลที่มีพฤติกรรมการป้องกันดี มีการรับรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุถึงแม้จะประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้งและบาดเจ็บเล็กน้อย แต่ก็เกิดการเรียนรู้มองเห็นผลดีและผลเสียของอุบัติเหตุในมุมกว้าง จึงทำให้เห็นคุณค่าในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินของตนเองและครอบครัว ในขณะที่ในกลุ่มที่มีสมาชิกเคยได้รับอุบัติเหตุมากอาจเกิดจากอุปนิสัยหรือทัศนคติที่มีมาแต่เดิมคือชอบความท้าทาย หรืออารมณ์ร้อน กระทำตามใจชอบ ขาดวินัย จนเกิดเป็นความเคยชินทำให้การคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นจึงน้อย (เฉลิมพล, 2541, ณรงค์, 2531) ส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่เหมาะสมและไม่ถูกต้องได้ ดังนั้นแม้ว่าจะเคยเกิดอุบัติเหตุมาแล้วบ่อยครั้งก็ยังไม่ค่อยสนใจป้องกันอุบัติเหตุเท่าที่ควร ดังเช่นการศึกษาของชองวนิดา (2535) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 394 ราย พบว่านักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีการปฏิบัติดีกว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และการศึกษาของสุภาวลัย (2543) เรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานีจำนวน 500 ราย พบว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีการพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ

การตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.04, p>.05$) ผลการศึกษาครั้งนี้ได้ผลไม่สอดคล้องกับกรอบแนวคิดว่าการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร จะเป็นแรง

ผลักดันให้บุคคลเกิดการตัดสินใจที่จะปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกัน (Janz & Becker, 1984) ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความพร้อมของบุคคลในการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นๆ อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับการตรวจหรือพบเห็นการตรวจตราจากเจ้าหน้าที่จราจรน้อยมากจึงไม่เกิดการกระตุ้นหรือผลักดันให้มีพฤติกรรมการป้องกันอย่างถูกต้องได้ จึงไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจรกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น