

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (descriptive research) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ บุคคลวัยผู้ใหญ่ตอนต้นที่มีอายุ 18-30 ปีที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา จังหวัดยะลา และเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน

กลุ่มตัวอย่าง คือ บุคคลที่มีคุณสมบัติข้างต้น ซึ่งมีการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างและเลือกกลุ่มตัวอย่างดังนี้

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ตามสูตร Power Analysis ของ โพลิต และฮังเลอร์ (Polit & Hungler, 1999) คือ ใช้การเปิดตารางประมาณค่าอำนาจการทดสอบ (power analysis) ด้วยสถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สันของ โพลิต และฮังเลอร์ (Polit & Hungler, 1999) โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อน (type II error) เท่ากับ .05 อำนาจการทดสอบ (power of test) เท่ากับ .80 และขนาดอิทธิพลของตัวแปร (effect size) เท่ากับ .20 ซึ่งเป็นขนาดอิทธิพลขนาดกลางในการศึกษาหาความสัมพันธ์ในวิจัยทางการแพทย์ (Polit & Hungler, 1999) จากการเปิดตารางได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 197 ราย ดังนั้นในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยเพิ่มกลุ่มตัวอย่างในการเก็บข้อมูลเป็น 200 ราย

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง ได้จากวิธีการสุ่มแบบง่ายโดยการจับฉลากแบบไม่คืนที่ จากกลุ่มประชากรที่กำหนด โดยมีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (cluster sampling) จากการแบ่งพื้นที่ในเขตเทศบาลนครยะลาออกเป็น 4 เขต ตามการแบ่งเขตเลือกตั้งของสำนักงานกลุ่มส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดยะลา (2546) แล้วสุ่มเขตดังกล่าวมา 2 เขตด้วยวิธีสุ่มแบบง่ายโดยการจับฉลากแบบไม่คืนที่ได้แก่ เขต 2 และเขต 4 หลังจากนั้นคำนวณจากจำนวนประชากรแต่ละเขตในสัดส่วนที่เท่ากันได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างเขตละ 100 คน และเลือกกลุ่มตัวอย่างในแต่ละเขตแบบเฉพาะเจาะจงจากประชากรที่มีคุณสมบัติคือ อ่านออก-เขียนได้ และมีความเข้าใจ

และสามารถสื่อสารด้วยภาษาไทยเป็นอย่างดี และยินดีให้ความร่วมมือในการทำวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป เป็นคำถามเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว การได้รับข้อมูลข่าวสาร การตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร การรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ลักษณะข้อคำถามเป็นทั้งแบบปลายเปิดและปลายปิด

ในส่วนของการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้การรณรงค์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร และการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉลี่ยใน 1-2 เดือน จะมีข้อคำถามทั้งหมด 9 ข้อ มีคะแนนเต็ม 3 คะแนน ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์ดังนี้

3	เป็นประจำทุกวัน	หมายถึง	ผู้ตอบได้รับข่าวสารสม่ำเสมอทุกวัน
2	บ่อยครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบได้รับข่าวสารเป็นส่วนใหญ่หรือบ่อยครั้ง
1	นานๆ ครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบได้รับข่าวสารเป็นส่วนน้อย
0	ไม่เคย	หมายถึง	ผู้ตอบไม่เคยได้รับข่าวสารเลย

การแปลผลค่าคะแนนพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของคะแนนแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดระดับคะแนนเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน	ระดับการได้รับข่าวสาร
0.00 -1.00	ต่ำ
1.01-2.00	ปานกลาง
2.01-3.00	สูง

ในข้อคำถามเกี่ยวกับการรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด มีข้อคำถามทั้งหมด 9 ข้อ มีคะแนนเต็ม 5 คะแนน ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์ดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวก

5	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด
4	เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมาก
3	ไม่แน่ใจ	หมายถึง	คำตอบนั้นผู้ตอบรู้สึกไม่แน่ใจ
2	ไม่เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบ
1	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด

ข้อคำถามเชิงลบ

1	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด
2	ไม่เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมาก
3	ไม่แน่ใจ	หมายถึง	คำตอบนั้นผู้ตอบรู้สึกไม่แน่ใจ
4	เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบ
5	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยการรับรู้ต่อสิ่งที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากปัจจัยด้านการรับรู้ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของ เบ็คเคอร์ และคณะ (Becker et al., 1974 cited by Pender, 1987) ประกอบด้วยการรับรู้ ทั้ง 4 ด้าน คือ 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 2) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ 3) การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 4) การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์ดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวก

5	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด
4	เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมาก
3	ไม่แน่ใจ	หมายถึง	คำตอบนั้นผู้ตอบรู้สึกไม่แน่ใจ
2	ไม่เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบ
1	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด

ข้อคำถามเชิงลบ

1	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด
2	ไม่เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมาก
3	ไม่แน่ใจ	หมายถึง	คำตอบนั้นผู้ตอบรู้สึกไม่แน่ใจ
4	เห็นด้วย	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบ
5	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	หมายถึง	คำตอบนั้นไม่ตรงกับกรรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด

แบบสอบถามปัจจัยการรับรู้ต่อสิ่งที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น มีข้อคำถามทั้งหมด 27 ข้อ มีคะแนนเต็ม 5 คะแนน โดยในส่วนของกรรับรู้ภาวะคุกคามของการเกิดอุบัติเหตุจะไม่มีข้อคำถามแต่จะนำคะแนนในข้อคำถามของการกรรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมารวมกันแล้วคิดเป็นค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมเป็นคะแนนของปัจจัยการรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ

การแปลผลค่าคะแนนของคะแนนการรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิดและคะแนนปัจจัยการรับรู้ทั้งรายด้านและโดยรวม พิจารณาจากค่าเฉลี่ยของคะแนนแบบสอบถามทั้งรายด้านและโดยรวมของกลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดระดับคะแนนเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน	ระดับการรับรู้
1.00-2.33	ต่ำ
2.34-3.66	ปานกลาง
3.67-5.00	สูง

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 1) ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ 2) การสวมหมวกนิรภัย 3) การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท และ 4) การมีทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย ข้อคำถามมีทั้งหมด 30 ข้อ มีคะแนนเต็ม 3 คะแนน ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ คือ

ข้อคำถามเชิงบวก

3	ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำสม่ำเสมอทุกวัน หรือการกระทำทุกครั้ง
2	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนใหญ่ หรือการกระทำบ่อยครั้ง
1	ปฏิบัตินานๆ ครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนน้อย
0	ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง	ผู้ตอบไม่เคยกระทำเลย

ข้อคำถามเชิงลบ

0	ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำสม่ำเสมอทุกวัน หรือกระทำทุกครั้ง
1	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนใหญ่ หรือกระทำบ่อยครั้ง
2	ปฏิบัตินานๆ ครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนน้อย
3	ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง	ผู้ตอบไม่เคยกระทำเลย

การแปลผลค่าคะแนนพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของคะแนนแบบสอบถามทั้งรายด้าน และโดยรวมของกลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดระดับคะแนนเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน	ระดับพฤติกรรมการป้องกัน
0.00 -1.00	ไม่ดี
1.01-2.00	ปานกลาง
2.01-3.00	ดี

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

1. การหาความตรงด้านเนื้อหา (Content Validity)

ในการทำวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือด้วยตัวเองจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องตามกรอบแนวคิดทฤษฎี แล้วนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบจำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านพฤติกรรมสุขภาพจำนวน 2 ท่าน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพยาบาล ผู้ป่วยอุบัติเหตุ 2 ท่าน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจร คือ ตำรวจชั้นสัญญาบัตรปฏิบัติงานจราจร 1 ท่าน (ภาคผนวก ง) แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขตามที่คุณทรงคุณวุฒิแนะนำก่อนที่จะนำไปหาค่าความเที่ยงของ เครื่องมือ

2. การหาความเที่ยง (Reliability)

นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขแล้วนำไปใช้กับผู้ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษา จำนวน 40 ราย แล้วนำมาหาค่าความเที่ยงของแบบสอบถามโดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (cronbach's alpha coefficient) แยกตามรายด้าน และโดยรวม ดังนี้

2.1 แบบสอบถามการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .70 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ.73

2.2 แบบสอบถามปัจจัยการรับรู้โดยรวมได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .71 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ.76 โดยที่ 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .74 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .78 2) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .90 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .82 3) การรับรู้ภาวะคุกคามของ อุบัติเหตุได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ.83 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .86 4) การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติ ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .82 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .76 5) การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .79 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .83

2.3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .81 หลังจากเก็บข้อมูลได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ .82

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเป็นผู้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. นำโครงร่างวิทยานิพนธ์ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสอบโครงร่างวิทยานิพนธ์ แล้วนำเสนอคณะกรรมการดำเนินการวิจัยด้านจริยธรรมของคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เพื่อพิจารณาเกี่ยวกับจริยธรรมในการวิจัย

2. ขอหนังสือแนะนำตัวจากบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3. นำหนังสือแนะนำตัวจากบัณฑิตวิทยาลัยเสนอตามสถานที่ ที่ผู้วิจัยไปเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อแนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์ และขออนุญาตในการเก็บรวบรวมข้อมูล

4. ผู้วิจัยดำเนินการกับกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

4.1 ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยไปตามเขตที่ได้รับการสุ่มไว้ ได้แก่ เขต 2 และเขต 4 เข้าพบกลุ่มตัวอย่างตามบ้านที่อยู่ในเขตที่ได้รับการสุ่มไว้

4.2 เมื่อได้กลุ่มตัวอย่างที่ต้องการแล้ว ก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้มีการพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่างโดยแนะนำตัวเอง แนบเอกสารพร้อมกับแบบสอบถามเพื่อชี้แจงอธิบาย วัตถุประสงค์ และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความสมัครใจของกลุ่มตัวอย่างว่าจะเข้าร่วมวิจัยหรือไม่เข้าร่วมวิจัย และสามารถถอนตัวได้ตลอดเวลาหากไม่ต้องการเข้าร่วมวิจัยโดยไม่มีผลกระทบใดๆทั้งสิ้น และคำตอบทุกคำตอบจะถือเป็นความลับ จะสรุปในภาพรวมนำมาใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้เท่านั้น

4.3 เมื่อกลุ่มตัวอย่างยินยอมเข้าร่วมวิจัย ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามและอธิบายวิธีการตอบแบบสอบถาม จากนั้นให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเองซึ่งใช้เวลาในการตอบแบบสอบถามคนละประมาณ 30-45 นาที ในกรณีที่กลุ่มตัวอย่างไม่เข้าใจข้อคำถามสามารถซักถามผู้วิจัยได้ตลอดเวลา หลังจากนั้นผู้วิจัยตรวจแบบสอบถาม หากพบว่าแบบสอบถามไม่สมบูรณ์ให้กลุ่มตัวอย่างตอบเพิ่มเติมจนสมบูรณ์

4.4 รวบรวมข้อมูลจนครบจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

5. นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติตามขั้นตอนต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS/FW ตามลำดับขั้นตอน คือ

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ โดยหาจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และพิสัย
2. วิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยการรับรู้ทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และพิสัยของคะแนนตามรายด้าน และโดยรวม
3. วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น โดยหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และพิสัยตามรายด้าน และโดยรวม
4. วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยชักนำ และปัจจัยด้านการรับรู้กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's product-moment correlation coefficient) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05