

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญ

ในปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการบาดเจ็บ และการตายสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทุกชนิด จากสถิติกองสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข (2545) พบว่าปี พ.ศ. 2543 และพ.ศ. 2544 อัตราตายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็น 20.9 และ 20.5 ต่อประชากรแสนคนตามลำดับ และจากรายงานสรุปผลการปฏิบัติงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 ของจังหวัดและกรุงเทพมหานครพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวน 18,803 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 612 คน และบาดเจ็บ 25,580 คน ซึ่งผู้บาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง พบในกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 35 และกลุ่มอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 33 ในจำนวนนี้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 77 (หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย, 2547) เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย รูปร่างกระทัดรัด ขับขี่ง่าย สะดวก ความเร็วสูง และใช้สัญจรไปยังจุดหมายได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันก็เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2538) เพราะยานพาหนะชนิดนี้ทรงตัวได้ไม่ดี เห็นไม่ชัดเจนเท่ารถยนต์ จากรายงานที่ผ่านมาจึงพบว่ารถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้เสียชีวิตมากกว่ารถยนต์ที่วิ่งในระยะทางเท่ากันถึง 20 เท่าตัว (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2547) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงเป็นปัญหาที่สำคัญทั่วทั้งภูมิภาคของประเทศ

จังหวัดยะลาเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีสถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูง จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลยะลา พ.ศ. 2538-2545 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยในปี 2545 มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 76.47 ของจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและการเสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับหนึ่ง และในจำนวนนี้เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงสุดของการบาดเจ็บคิดเป็นร้อยละ 78 ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่มีอายุ 10-19 ปี รองลงมาคืออายุ 20-29 ปี (สำนักงาน

สาธารณสุขจังหวัดยะลา, 2545) แสดงให้เห็นว่าผู้ที่อยู่ในกลุ่มอายุนี้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ณรงค์, 2532; ศักดิ์ชัย, 2542)

จากการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมาพบว่า การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของคน (ณรงค์, 2532; ศรีสมร, 2539) โดยพบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่มีการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การดื่มสุราแล้วขับขี่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร (ดำรง, 2536; ประภา, 2539; เพ็ญประภา และคณะ, 2547; โรงพยาบาลยะลา, 2545; ศักดิ์ชัย, 2542; สมชัย, 2539; สมชาย, 2544; สุรศักดิ์, 2542; สำนักกระบวนวิชา, 2546; หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย, 2547; อภิชัย, 2542; อัปสร, 2540; NHTSA, 2004) ซึ่งในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ (เฉลิมพล, 2541) เพราะอุบัติเหตุสามารถป้องกันได้โดยให้แต่ละบุคคลมีการริเริ่มในการปรับเปลี่ยนการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและเหมาะสม โดยการสอนชี้แนะ ให้การสนับสนุน ให้ข้อมูลข่าวสาร เพิ่มการเรียนรู้ หรือการจูงใจโดยบุคคลเพื่อให้เห็นความสำคัญในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ ปลูกฝังความมีระเบียบวินัยให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย ซึ่งเป็นการปลูกให้ประชาชนตื่นตัวมีความระมัดระวังเริ่มปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น (Sleet & Gielen, 1998)

พฤติกรรมป้องกันตนเองจากโรคขึ้นกับปัจจัยด้านประสบการณ์ และความเชื่อที่แตกต่างกัน การเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นโรคที่เกิดจากการพัฒนาประเทศ และเป็นโรคระบาดที่ไม่ติดต่อ (noncommunicable diseases) พฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจึงเปรียบเสมือนกับพฤติกรรมป้องกันโรค ตามแนวคิดความเชื่อสุขภาพของเบ็คเคอร์และคณะ (Becker et.al., 1974 cited by Pender, 1987) ได้อธิบายว่าการที่บุคคลจะปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการเกิดโรคได้ จะต้องมีความเชื่อว่าตนเป็นผู้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค โรคที่เกิดขึ้นต้องมีความรุนแรงมีผลกระทบต่อชีวิต และการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรคจะเป็นประโยชน์ในการลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค และจะช่วยลดความรุนแรงหรือลดภาวะคุกคามของการเกิดโรคได้ ซึ่งการรับรู้ถึงประโยชน์ต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคต้องมีน้ำหนักมากกว่าการรับรู้ถึงอุปสรรค เช่น ค่าใช้จ่าย ความเจ็บปวด ความอาย เป็นต้น และนอกจากนี้ยังมีปัจจัยที่ทำให้พฤติกรรมของแต่ละบุคคลแตกต่างกันไปคือ คุณลักษณะเฉพาะของตัวบุคคลซึ่งได้แก่ องค์ประกอบปัจจัยปรับเปลี่ยน (modifying factors) คือ ตัวแปรทางด้านประชากร เช่น เพศ อายุ อาชีพ ตัวแปรทางด้านจิตสังคม

เช่น บุคลิกภาพ ฐานะทางสังคม กลุ่มเพื่อน ตัวแปรทางด้านโครงสร้าง เช่น ประสบการณ์การสัมผัสโรค และองค์ประกอบเกี่ยวกับสิ่งชักนำไปสู่การปฏิบัติ (cues to action) คือสิ่งกระตุ้นเตือนใจ เช่น ข่าวสารผ่านสื่อมวลชน การได้รับคำแนะนำจากบุคคลอื่น

จากการทบทวนงานวิจัยในอดีตพบว่า ยังมีความหลากหลายของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เกี่ยวข้อง คือ ตัวแปรด้านการรับรู้ ตัวแปรด้านบุคคล และตัวแปรชักนำกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ กล่าวคือ ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีทั้งความสัมพันธ์ทางบวก (กานดา, วิลาวัณย์ และปราโมทย์, 2542; สุภาณี, 2541) และไม่พบความสัมพันธ์ (สิริลักษณ์, วิวรรณ, พรทิพา, กนกศรี และเจษฎา, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สำหรับปัจจัยด้านบุคคลพบว่า ระดับการศึกษามีทั้งความสัมพันธ์ทางบวก (สิริลักษณ์ และคณะ, 2542) มีความสัมพันธ์ทางลบ (สุภาณี, 2541) และไม่พบความสัมพันธ์ (กานดา และคณะ, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านอาชีพมีความสัมพันธ์ทางลบ (สิริลักษณ์ และคณะ, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และกลุ่มที่มีอาชีพ รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ถูกต้องน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ (สุภาณี, 2541) แต่มีผู้ศึกษาพบว่ากลุ่มที่มีอาชีพรับราชการ และรัฐวิสาหกิจจะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาบรรณมากที่สุด (ปกิจ, 2531) ปัจจัยประสบการณ์การขับขี่มีความสัมพันธ์ทางบวก (สิริลักษณ์ และคณะ, 2542) และมีความสัมพันธ์ทางลบ (พานทิพย์, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวก (กานดา และคณะ, 2542) และมีความสัมพันธ์ทางลบ (พานทิพย์, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยการได้รับข่าวสารมีความสัมพันธ์ทางบวก (พานทิพย์, 2542; สุภาณี, 2541) และไม่พบความสัมพันธ์ (สิริลักษณ์ และคณะ, 2542) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่มีความสัมพันธ์ทางลบ (นาถล, 2544) กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาบรรณ

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นนั้นยังไม่สามารถสรุปได้อย่างความชัดเจนของความสัมพัทธ์ระหว่างตัวแปรด้านการรับรู้ ตัวแปรด้านบุคคล และตัวแปรชักนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาบรรณ อาจเนื่องมาจากการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ได้แก่ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง (กานดา และคณะ, 2542) ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (สุภาณี, 2541) นายทหารอากาศชั้นประทวน (นาถล, 2544) และในกลุ่มประชาชนทั่วไป (สิริลักษณ์ และคณะ, 2542) ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาเพื่อพิสูจน์ความสัมพัทธ์ดังกล่าวอีกครั้งในกลุ่มประชาชนทั่วไป

โดยเฉพาะในวัยผู้ใหญ่ตอนต้น ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยศึกษาหาความสัมพันธ์ของพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นกับปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านการรับรู้ ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ ปัจจัยชักนำได้แก่ การได้รับข่าวสาร และนอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเพิ่มเติมในตัวแปรที่ไม่พบการศึกษามาก่อนคือ ในปัจจัยด้านการรับรู้เพิ่มเติมตัวแปรการรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ ในปัจจัยด้านบุคคลเพิ่มเติมตัวแปรการรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด เพราะการรับรู้พฤติกรรมตามความคาดหวังของกลุ่มเพื่อนสนิท ทำให้บุคคลเกิดแรงจูงใจที่จะยอมปฏิบัติตามความคาดหวังเหล่านั้น (Ajzen & Fishbein, 1975 cited by Pender, 1987) และในปัจจัยชักนำเพิ่มเติมตัวแปรประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และตัวแปรการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจรซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่พบการศึกษามาก่อน เนื่องจากการที่บุคคลในครอบครัวหรือบุคคลใกล้ชิดมีสุขภาพดี ไม่มีประสบการณ์การเจ็บป่วย ทำให้มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ำ (Janz & Becker, 1984) และการที่บุคคลได้พบเห็นการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร อาจทำให้เป็นแรงกระตุ้นหรือเป็นแรงผลักดันให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งผลการศึกษานี้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการให้ความรู้ การรณรงค์ และกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งส่งผลให้มีพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ดีและถูกต้องเหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านการรับรู้ และปัจจัยชักนำ กับพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

คำถามการวิจัย

1. พฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นเป็นอย่างไร

2. ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นหรือไม่ อย่างไร

3. ปัจจัยด้านการรับรู้ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นหรือไม่ อย่างไร

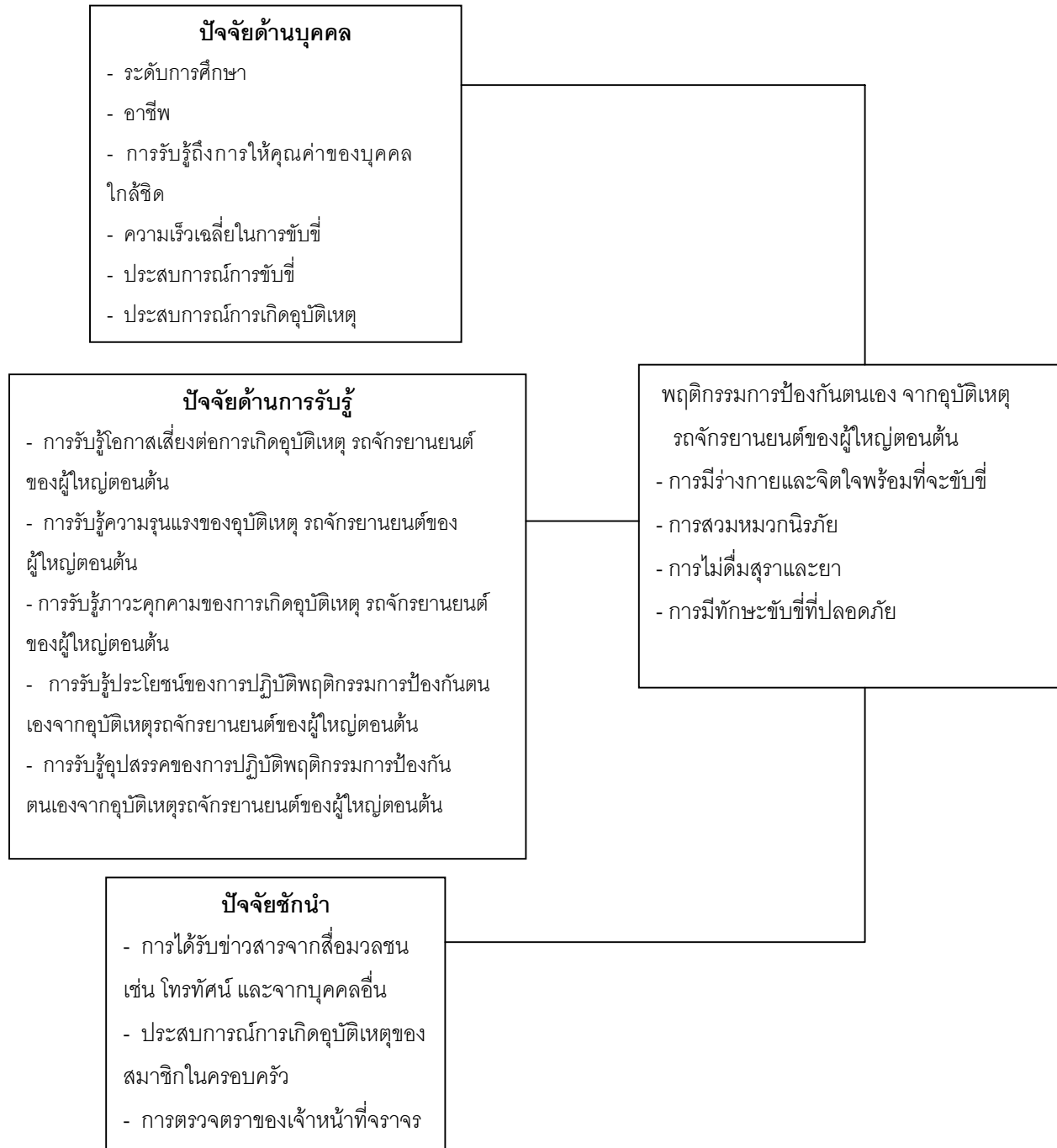
4. ปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข่าวสาร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นหรือไม่ อย่างไร

กรอบแนวคิดทฤษฎี

การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แนวคิดแบบแผนความเชื่อสุขภาพของเบ็คเคอร์และคณะ (Becker et. al., 1974 cited by Pender, 1987) เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ซึ่งแนวคิดดังกล่าวได้อธิบายว่า การที่บุคคลจะปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการเกิดโรคได้ จะต้องมีความเชื่อว่า ตนเป็นผู้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค กล่าวโรคคุกคามตน และโรคที่เกิดขึ้นต้องมีความรุนแรงมีผลกระทบต่อชีวิต การปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรคจะเป็นประโยชน์ในการลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค และจะช่วยลดความรุนแรงของการเกิดโรคได้ ซึ่งก็คือการรับรู้ถึงประโยชน์ต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรค ต้องมีน้ำหนักมากกว่าการรับรู้ถึงอุปสรรค เช่น ค่าใช้จ่าย ความไม่สะดวกสบาย เป็นต้น และยังมีปัจจัยเกี่ยวกับคุณลักษณะเฉพาะของตัวบุคคลซึ่งได้แก่ องค์ประกอบปัจจัยปรับเปลี่ยน (modifying factors) คือ ตัวแปรทางด้านประชากร เช่น เพศ อายุ อาชีพ ตัวแปรทางด้านจิตสังคม เช่น บุคลิกภาพ ฐานะทางสังคม กลุ่มเพื่อนสนิท ตัวแปรทางด้านโครงสร้าง เช่น ประสบการณ์การเกิดโรค และองค์ประกอบเกี่ยวกับสิ่งชักนำ ไปสู่การปฏิบัติ (cues to action) คือสิ่งกระตุ้นเตือนใจ เช่น ข่าวสารผ่านสื่อมวลชน ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะทำให้บุคคลมีพฤติกรรมการป้องกันที่แตกต่างกันไป

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกปัจจัยที่คาดว่าจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้แก่ ปัจจัยการรับรู้ ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ภาวะคุกคามของการเกิดโรค การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกัน และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกัน ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยชักนำได้แก่ การได้รับข่าวสาร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร

ในส่วนของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ผู้วิจัยได้ศึกษาบททวนจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่า มี 3 ประการ ได้แก่ ตัวบุคคล ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม (ณรงค์, 2532; ศรีสมร, 2539; Sleet & Gielen, 1998) แต่ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพฤติกรรมการป้องกันระดับบุคคลเพราะเป็นพฤติกรรมที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ ประกอบด้วย 4 ด้าน นั่นคือ 1) การมีร่างกายและจิตใจพร้อมที่จะขับขี่ 2) การสวมหมวกนิรภัย 3) การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท 4) การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย จากแนวคิดข้างต้นสามารถเขียนเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยได้ ดังภาพ 1 (หน้า 10)



ภาพ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำบังตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้การให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกับการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

2. ปัจจัยด้านการรับรู้ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรม การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

3. ปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข่าวสาร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว และการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น

นิยามศัพท์

วัยผู้ใหญ่ตอนต้น หมายถึง บุคคลที่มีอายุระหว่าง 18 - 30 ปี

พฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติของบุคคลเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ได้แก่ การมีร่างกายและจิตใจพร้อมที่จะขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท และการมีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย

ปัจจัย หมายถึง สิ่งที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยเลือกศึกษาและกำหนดนิยามของปัจจัยแต่ละประการดังนี้

ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่

ระดับการศึกษา หมายถึง จำนวนปีเต็มที่ใช้ในการศึกษาตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จนจบการศึกษาชั้นสูงสุดโดยไม่เน้นการเข้าชั้นเรียน

อาชีพ หมายถึง งานหรือภาระหน้าที่ที่ปฏิบัติอยู่เป็นประจำอย่างต่อเนื่องทั้งที่

ก่อให้เกิดรายได้และไม่ก่อให้เกิดรายได้ แบ่งเป็น อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ,ธุรกิจส่วนตัว/
ค้าขาย,รับจ้าง และอาชีพอื่นๆ ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา,แม่บ้าน

การรับรู้ถึงการให้คุณค่าของบุคคลใกล้ชิด หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่
ต่อการให้ความสำคัญในการปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถ
จักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิด เช่น เพื่อนๆ ,ญาติหรือบุคคลอื่นที่ผู้ขับขี่ที่มีความสนิทสนม
เป็นพิเศษ

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ หมายถึง อัตราความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถ
จักรยานยนต์นับเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง

ประสบการณ์การขับขี่ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่ผู้ขับขี่เริ่มขับขี่รถจักรยาน
ยนต์ครั้งแรกจนถึงวันตอบแบบสอบถามโดยแสดงเป็นจำนวนเต็มเป็นปีและเดือน กรณีมีเศษน้อย
กว่า 6 เดือน ปัดทิ้ง

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่การได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงการได้รับบาดเจ็บรุนแรง

ปัจจัยชักนำ ได้แก่

การได้รับข่าวสาร หมายถึง จำนวนครั้งโดยเฉลี่ยในแต่ละเดือนของการได้รับ
ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความรู้การณรงค์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ
จราจร จากสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ แผ่นป้ายโฆษณา และได้รับข่าวสารจากสื่อ
บุคคล เช่น บุคคลในครอบครัว บุคลากรที่มสุภาพ ตลอดจนการได้รับการอบรม สัมมนาต่างๆ

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัว หมายถึง จำนวน
สมาชิกในครอบครัวที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคลในครอบครัวตั้งแต่การ
ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงการได้รับบาดเจ็บรุนแรง

การตรวจตราของจราจร หมายถึง จำนวนครั้งโดยเฉลี่ยในแต่ละเดือนที่ผู้ขับขี่
ได้รับการตรวจหรือพบเห็นการปฏิบัติงานตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่จราจร

ปัจจัยด้านการรับรู้ ได้แก่

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่ถึง
โอกาสที่ตนเองจะได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเมินโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัย
สร้างขึ้นจากแนวคิดด้านการรับรู้ของเบ็คเคอร์ และคณะ (Becker et al., 1974 cited by Pender,
1987)

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับผลที่ตามมาเมื่อตนเองเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เช่น บาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตได้ ประเมินโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากแนวคิดด้านการรับรู้ของเบ็คเคอร์ และคณะ (Becker et al., 1974 cited by Pender, 1987)

การรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับโอกาสเกิดและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประเมินโดยนำคะแนนในข้อคำถามของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมารวมกันแล้วคิดเป็นค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมเป็นคะแนนของปัจจัยการรับรู้ภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ

การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่ผลดีจากการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประเมินโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากแนวคิดด้านการรับรู้ของเบ็คเคอร์และคณะ (Becker et al., 1974 cited by Pender, 1987)

การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของผู้ขับขี่ถึงสิ่งที่เป็นสาเหตุที่ทำให้ตนเองไม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประเมินโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากแนวคิดด้านการรับรู้ของเบ็คเคอร์และคณะ (Becker et al., 1974 cited by Pender, 1987)

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาเชิงบรรยายโดยศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี ทั้งเพศชาย และเพศหญิงที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา จังหวัดยะลา เก็บข้อมูลในเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม พ.ศ. 2547

ความสำคัญของการวิจัย

1. บุคลากรทางการแพทย์สามารถนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดเนื้อหาในการสอนสุขศึกษา โดยคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกัน

ตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2. สนับสนุนให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาใช้เป็นแนวทางในการวางแผนส่งเสริมให้ความรู้โดยคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. สามารถนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการรณรงค์ และการกำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้อง

4. เป็นแนวทางสำหรับการวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองในโรคอื่นๆ