

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

**PARTICIPATION IN THE MOTORCYCLE ACCIDENTS PREVENTION
COMMUNITY LEADERS AT TAPRA SUB DISTRICT
MUEANG DISTRICT KHONKAEN**



เลขหมู่.....
เลขทะเบียน.....**119645**
วัน,เดือน,ปี.....**4 ธ.ค. 2555**

12371932
b.....
i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม
วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2554

KMITL-2011-AMC-M-251-020

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**PARTICIPATION IN THE MOTORCYCLE ACCIDENTS PREVENTION COMMUNITY
LEADERS AT TAPRA SUB DISTRICT MUEANG DISTRICT KHONKAEN**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE IN INDUSTRIAL MANAGEMENT
ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2011

KMITL-2011-AMC-M-251-020

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2011

ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และสงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
 ผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
 PARTICIPATION IN THE MOTORCYCLE ACCIDENTS
 PREVENTION OF COMMUNITY LEADERS AT TAPRA
 SUB DISTRICT, MUAENG DISTRICT, KHONKAEN PROVINCE.

นักศึกษา

นางจूरรัตน์ สุนทรไชยา

รหัสประจำตัว

52631304

ปริญญา

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ดร. ปรียาภรณ์ ตั้งคุณานันท์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
ผศ.ดร.ณัฐวุฒิ	โรจน์นิรุตติกุล	
ดร.ปรียาภรณ์	ตั้งคุณานันท์	
รศ.ดร.วรรณารถ	แสงมณี	
ผศ.ดร.มนัส	ไพฑูรย์เจริญลาภ	
ดร.ธีระ ชินภัทร	รามเดชะ	

วัน / เดือน / ปี ที่สอบ 21 พฤษภาคม 2554 เวลา 10.30 น. เป็นต้นไป

สถานที่สอบ ณ ห้อง สมาคมศิษย์เก่าบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการรับรองแล้ว



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

คณบดี วิทยาลัยการบริหารและจัดการ

วันที่ ๒๓ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

นักศึกษา

นางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา

รหัสประจำตัว

52631304

ปริญญา

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

พ.ศ.

2554

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (2) ศึกษาระดับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (3) เปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (4) ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือ ผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำนวน 265 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทำการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้ t-test แบบ Independent , One-way ANOVA และ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple correlation) ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

- 1) ผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) ผู้นำชุมชน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับมาก และมีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงอยู่ในระดับมากที่สุด และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีอยู่ในระดับมากที่สุด

3) ผู้นำชุมชน ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่ ต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

4) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ 0.520 แสดงว่าปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลางกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	Participation in the Motorcycle Accidents Prevention of Community Leaders At Tapra Sub District , Muaeng District ,Khonkaen Province
Student	Ms.Jureerat Soontornchaiya
Student ID.	52631304
Degree	Master of Science
Program	Industrial Management
Year	2011
Thesis Advisor	Dr. Pariyaporn Tungkunan
Thesis Co-Advisor	Assistant Professor Dr. Jirasek Treemetsunton

ABSTRACT

The objectives of this research included: (1) to study the level of the community leaders' participation in motorcycle accident prevention in Tapra Subdistrict, Muang District, Khonkaen Province; (2) to study the level of the their perception with regard to the motorcycle accident risk, the accident severity, and the benefits of the accident prevention; (3) to compare the level of participation of each of the community leaders in the accident prevention, according to their demographic factors; and (4) to study the correlation between their risk perception factor, severity perception factor, and prevention benefit perception factor with the community leaders' participation in motorcycle accident prevention in Tapra Subdistrict, Muang District, Khonkaen Province, on the other. The sample set of this research consisted of 265 community leaders in Tapra Subdistrict, selected based on the stratified random sampling method. A questionnaire was used for data collection, and the data was analyzed using a computer program designed for statistical data analysis. The statistics used in the analysis included the percentages, averages, and standard deviations. The t-test Independent, One-Way ANOVA, and the multiple correlation coefficient method were employed in the hypothesis testing. The results can be summarized as follows:

- 1) The level of the community leaders' participation in accident prevention was more.
- 2) The level of the community leaders' was more, whereas the levels of their severity perception and prevention benefit perception were the most.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) Community leaders with differences in gender, age, education, position in the community, marital status, accident prevention training experience, and possession of motorcycle driver's license, had different levels of prevent participation, with the statistical significance of 0.01, while the community leaders with differences in motorcycle accident experience, the status of their motorcycle driver's license and the period of license possession, did not show any difference in the accident prevention participation level.

4) The multiple correlation ($R= 0.520$) show the accident risk perception , the prevent benefit perception and the severity perception had positive correlation with the accident prevention participation at moderate level with the statistical significance of 0.01.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างดี ด้วยคำแนะนำและคำปรึกษาจาก ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และผศ.ดร.จิระเสกข์ตรีเมธสุนทร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงยิ่งที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาชี้แนะและปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆที่เกี่ยวข้องในการทำการศึกษาค้นคว้าด้วยความเอาใจใส่อย่างใกล้ชิดจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์รวมทั้งได้รับความอนุเคราะห์และคำแนะนำในขั้นตอนสุดท้ายทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์จากคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ผศ. ดร. ณัฐวุฒิ โรจนันันรุตติกุล รศ.ดร. วรนาถ แสงมณี ผศ. ดร. มนต์ ไพฑูรย์เจริญลาภ และ ดร.ธีระ ชินภัทร รามเดชะ ซึ่งผู้วิจัยซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านและกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิ คุณศศิธร พิมพ์ชายน้อย ผศ. ดร. ณัฐวุฒิ โรจนันันรุตติกุล คณาจารย์วิทยานิพนธ์ พลตำรวจเอก พลตำรวจโท จันทร์ดำรงกุลและคุณมนตรี ประจักษ์จิต ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือในการตรวจสอบแบบสอบถามที่จะใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้

กราบขอบพระคุณ บิดา มารดาและที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจด้วยดีตลอดระยะเวลาที่ศึกษา

ขอขอบพระคุณบิดา และน้องชาย สำหรับความช่วยเหลือในการให้ข้อมูล และการเก็บรวบรวมแบบสอบถามอย่างสมบูรณ์ รวมถึงให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ตลอดระยะเวลาในการเก็บข้อมูล

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ธุรการ สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม ตลอดจนบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม และบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ให้ความช่วยเหลือประสานงาน และอำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณเพื่อนร่วมงาน ฝ่ายควบคุมการสั่งซื้อ บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ทุกคนที่ให้กำลังใจ ผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ร่วมรุ่น IM13 ทุกคน ที่คอยให้กำลังใจซึ่งกันและกัน ให้คำปรึกษาและให้ความช่วยเหลือผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

สุดท้ายขอขอบคุณสามี และลูกสาวของข้าพเจ้า คุณภาณุพงศ์ สุนทรไชยา คณ.พิชญภา สุนทรไชยา ที่เป็นกำลังใจที่ดีมาโดยตลอด

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบแต่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

จุริรัตน์ สุนทรไชยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	IX
สารบัญภาพ.....	XIII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	6
1.4 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	7
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	8
1. นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย.....	10
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน.....	14
2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม.....	15
2.1.2 ขั้นตอนการมีส่วนร่วม.....	16
2.1.3 แนวทางการสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วม.....	18
2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม.....	20
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ.....	22
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	25
2.3.1 กระบวนการของการรับรู้.....	26
2.3.2 ลำดับขั้นของกระบวนการรับรู้.....	26
2.3.3 ปัจจัยกำหนดการรับรู้.....	27
2.3.4 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	28
2.3.5 อุบัติเหตุจราจร.....	29

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับ ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น.....	35
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	36
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	41
3.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย.....	41
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	43
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	45
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	45
3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	48
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	58
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	58
4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	62
4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อบัณฑิตด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ต่อบัณฑิตด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ต่อบัณฑิตด้านการศึกษาของบัณฑิตของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	77
4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล.....	84
4.5 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของบัณฑิตด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อบัณฑิตด้านการรับรู้ความรุนแรง และบัณฑิตด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	104
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	108
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	109
5.1.1 คุณลักษณะส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	109
5.1.2 ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์.....	110

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.1.3 ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดี ของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	109
5.1.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตาม ข้อมูลส่วนบุคคล	109
5.1.5 ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	122
5.2 อภิปรายผล.....	115
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	120
5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้.....	120
5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	123
บรรณานุกรม.....	125
ภาคผนวก.....	130
ภาคผนวก ก หนังสือราชการ	130
ภาคผนวก ข แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	147
ภาคผนวก ค คุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	159
ประวัติผู้เขียน.....	165

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามตำแหน่งในหมู่บ้าน	41
3.2 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่เป็นคำถามเชิงบวก	47
3.3 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่เป็นคำถามเชิงลบ	48
3.4 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามวัดระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์	48
3.5 การทดสอบสมมติฐานในการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ	49
3.6 สูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA	54
4.1 จำนวน และค่าร้อยละ ของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น	59
4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น ในภาพรวมและรายค่าน	63
4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการค้นหาปัญหา ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	64
4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการวางแผน ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	66
4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการปฏิบัติตามแผน ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	70
4.6 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการประเมินผล ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	75
4.7 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบล ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	77
4.8 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบล ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.9 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้ ผลดีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	82
4.10 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการ มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบล ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามเพศ โดยวิธี t-test.....	85
4.11 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการ มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบล ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามอายุ โดยวิธี One-way ANOVA	86
4.12 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาของผู้นำ ชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	87
4.13 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชน ที่มี อายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	87
4.14 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนของผู้นำ ชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	88
4.15 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	88
4.16 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการ มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามระดับการศึกษา โดยวิธี One-way ANOVA.....	89
4.17 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	90
4.18 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนของผู้นำ ชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	91
4.19 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของผู้นำ ชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	92

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.20 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามตำแหน่งในหมู่บ้าน โดยวิธี t-test	93
4.21 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามสถานภาพสมรส โดยวิธี One-way ANOVA.....	94
4.22 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD	94
4.23 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD	96
4.24 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิธี t-test.....	94
4.25 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยวิธี t-test.....	97
4.26 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยวิธี t-test.....	98
4.27 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน โดยวิธี One-way ANOVA.....	99

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.28 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบล ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA	101
4.29 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาของผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน เป็นรายคู่โดยวิธี LSD	102
4.30 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ ต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD	102
4.31 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนของผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ ต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD	103
4.32 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ ต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD	103
4.33 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	104
4.34 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	105
4.35 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	105

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	8
2 กระบวนการของการรับรู้.....	26



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมาก และมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี จากสถิติอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบกในช่วงเวลาที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า ในแต่ละปีมีอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และสามารถคำนวณเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้นับเป็นมูลค่ามหาศาล ขอดผู้เสียชีวิตปี 2551 มีจำนวนถึง 11,267 คน หรือเฉลี่ยวันละ 30 คน คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียกว่า 2,328,555 ล้านบาท หรือ 2.8% ของ GDP จากสถิติศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเดือนมกราคม – สิงหาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 - 2552 พบว่า จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกช่วงเดือนมกราคม – สิงหาคม ปี 2550 เกิดขึ้น 68,085 ครั้ง ปี 2551 เกิดขึ้น 58,092 ครั้ง และในปี 2552 เกิดขึ้น 58,838 ครั้ง สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วง 8 เดือน ปี 2550 จำนวน 8,333 คน ปี 2551 จำนวน 7,373 คน และปี 2552 จำนวน 7,562 คน ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนช่วง 8 เดือน ปี 2550 จำนวน 52,905 ราย ปี 2551 จำนวน 46,806 ราย และในปี 2552 จำนวน 44,192 ราย และเมื่อนำสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเดือนมกราคม – สิงหาคม ของปี 2551-2552 นำมาเปรียบเทียบ พบว่า ในปี 2552 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นจากปี 2551 จำนวน 746 คดี หรือร้อยละ 1.28 ผู้เสียชีวิต เพิ่มขึ้นจากปี 2551 จำนวน 189 คน หรือร้อยละ 2.56 โดยช่วงเดือนที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ เดือนมกราคม 1,121 ราย รองลงมา ได้แก่ เดือนมีนาคม จำนวน 1,095 ราย และเดือนเมษายน จำนวน 1,091 ราย สำหรับสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด จำนวน 9,764 ราย รองลงมา ได้แก่ ขับรถโดยประมาท (ตัดหน้ากระชั้นชิด) จำนวน 9,046 ราย ขับรถชนท้าย จำนวน 5,006 ราย แซงรถผิดกฎหมาย จำนวน 3,242 ราย ในขณะที่เมาแล้วขับ และหลับใน ยังเป็นพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมจำนวน 95,591 คัน โดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จำนวน 36,730 คัน รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 26,927 คัน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2552 : <http://www.thaihealth.or.th>)

จากการศึกษาของ ศรีสมร การอ่อน (2539 : บทคัดย่อ) เรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุภัยจากรถจักรยานยนต์มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลายสาเหตุ เช่น เกิดจากสาเหตุหลายด้านคิดเป็นร้อยละ 68.9 และ เฉพาะด้านบุคคลร้อยละ 12.6 ด้านบุคคลที่พบมากคือการดื่มสุราก่อนขับรถลงมาคือ การไม่ชินกับยานพาหนะเนื่องจากยืมผู้อื่นมาใช้ และพฤติกรรมรถขับขี้นที่ฝ่าฝืนกฎจราจร จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 50.7 ใน พ.ศ. 2541 เป็นร้อยละ 62.0 ใน พ.ศ. 2552 ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของกรมการขนส่งทางบก ที่พบว่า จำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่า จาก 534,458 คัน ใน พ.ศ.2541 เป็น 1,635,807 คัน ใน พ.ศ. 2552 สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา กล่าวไว้ว่ากลุ่มปัจจัยด้านคนเป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึง 82 % (สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. 2546 : <http://www.senate.go.th>) และเมื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของสำนักกระบวนวิทยากรมควบคุมโรคติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า มากกว่าร้อยละ 40 ของผู้บาดเจ็บรุนแรงมีการดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และจากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่พบว่ารถเร็วเกินอัตราที่กำหนดและการขับรถตัดหน้า กระชั้นชิดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางบก (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข. 2553 : <http://www.moph.go.th>)

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และกลุ่มปัจจัยด้านคนเป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสร้างความตระหนักให้ตัวบุคคลได้คำนึงถึงความเสียหายและอันตรายที่จะเกิดกับตัวเองและผู้ที่เกี่ยวข้องจึงมีความสำคัญเป็นอันดับแรก การสร้างพฤติกรรมและจิตสำนึกที่ดีนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุซึ่งจะเริ่มจากชุมชนที่ประชาชนอาศัยอยู่ โดยการสร้างความตระหนักให้ประชาชนในชุมชนรับรู้ถึงอันตรายที่จะเกิดจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว และประเทศชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้การมีส่วนร่วมของชุมชนในที่นี้ก็คือการให้คำแนะนำ ตักเตือน หรือการสร้างพฤติกรรมที่ดีในการขับขี่ให้เป็นแบบอย่าง นอกจากนี้การมีส่วนร่วมของชุมชนยังเป็นการส่งเสริมประชาชนในชุมชนสามารถวิเคราะห์ปัญหาและกำหนดแนวทางการป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน และการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาที่สามารถดำเนินการได้ เพื่อสนับสนุนเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้ร่วมดำเนินการต่อไป (เพ็ญศรี เปลี้นจำ. อ้างใน ชวนพิศ หนูจันทร์. 2552 : 3)

จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะดังที่กล่าวข้างต้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นอย่างยิ่ง โดยกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติเมื่อปี 2546 และจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้น (สถาบันพระปกเกล้า อ้างใน ชวนพิศ หนูจันทร์. 2552 : 3) โดยกำหนดนโยบายระดับประเทศด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจาก 22.21 คนต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2547 ลงเหลือ 20.00 คนต่อแสนประชากรภายในปี พ.ศ. 2551 สำนักงานเครือข่ายการลดอุบัติเหตุ. 2553 : <http://www.accident.or.th> มีเป้าหมายหลัก 4 ประการ คือ 1) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดีขึ้น 3) ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น และ 4) ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 5 ด้าน (5E) ได้แก่ ด้านวิศวกรรม (engineering) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) ด้านการบริการแพทย์ฉุกเฉิน (emergency medication services) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (education, public relation and participation) และด้านการประเมินผลผลและระบบสารสนเทศ (evaluation and information) ทั้งนี้การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นจะดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 E ได้แก่ ด้านวิศวกรรม (engineering) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) และด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (education, public relation and participation) โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งรัฐและองค์กรต่างๆ และประชาชน โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดมาตรการป้องกันเมื่อปีพ.ศ. 2546 ภายใต้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจรและกำหนดมาตรการ 3ม 2ข 1ร โดย 3ม คือ เมาไม่ขับ/พาหนะได้มาตรฐาน/สวมหมวกนิรภัย 2ข คือ มีใบขับขี่/คาดเข็มขัดนิรภัย 1ร คือ ไม่ขับเร็ว ด้านวิศวกรรมได้มีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้มีความปลอดภัย และด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยทุกภาคส่วนทั้งรัฐ เอกชน ประชาชน สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อ่างในชวนพิศ หนูจันทร์. 2552 : 3)

การสนับสนุนของภาครัฐในการดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 E ได้เปิดโอกาสให้ชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งถือว่าเป็นผู้ที่ได้รับความเคารพนับถือจากประชาชนในชุมชน ประชาชนในชุมชนมักเข้าใจว่าการดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของรัฐเท่านั้นแต่ในความเป็นจริงแล้ว รัฐไม่สามารถดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ 3E ได้เพียงลำพัง แต่หากต้องได้รับความร่วมมือจากชุมชนเป็นอย่างมากในการแก้ปัญหา เพราะแต่ละชุมชนมีสภาพปัญหาที่แตกต่างกัน ผู้ที่จะสามารถเข้าใจในสภาพปัญหาและแนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาได้ดีก็คือประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนนั้นๆ ดังนั้นบุคคลในชุมชนจึงมีบทบาทที่สำคัญยิ่งที่จะโน้มน้าวจิตใจของสมาชิกในชุมชนหันมาเห็นความสำคัญของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

เพื่อให้บรรลุตามนโยบายของรัฐบาลจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยเฉพาะผู้นำชุมชน ซึ่งถือว่าเป็นแรงผลักดันที่สำคัญของชุมชน เนื่องจากผู้นำชุมชนถือได้ว่าเป็นผู้ที่มีอิทธิพลสามารถโน้มน้าวให้ประชาชนในชุมชนปฏิบัติตามได้เป็นอย่างดี เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คือ อีกทั้งผู้นำชุมชนยังเป็นผู้ที่ทราบถึงปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในชุมชน ซึ่งจะสามารถนำปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในชุมชนของตน วิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไข ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือบุคคลภายนอกต่อไป

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีประชากรจำนวนมากและทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัญหาสิ่งแรกที่ต้องพบก็คือสภาพการจราจร และการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่จะมีสภาพปริมาณการจราจรที่หนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในเส้นทางทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ ที่มีสถิติจำนวนรถยนต์ที่ใช้เส้นทางดังกล่าวทั้งฝั่งขาขึ้นและขาล่อง สถิติตลอดทั้งวันไม่ต่ำกว่า 5 แสน-1 ล้านคัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งเมื่อมีจำนวนรถที่มากมีสภาพการจราจรติดขัด ก็จะส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากสถิติอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก จังหวัดขอนแก่น จำนวนอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2551 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรทางบกปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 2,016 ครั้ง ปี พ.ศ. 2551 มีจำนวน 2,145 ครั้ง คิดเป็นมูลค่าความเสียหาย 14,403,600 บาท (ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น. 2551 : <http://khonkaen.nso.go.th>) ในส่วนของตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีจำนวน 20 หมู่บ้านและมีประชากร 9,689 คน ซึ่งเกือบทุกคนครอบครัวจะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

ดังนั้นองค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ อ.เมือง จ.ขอนแก่น จึงร่วมกับ ส.ทล.2 กก.4 บก.ทล (ตำรวจทางหลวงขอนแก่น) ได้จัดทำโครงการ ขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร ขึ้น โดยเริ่มต้นในปีงบประมาณ 2550 จุดประสงค์หลักคือการต้องการสร้างวินัยให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ตระหนักถึงการเคารพกฎจราจร รวมทั้งการคุมเข้มตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. ให้กับผู้ที่ขับขี่สัญจรผ่านไป-มา ในพื้นที่ เพราะพื้นที่ตำบลท่าพระ เป็นอีกหนึ่งพื้นที่ที่ทางคณะกรรมการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้กำหนดให้เป็นจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุดติดต่อกันหลายวัน พื้นที่ตำบลท่าพระเปรียบเสมือนเมืองหน้าด่านก่อนที่จะมุ่งเข้าสู่เขตพื้นที่ อ.เมืองขอนแก่น เพราะเป็นจุดติดต่อกับกิ่งอำเภอบ้านแฮด จ.ขอนแก่น อ.โกสุมพิสัย-มหาสารคาม และในเส้นทางที่สามารถตัดผ่านเข้าไปสู่อ.พระยืน และ อ.บ้านฝาง ของ จ.ขอนแก่น เส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญคือถนนมิตรภาพ และถนนสายขอนแก่น-โกสุมพิสัย-มหาสารคาม ทำให้พื้นที่ตำบลท่าพระ แห่งนี้เปรียบเสมือนประตูหน้าด่านที่มีรถสัญจรผ่านไป-มาในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นที่ประชุมสภา องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าพระ ได้มีมติร่วมกันในปีงบประมาณ 2550 ในการประสานความร่วมมือกับตำรวจทางหลวงขอนแก่น ในการดำเนินการร่วมกัน ตามกรอบความร่วมมือโครงการ ขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร เพื่อกระตุ้นให้ชาวท่าพระเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. ควบคู่ไปกับผู้ที่ใช้รถใช้ถนนที่ผ่านในพื้นที่ตำบลท่าพระ ในปีงบประมาณ 2550 องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าพระได้นำเสนอต่อที่ประชุมและมีการอนุมัติผ่านงบประมาณสำหรับการดำเนินโครงการ ขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร เนื่องจากพื้นที่ตำบลท่าพระนั้นเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ที่มีถนนมิตรภาพ ทางหลวงสายหลักที่สำคัญของประเทศตัดผ่านทั้ง 18 หมู่บ้าน สภาพการจราจรและการคมนาคมขนส่งในแต่ละช่วง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชั่วโมงนั้นมีจำนวนมาก ดังนั้นมาตรการที่สำคัญในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับชาวชุมชน และการกระตุ้นให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสำนึกในเรื่องของการเคารพกฎจราจรถือเป็นสิ่งสำคัญที่ องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าพระ ได้ตระหนักมาโดยตลอด เพราะในช่วงที่ผ่านมาการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดในพื้นที่ท่าพระ และสาเหตุเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกชนิดขับรถมาด้วยความเร็วสูง และเมื่อเข้าเขตชุมชนก็ไม่ยอมลดความเร็ว ทำให้ชาวบ้านในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบต่างประสบอุบัติเหตุเป็นประจำ ดังนั้น องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าพระ จึงจับมือกับตำรวจทางหลวง ขอนแก่น ดำเนินโครงการด้วยการกำหนดมาตรการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ สร้างจิตสำนึก และวินัยจราจรร่วมกันของผู้ใช้รถใช้ถนนและชาวชุมชน

ความร่วมมือระหว่างตำรวจทางหลวงขอนแก่น กับ องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าพระ ในโครงการขับขีปลดภัย สร้างวินัยจราจร ถือเป็นแผนการทำงานที่สนองตอบนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและแนวนโยบายในการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในระดับจังหวัด ของศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น ตามโครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนาร่อง หรือ สจร. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวถือว่าเป็นหน่วยงานแรกของจังหวัดที่ทำงาน แบบบูรณาการเพื่อผลสัมฤทธิ์ต่อประชาชนในพื้นที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ผ่านมาแผนการดำเนินงานในเรื่องการตรวจจับความเร็วนั้นทำมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเส้นทางถนนมิตรภาพที่มีการตั้งจุดตรวจอยู่เป็นประจำและสม่ำเสมอ โครงการดังกล่าวนี้ถือเป็นโครงการแรกของการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจทางหลวงและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งแรกในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งจะส่งผลต่อประชาชนสูงสุด (องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ. 2549 : <http://www.ryt9.com/s/bmnd/711678>)

จากสภาพปัญหาที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้นตัวบุคคลเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก สะท้อนให้เห็นว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์โดยการแก้ไขที่ตัวบุคคลเป็นสิ่งที่สำคัญอันดับแรก โดยการสร้างความตระหนักให้ตัวบุคคลได้คำนึงถึงความเสียหายและอันตรายที่จะเกิดกับตัวเองและผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการสร้างพฤติกรรมและจิตสำนึกที่ดีนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์ โดยการเปิดโอกาส ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุซึ่งจะเริ่มจากชุมชนที่ประชาชนอาศัยอยู่โดยการสร้างความตระหนักให้ประชาชนในชุมชนรับรู้ถึงอันตรายที่จะเกิดจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยซึ่งจะส่งผลทั้งต่อตนเอง ครอบครัว และประเทศชาติ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถยนต์จักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 E ได้แก่ ด้านวิศวกรรม(engineering) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย(enforcement) และด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม(education, public relation and participation) ทั้งนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ขึ้นด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อเป็นการนำเสนอข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบถึงระดับของการมีส่วนร่วมเพื่อนำไปสู่การวางแผน กำหนดมาตรการการประสานงานเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนและเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนอย่างสูงสุดต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
3. เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

1.3.1 สมมติฐานที่ 1: ผู้นำชุมชน ที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

1.3.1.1 สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.2 สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.3 สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.4 สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.5 สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.6 สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.7 สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่ มี ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.8 สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่ มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.9 สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่ มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.1.10 สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.3.2 สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดของนักวิจัยและนักวิชาการ เพื่อนำมาใช้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังต่อไปนี้

ศิริโรตม์ พรหมวิหาร(2552 : บทคัดย่อ) ซึ่งกล่าวไว้ว่าปัจจัยในการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยที่ 1 ปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่ 2 ปัจจัยด้านการรับรู้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่ 3 ปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และแนวความคิดของ ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552 : 41) ซึ่งกล่าวไว้ว่าขั้นตอนการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุประกอบด้วย 4 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ขั้นตอนการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขั้นตอนที่ 2 ขั้นตอนการวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขั้นตอนที่ 3 ขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขั้นตอนที่ 4 ขั้นตอนการประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

และจากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยของการมีส่วนร่วมตามแนวความคิดของ ประยูร ศรีประสาธน์ (2542) ได้นำเสนอปัจจัยของการมีส่วนร่วม ว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วม มีด้วยกัน 3 ปัจจัย

1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ

2) ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจ ได้แก่ การศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิก

กลุ่ม

3) ปัจจัยด้านการสื่อสาร ได้แก่ การรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อบุคคล จากแนวคิดปัจจัยในการมีส่วนร่วมและขั้นตอนการมีส่วนร่วมดังกล่าวผู้วิจัยจึงได้กำหนด

กรอบแนวความคิดในการทำวิจัยในครั้งนี้ ดังแสดงในภาพที่ 1

1.5 ขอบเขตงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยมีขอบเขตการวิจัย ดังนี้

1.5.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้นำชุมชนจำนวน 521 คนในตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

1.5.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1) ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ประกอบด้วยตัวแปรดังต่อไปนี้

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้นำชุมชนประกอบด้วย

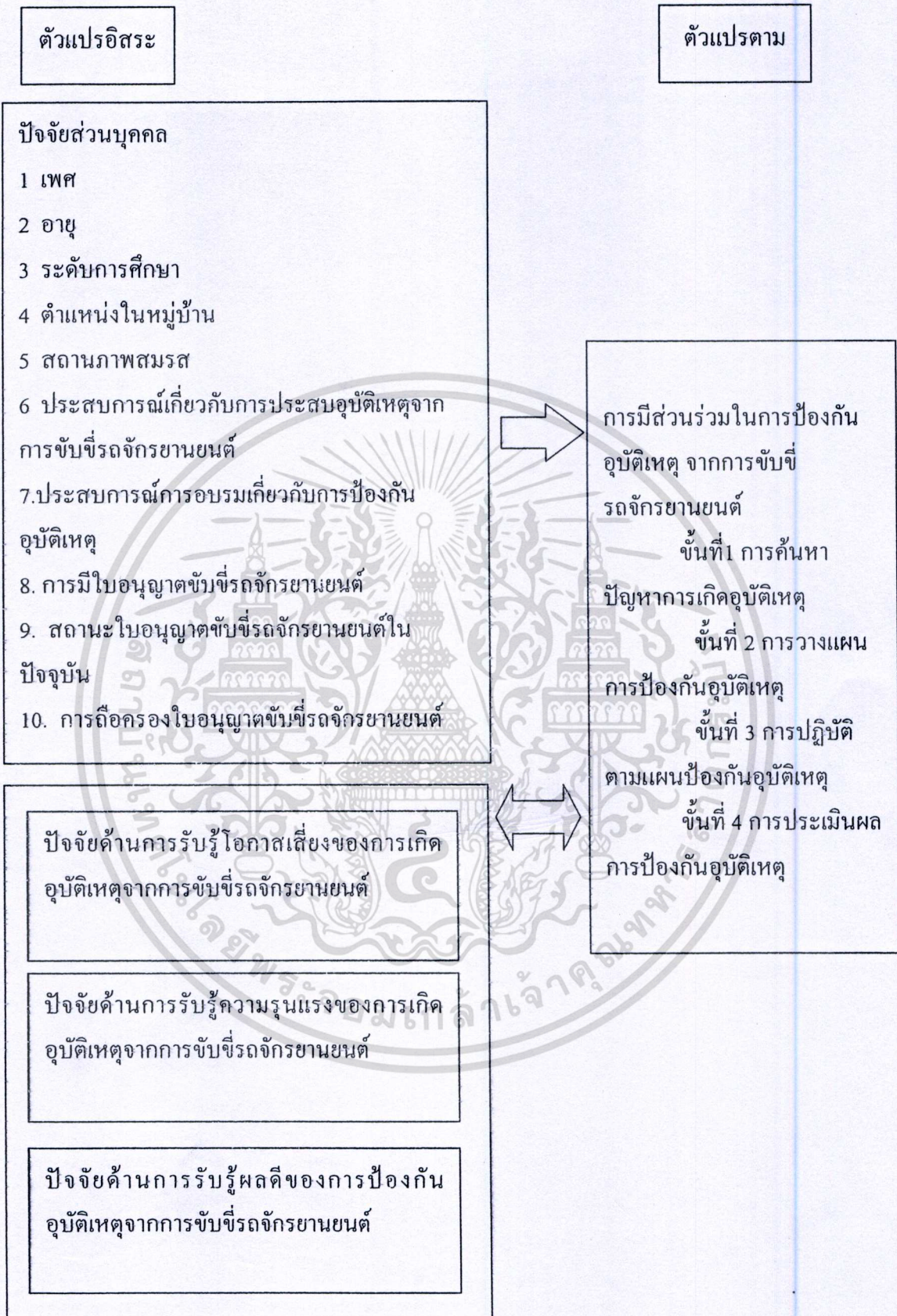
1.1.1 เพศ

1.1.2 อายุ

1.1.3 ระดับการศึกษา

1.1.4 ตำแหน่งในหมู่บ้าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1.1.5 สถานภาพสมรส
- 1.1.6 ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.1.7 ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- 1.1.8 การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.1.9 สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน
- 1.1.10 การถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.2 ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.3 ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.4 ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2) ตัวแปรตาม (Dependent Variable) คือ การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ประกอบด้วย

- ขั้นที่ 1 ขั้นตอนการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ขั้นที่ 2 ขั้นตอนการวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ขั้นที่ 3 ขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ขั้นที่ 4 ขั้นตอนการประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3) ระยะเวลาการดำเนินงานวิจัย

ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการวัดระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นและรวบรวมข้อมูลด้วยการใช้แบบสอบถาม โดยใช้เวลาเก็บรวบรวมข้อมูลและสรุปผลการศึกษาดังแต่เดือนตุลาคม 2553 จนถึงเดือน มกราคม 2554

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

1.6.1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่บุคคลเข้าไปมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในขั้นตอนต่างๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

1.6.1.1 การค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การกำหนดความต้องการของชุมชนและจัดลำดับความสำคัญของปัญหา

1.6.1.2 การวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การแสดงความคิดเห็นเพื่อ
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เหมื่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ วิธีการ และแนวทางดำเนินงานพัฒนาหรือแก้ไขปัญหา

1.6.1.3 การปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์รวมทั้งร่วมกันสนับสนุนทุน วัสดุอุปกรณ์หรือแรงงานและปรับปรุงวิธีการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

1.6.1.4 การประเมินผลการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การวิเคราะห์ข้อดีข้อเสีย การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและร่วมบำรุงรักษาโครงการหรือกิจกรรมให้คงอยู่และใช้ประโยชน์ต่อไปและมีส่วนที่แตกต่างกันโดยนักวิชาการบางท่านมีขั้นตอนการรับผลประโยชน์โดยร่วมกันรับผลประโยชน์หรือผลกระทบในทุกด้านจากการดำเนินงาน ทั้งด้านที่เป็นประโยชน์ของสาธารณะหรือสังคมและผลประโยชน์ด้านบุคคล ผลประโยชน์ของโครงการนี้รวมทั้งที่เป็นผลประโยชน์ในทางบวกและผลที่เกิดขึ้นในทางลบ ซึ่งจะเป็นประโยชน์และโทษต่อบุคคลและสังคม

1.6.2 ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ข้อมูลพื้นฐานเฉพาะของบุคคลหรือของผู้นำชุมชน ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน และการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

1.6.2.1 เพศ หมายถึง เพศของผู้นำชุมชนแบ่งออกเป็นเพศชายและเพศหญิง

1.6.2.2 อายุ หมายถึง อายุปัจจุบันของผู้นำชุมชน ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม

- 1) ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี
- 2) มากกว่า 30-40 ปี
- 3) มากกว่า 40-50 ปี
- 4) มากกว่า 50 ปี

1.6.2.3 ระดับการศึกษา หมายถึง การศึกษาขั้นสูงสุดของผู้นำชุมชน ในปีที่ตอบแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 10 ระดับ

- 1) ประถมศึกษา
- 2) มัธยมศึกษาตอนต้น
- 3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)
- 4) อนุปริญญา (ปวส.)
- 5) ปริญญาตรี
- 6) สูงกว่าปริญญาตรี

1.6.2.4 ตำแหน่งในหมู่บ้าน หมายถึง สถานภาพในการเป็นผู้นำชุมชนในหมู่บ้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 2 กลุ่ม

- 1) กลุ่มนักรการเมืองท้องถิ่น ประกอบด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1.1) ผู้ใหญ่บ้าน (ผญบ.)
- 1.2) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน(ผช.ผญบ)
- 1.3) สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล (ส.อบต.)
- 1.4) กำนัน
- 2) กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน ประกอบด้วย
 - 2.1) อาสาพัฒนาชุมชน(อช.)
 - 2.2) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน(อสม.)

1.6.2.5 สถานภาพสมรส หมายถึง สถานะเกี่ยวกับการสมรสของผู้นำชุมชน แบ่งเป็น 3 กลุ่ม

- 1) โสด
- 2) สมรส
- 3) หม้าย

1.6.2.6 ประสพการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ประสพการณ์ของผู้นำชุมชนเกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

- 1) เคย
- 2) ไม่เคย

1.6.2.7 ประสพการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง ประสพการณ์ของผู้นำชุมชนเกี่ยวกับการผ่านหรือได้รับการอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

- 1) เคย
- 2) ไม่เคย

1.6.2.8 การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้นำชุมชนสอบผ่านขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับขี่และเป็นผู้ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

- 1) มี
- 2) ไม่มี

1.6.2.9 สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน หมายถึง สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน หลังจากสอบผ่านขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม

- 1) ยังไม่หมดอายุ
- 2) หมดอายุกำลังดำเนินการต่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) หมดอายุ ยังไม่ต่อ

1.6.2.10 การถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาที่ผู้นำชุมชนถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประมาณ แบ่งเป็น 4 กลุ่ม

- 1) ต่ำกว่า 1 ปี
- 2) 1-2 ปี
- 3) 3-4 ปี
- 4) 5 ปีขึ้นไป

1.6.3 ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมีความรู้ความเข้าใจสามารถแปลหรือตีความเกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยอาศัยความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิม

1.6.4 ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมีความรู้ความเข้าใจสามารถแปลหรือตีความเกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยอาศัยความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิม

1.6.5 ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมีความรู้ความเข้าใจสามารถแปลหรือตีความเกี่ยวกับผลดีของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยอาศัยความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิม

1.6.6 ผู้นำชุมชน หมายถึง บุคคลที่มีบทบาทในการบริหารงานในชุมชน ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารตำบล อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และอาสาพัฒนาชุมชนของตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตำรา รวมทั้งสืบค้นข้อมูลจากสื่อออนไลน์ต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน
 - 2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม
 - 2.1.2 ขั้นตอนการมีส่วนร่วม
 - 2.1.3 แนวทางการสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วม
 - 2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 2.3.1 กระบวนการของการรับรู้
 - 2.3.2 ลำดับขั้นของกระบวนการรับรู้
 - 2.3.3 ปัจจัยกำหนดการรับรู้
 - 2.3.4 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 2.3.5 อุบัติเหตุจราจร
 - 2.3.5.1 ความหมายของอุบัติเหตุจราจร
 - 2.3.5.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร
 - 2.3.5.3 แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- 2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับ ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน

ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการจัดทำแผนพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2548 ได้กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ในการพัฒนาท้องถิ่นและจัดทำแผนพัฒนาของตนเอง เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการพัฒนา และเพื่อมุ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไปสู่สภาพการณ์ที่ต้องการในอนาคต โดยมีเป้าหมายเพื่อให้คนในชุมชนสามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่ในชุมชนให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถบริหารชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชน (People's Participation) จึงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาชนบท ทั้งนี้ ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ที่มุ่งเน้นคนเป็นสำคัญซึ่งแผนดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงแนวทางการพัฒนาจากระดับบนลงล่าง (Top - down) มาเป็นจากระดับล่างขึ้นบน (Bottom - up) การมีส่วนร่วมของชุมชนนั้น มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม และอธิบายถึงขั้นตอนการมีส่วนร่วม ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม และแนวทางการสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วม เอาไว้มากมาย ซึ่งผู้วิจัยได้นำมากล่าวไว้เท่าที่จำเป็นและสอดคล้องกับแนวทางการศึกษา ดังนี้

2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วม หมายถึง การทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพความคิด ความเชื่อ และความยึดมั่นของแต่ละบุคคล แต่ละหน่วยงาน แต่ละองค์กร อีกทั้งยังขึ้นอยู่กับกาลเวลาแต่ละยุคแต่ละสมัยอีกด้วย การมีส่วนร่วมเป็นหัวใจของการเสริมสร้างพลังการทำงานร่วมกันเป็นกลุ่ม (Teamwork) ที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนา เพราะการมีส่วนร่วมทำให้ผู้เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนร่วมเข้าใจสถานการณ์และอุทิศตนมากยิ่งขึ้น เพื่อการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา(ทำนอง ภูเกิดพิมพ์. 2551 : <http://www.vcharkarn.com>)

Cohen and Uphoff (1981 : 6) ได้ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชนว่า สมาชิกของชุมชนต้องเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องใน 4 มิติ ได้แก่

1. การมีส่วนร่วมการตัดสินใจว่าควรทำอะไรและทำอย่างไร
2. การมีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนา รวมทั้งลงมือปฏิบัติตามที่ได้ตัดสินใจ
3. การมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผลโครงการ

อนุรักษ์ ปัญญาวัฒน์ (2542 : 27) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมเป็นกิจกรรมพื้นฐานในการพัฒนาชุมชน และแม้แต่การจัดกิจกรรมการศึกษาสำหรับประชาชน การที่จะทำให้ประชาชนสามารถตระหนักถึงสภาพปัญหา ความต้องการและคาดการณ์สภาพเหตุการณ์ข้างหน้าเกี่ยวกับชุมชนและคุณภาพชีวิตของตนเองได้ จำเป็นต้องให้โอกาสแก่ประชาชนเป็นผู้พิจารณาวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการของตนเอง ตัดสินใจในการเลือกที่เหมาะสมที่สุดด้วยตนเอง โดยอาศัยข้อมูลที่มีค่าจากการให้คำปรึกษาของผู้รู้และภูมิปัญญาท้องถิ่น

นิเวศ ดันอนุชิตติกุล (2543 : 15) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม หมายถึง การที่บุคคลหลายคน หรือหลายส่วนร่วมกันทำงานเพื่อส่วนรวมการที่เข้ามามีส่วนร่วมของบุคคลมีสาเหตุหลายประการ เช่น มีผลประโยชน์ร่วมกัน มีแรงจูงใจเป็นตัวเงิน ถูกปลุกกระดมให้เข้ามามีส่วนร่วม อยากร

มีเพื่อน หรือต้องการมีความสัมพันธ์ในสังคม อยากทดลอง หรืออยากแก้ตัวทดแทนความผิดพลาดที่เคยทำมา เป็นต้น

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่กลุ่มบุคคลร่วมกันดำเนินกิจกรรมเพื่อประโยชน์ร่วมกัน โดยอาจมีแรงจูงใจ หรือถูกปลุกกระดมให้เข้ามามีส่วนร่วมในส่วนต่างๆ อันได้แก่ การตัดสินใจ ร่วมลงมือปฏิบัติตามที่ได้ตัดสินใจ ร่วมแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมและร่วมกันประเมินติดตามผลการดำเนินการดำเนินกิจกรรม

2.1.2 ขั้นตอนของการมีส่วนร่วม

นักวิชาการหลายท่านได้นำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับขั้นตอนของการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

อภิญญา กังสนารักษ์ (2544 : 14 – 15) ได้นำเสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมของชุมชนว่า ชุมชนต้องมีส่วนร่วมใน 4 ขั้นตอน คือ

1. การมีส่วนร่วมในการริเริ่มโครงการ ร่วมค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาภายในชุมชน ร่วมตัดสินใจกำหนดความต้องการและร่วมลำดับความสำคัญของความต้องการ
2. การมีส่วนร่วมในขั้นการวางแผน กำหนดวัตถุประสงค์ วิธีการ แนวทางการดำเนินงาน รวมถึงทรัพยากรและแหล่งวิทยากรที่จะใช้ในโครงการ
3. การมีส่วนร่วมในขั้นตอนการดำเนินโครงการ ทำประโยชน์ให้แก่โครงการ โดยร่วมช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ วัสดุอุปกรณ์ และแรงงาน
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผลโครงการ เพื่อให้รู้ว่าผลจากการดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยสามารถกำหนดการประเมินผลเป็นระยะต่อเนื่องหรือประเมินผลรวมทั้งโครงการในคราวเดียวก็ได้

สุรัสวดี หุ่นพยนต์ (อ้างใน ศิริโรตม์ พรหมวิหาร, 2551 : 10) แบ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชน โดยอยู่ใน 5 ขั้นตอน ดังนี้

1. การค้นหาปัญหา วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา ตลอดจนแนวทางแก้ไข
2. การตัดสินใจเลือกแนวทาง และวางแผนพัฒนาแก้ไขปัญหา
3. การปฏิบัติงานในกิจกรรมการพัฒนาตามแผน
4. การรับผลประโยชน์จากกิจกรรมของโครงการ
5. การประเมินผลงานกิจกรรมการพัฒนา

อकिन ระพีพัฒน์ (2547 : 49) ได้แบ่งการมีส่วนร่วมของชุมชนออกเป็น 4 ขั้นตอน คือ

1. การค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหา ตลอดจนแนวทางแก้ไข
2. การตัดสินใจเลือกแนวทางและวางแผนพัฒนาแก้ไขปัญหา
3. การปฏิบัติงานในกิจกรรมการพัฒนา
4. การประเมินผลงานกิจกรรมการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์สำหรับใช้ในการเรียนการสอนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปรีชา เปี่ยมพงษ์สานต์ (อ้างใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร. 2551 : 10) ได้อธิบายขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า

1. ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายสูงสุด รวมทั้งมีโอกาสดำเนินการจัดทรัพยากรเพื่อบรรลุเป้าหมาย

2. ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนงาน การดำเนินโครงการและประเมินผล เราจะต้องถือว่าการมีส่วนร่วมเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาไปในแนวทางที่สนองความต้องการพื้นฐานของประชาชน

ทำนอง ภูเกศพิมพ์ (2551 : <http://www.vcharkarn.com>) กล่าวไว้ว่า ขั้นตอนการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

- 1) การมีส่วนร่วมในการศึกษาปัญหา สาเหตุ และความต้องการ
- 2) การร่วมคิดค้นหาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหา
- 3) การร่วมตัดสินใจในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4) ร่วมกันปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการให้บรรลุเป้าหมาย
- 5) ร่วมกันควบคุม ติดตาม และประเมินผล

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2547 : <http://www.wiruch.com/textbook.htm>) ได้สรุปและนำเสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมใน 2 ลักษณะ ได้แก่

ลักษณะที่ 1 มีขั้นตอน ดังนี้

1. การคิด
2. การตัดสินใจ
3. การวางแผน
4. การลงมือปฏิบัติ

ลักษณะที่ 2 มีขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดปัญหา
2. การวางแผน
3. การดำเนินงาน
4. การประเมินผล
5. การบำรุงรักษา และพัฒนาให้คงไว้

จากแนวคิดต่างๆ ข้างต้นทำให้สรุปเป็นหลักการของการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งควรประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

1) การมีส่วนร่วมในการศึกษาปัญหา สาเหตุ ความต้องการ และร่วมคิดค้นหาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาคือขั้นตอนแรกที่ชุมชนจะเข้ามาเรียนรู้เพื่อการมีส่วนร่วมในการเรียนรู้ปัญหาและ

สามารถวิเคราะห์ปัญหาได้ด้วยตนเองขั้นตอนนี้นับว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นขั้นตอนที่จะทำให้การพัฒนาต่างๆดำเนินการไปได้อย่างถูกต้องตรงตามสภาพปัญหาของชุมชน

2) การมีส่วนร่วมในการวางแผนและดำเนินกิจกรรม ร่วมตัดสินใจในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้เกิดประโยชน์ ขั้นตอนของการมีส่วนร่วม ขั้นตอนนี้ต้องการให้ชุมชนได้เรียนรู้การวางแผนและดำเนินกิจกรรม การแสวงหาแหล่งทรัพยากรหรือความช่วยเหลือเพื่อที่จะนำมาสนับสนุนกิจกรรมให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

3) การมีส่วนร่วมในการร่วมกันปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการให้บรรลุเป้าหมาย การมีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้จะทำให้ชุมชนมีความรู้สึกเป็นเจ้าของกิจกรรม และชุมชนจะดำเนินกิจกรรมได้อย่างใกล้ชิดและร่วมรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมนั้นๆด้วย

4) การมีส่วนร่วมในการควบคุม ติดตาม และการประเมินผลการดำเนินกิจกรรมด้วยตนเองจะทำให้บุคคลและชุมชนมีความตระหนักว่ากิจกรรมที่ตนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการทั้งหมดนั้นดีหรือไม่ดี และพิจารณาว่าจะดำเนินการต่อไปอย่างไร ทำให้ชุมชนได้เรียนรู้และเห็นประโยชน์ในการดำเนินกิจกรรมร่วมกันและจะส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมในลักษณะอย่างเดียวกันในโอกาสต่อไปประสบผลสำเร็จ และเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ประเด็นที่สำคัญอีกประเด็นหนึ่งที่ควรศึกษาเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนคือ แนวทางการสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วม ซึ่งอาจทำได้หลายระดับและหลายวิธี บางวิธีสามารถทำได้ง่าย ๆ แต่บางวิธีก็ต้องใช้เวลา ขึ้นอยู่กับความต้องการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน ค่าใช้จ่ายและความจำเป็นในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นเรื่องละเอียดอ่อน จึงต้องมีการพัฒนาความรู้ความเข้าใจในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องแก่ประชาชน การรับฟังความคิดเห็น การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมรวมทั้งพัฒนาทักษะและศักยภาพของข้าราชการทุกระดับควบคู่กันไปด้วย (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. 2549 : <http://www.roiet.go.th>) ซึ่งมีดังต่อไปนี้

2.1.3 แนวทางการสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วม

พัชรภาพร ทวยสงฆ์ (2552 : <http://portal.in.th>) ได้กล่าวไว้ว่า ในการบริหารงานขององค์กรใด ๆ นั้น มีรูปแบบอยู่หลายสถานะ สิ่งที่จะส่งผลต่อการเกิดบรรยากาศเพื่อทุกคนและยังไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายที่ต้องการนั้น มีความจำเป็นในทิศทางของการสร้างและสนับสนุนคือ

1) การพัฒนาความรู้สึกกับผิชอบ ซึ่งเป็นการที่บุคคลในฐานะต่าง ๆ ต้องก่อความรู้สึกและสร้างแรงกระตุ้นต่อบุคคลอื่น ๆ ให้มีความคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ บนพื้นฐานแห่งความที่บุคคลมีความมั่นใจว่าเหตุและผลทางความคิดจะได้รับการสนับสนุน

2) การริเริ่มลักษณะแห่งพฤติกรรมบุคคล เป็นข้อคิดแห่งการสร้างรูปลักษณะของการแสดงออกของบุคคล ลดและขจัดปมความคิดแย้งหรือความขลาดกลัวจากพฤติกรรมบุคคลให้ลดน้อย สร้างความกล้าต่อการแสดงออก

3) การเปิดโอกาสเพื่อการแลกเปลี่ยน ย่อมเป็นผลดีต่อกลุ่มและบุคคลได้ในระดับกระทำ เพราะโอกาสเพื่อการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใด ๆ หรือประสบการณ์มักถูกปิดกั้นด้วยคำสั่งหรือความคิดเบื้องบน การเปิดโอกาสให้ทุกคนได้แลกเปลี่ยนย่อมส่งผลต่อเหตุและผลในการพัฒนาความคิดต่าง ๆ ได้

4) การสนับสนุนแนวความคิดที่สามารถเป็นแบบอย่างได้ ซึ่งการสนับสนุนแนวคิดเหล่านั้นสามารถดำเนินการในทิศทางของงบประมาณหรืออื่นใดเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดผลแห่งการสร้างสถานะบุคคลให้ไว้วางใจองค์กรให้ความร่วมมือต่อองค์กรได้มาก

5) สถานการณ์เพื่อการบริหารหรือจัดการ ผู้บริหารต้องคำนึงถึงสถานการณ์ในการจัดการงานด้วยเสมอ เพื่อผลสูงสุด การเลือกแบบการบริหารใด ๆ ย่อมส่งผลต่อการมีส่วนร่วมได้ ปัจจุบันการบริหารส่วนใหญ่ มุ่งแบบการมีส่วนร่วมเพราะเป็นการเปิดโอกาสแห่งบรรยากาศการริเริ่มสร้างสรรค์

6) การมองหาความคิดเฉพาะในส่วนที่ดี เป็นมุมมองของการบริหารที่ต้องการผลสัมฤทธิ์ว่าเมื่อบุคคลใดเสนอแนวคิดเพื่องานแล้วควรได้เห็นความเหมาะสมและทิศทางการเสนอของบุคคลอื่น ๆ ด้วยดี มิใช่มุ่งแนวทางเพื่อความขัดแย้งหรือสร้างฐานการ ไม่ยอมรับให้เกิดขึ้น

7) จูงใจให้เกิดการสร้างกระบวนการความคิดให้เกิดในทุกกลุ่มงาน การสร้างแรงจูงใจย่อมเป็นผลต่อบุคคลที่ก้าวมาสู่การต้องการมีส่วนร่วมเสมอหากผลตอบแทนเหล่านี้มีคุณค่าและประโยชน์ต่อตน ทั้งนี้ย่อมขึ้นกับปฏิกิริยาของบุคคลโดยรวมขององค์กรด้วยว่าจะทำให้ได้เพียงใด

ในการบริหารงานขององค์กรใด ๆ นั้น มีรูปแบบอยู่หลายสถานะ สิ่งที่จะส่งผลต่อการเกิดบรรยากาศเพื่อทุกคนและยังไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายที่ต้องการนั้น มีความจำเป็นในทิศทางของการสร้างและสนับสนุน คือ

1. การพัฒนาความรู้สึกรับผิดชอบ ซึ่งเป็นการที่บุคคลในฐานะต่าง ๆ ต้องก่อความรู้สึกรับผิดชอบและสร้างแรงกระตุ้นต่อบุคคลอื่น ๆ ให้มีความคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ บนพื้นฐานแห่งความที่บุคคลมีความมั่นใจว่าเหตุและผลทางความคิดจะได้รับการสนับสนุน

2. การริเริ่มลักษณะแห่งพฤติกรรมบุคคล เป็นข้อคิดแห่งการสร้างรูปลักษณะของการแสดงออกของบุคคล ลดและขจัดปมความคิดแย้งหรือความขลาดกลัวจากพฤติกรรมบุคคลให้ลดน้อย สร้างความกล้าต่อการแสดงออก

3. การเปิดโอกาสเพื่อการแลกเปลี่ยน ย่อมเป็นผลดีต่อกลุ่มและบุคคลได้ในระดับกระทำ เพราะโอกาสเพื่อการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใด ๆ หรือประสบการณ์มักถูกปิดกั้นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำสั่งหรือความคิดเบื้องต้น การเปิดโอกาสให้ทุกคนได้แลกเปลี่ยนข้อสงสัยผลต่อเหตุและผลในการพัฒนาความคิดต่าง ๆ ได้

4. การสนับสนุนแนวความคิดที่สามารถเป็นแบบอย่างได้ ซึ่งการสนับสนุนแนวความคิดเหล่านั้นสามารถดำเนินการในทิศทางของงบประมาณหรืออื่นใดเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดผลแห่งการสร้างสถานะบุคคลให้ไว้วางใจองค์กรให้ความร่วมมือต่อองค์กรได้มากสถานการณ์เพื่อการบริหารหรือจัดการ ผู้บริหารต้องคำนึงถึงสถานการณ์ในการจัดการงานด้วยเสมอ เพื่อผลสูงสุด การเลือกแบบการบริหารใด ๆ ย่อมส่งผลต่อการมีส่วนร่วมได้ ปัจจุบันการบริหารส่วนใหญ่ มุ่งแบบการมีส่วนร่วมเพราะเป็นการเปิดโอกาสแห่งบรรยากาศการริเริ่มสร้างสรรค์การมองหาความคิดเฉพาะในส่วนที่ดี เป็นมุมมองของการบริหารที่ต้องการผลสัมฤทธิ์ว่าเมื่อบุคคลใดเสนอแนวคิดเพื่องานแล้วควรได้เห็นความเหมาะสมและทิศทางการเสนอของบุคคลอื่น ๆ ด้วยดี มิใช่มุ่งแนวทางเพื่อความขัดแย้งหรือสร้างฐานการไม่ยอมรับให้เกิดขึ้นจึงใจให้เกิดการสร้างกระบวนการความคิดให้เกิดในทุกกลุ่มงาน การสร้างแรงจูงใจย่อมเป็นผลต่อบุคคลที่ก้าวมาสู่การต้องการมีส่วนร่วมเสมอหากผลตอบแทนเหล่านี้มีคุณค่าและประโยชน์ต่อตน ทั้งนี้ย่อมขึ้นกับปฏิกิริยาของบุคคลโดยรวมขององค์กรด้วยว่าจะทำให้ได้เพียงใด

2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมของบุคคลในองค์กร สิ่งที่มีผลต่อการก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมที่สำคัญที่สุด คือ แรงจูงใจ และภาวะของบุคคล (ผู้นำ) แรงจูงใจ คือ สิ่งที่เป็นตัวกระตุ้นเพื่อก่อให้เกิดการกระทำของพลังในบุคคลส่งผลต่อการแสดงซึ่งพฤติกรรมและวิธีการในการทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายหลักที่ต้องการ เพราะแรงจูงใจมีผลต่อกระบวนการทำงานของคนในทิศทางแห่งประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่ต้องการลักษณะของแรงจูงใจจะแสดงออกได้โดยลักษณะพฤติกรรมซึ่งมีหลายทิศทางขึ้นอยู่กับบุคคล และ ขึ้นกับธรรมชาติแห่งความต้องการของบุคคลด้วย ทั้งนี้ มีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาโดยเป็นไปตามความปรารถนา ความคาดหวัง และจุดมุ่งหมายต่าง ๆ ของตนเอง ความสำคัญของแรงจูงใจต่อกระบวนการมีส่วนร่วม มีคำกล่าวที่ว่า “ผู้บริหารที่ดี คือ ผู้ที่สามารถทำงานให้สำเร็จได้โดยผู้ร่วมงาน” หมายถึง การที่องค์กรหรือผู้บริหารขององค์กรต้องให้ความสำคัญและนำมาใช้ในกิจการต่าง ๆ ของงานเพื่อส่งผลให้ (พัชรพร ทวยสงฆ์. 2552 : <http://portal.in.th>)

- 1) การร่วมมือร่วมใจเพื่องาน
- 2) ความจงรักภักดีและซื่อสัตย์ต่อองค์กร
- 3) เกื้อหนุนให้เกิดระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อผลในการกำกับควบคุมคนในองค์กร
- 4) การเกิดความสามัคคีในองค์กรหรือกลุ่ม
- 5) เข้าใจก่อนนโยบายและวัตถุประสงค์ร่วมกันของบุคคลในองค์กร
- 6) สร้างความคิดใหม่เพื่อองค์กร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7) มีศรัทธาความเชื่อมั่นต่อตนเองและกลุ่ม

ภาวะผู้นำ มีผลต่อการมีส่วนร่วมขององค์กรหรือบุคคลในองค์กร ในทิศทางของกระบวนการตัดสินใจ เพราะการมีแรงจูงใจให้ปฏิบัติหรือการมีส่วนร่วมให้ปฏิบัติใด ๆ หากกระบวนการตัดสินใจไม่เป็นผลแล้ว ยังส่งผลการที่ไม่บรรลุความสำเร็จได้ การตัดสินใจในระดับผู้นำขึ้นอยู่กับ

- 1) ความเชี่ยวชาญ คือการยอมรับและให้ความร่วมมือ
- 2) ความตั้งใจ คือเหตุผลทางอารมณ์และอิทธิพลซึ่งเป็นพรสวรรค์เฉพาะตัว มีผู้อธิบายถึงปัจจัยของการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

พิทยา สายหู (อ้างใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร. 2551:10) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่ส่งผลการมีส่วนร่วมของประชาชนว่าการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมขึ้นอยู่กับ

- 1) ปัจจัยที่เป็นลักษณะของโครงการ เช่น เป็นโครงการที่ประชาชนต้องการ
- 2) ปัจจัยที่เป็นลักษณะของชาวบ้านเอง เช่น ความขยันขันแข็ง สามัคคี มีผู้นำดี
- 3) ปัจจัยที่มาจากทางราชการ เช่น ถือเป็นโครงการสำคัญ มีงบประมาณเหลือเพียงพอ มีเจ้าหน้าที่วิชาการสนับสนุน

4) ปัจจัยที่เป็นส่วนประกอบ เช่น การคมนาคมสะดวก วัสดุพร้อม เศรษฐกิจของหมู่บ้าน ไม่ฝืดเคือง ปัจจัยดังกล่าว เป็นปัจจัยภายนอกที่ส่งผลการเข้าร่วมของประชาชน

Cohen and Uphoff (อ้างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ. 2551 : 9) เสนอว่าบุคคล 4 ฝ่ายมีส่วนสำคัญในการมีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมชนบท ประกอบด้วย ประชาชน ในท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ของรัฐ และบุคคลภายนอก สำหรับการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นยังมีปัจจัยหลายปัจจัยที่มีส่วนร่วมเกี่ยวข้อง ได้แก่

- 1) อายุและเพศ
- 2) สถานภาพในครอบครัว
- 3) ระดับการศึกษา
- 4) สถานภาพทางสังคม เช่น ชั้นทางสังคม ศาสนา
- 5) อาชีพ
- 6) รายได้และทรัพย์สิน
- 7) ระยะเวลาในท้องถิ่น และระยะเวลาที่อยู่ในโครงการ
- 8) ที่ดินถือครองและสถานภาพแรงงาน

นอกจากนี้ ประยูร ศรีประสาธน์ (2542 : 5) ได้นำเสนอปัจจัยของการมีส่วนร่วม ว่า ปัจจัยที่ส่งผลการมีส่วนร่วม มีด้วยกัน 3 ปัจจัย

- 1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.1) การมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นหรือปรึกษาหารือร่วมกับประชาชนกับกลุ่มผู้นำชุมชน ในเรื่องปัญหาการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน

1.2) การมีส่วนร่วมการค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากบุคคล ได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การดื่มสุราหรือขับขี้นขณะมีเมามา การขับขี้นรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว การขับขี้นรถจักรยานยนต์โดยเด็กหรือเยาวชนที่ไม่มีความชำนาญในการขับขี้นหรือยังไม่มีใบอนุญาตขับขี้น

1.3) การมีส่วนร่วมค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากถนน สภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือการหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้ หรือการสร้างถนนมีกองหินกองทรายกีดขวางเส้นทางจราจร โดยไม่มีป้ายเตือน ทางสัญจร ไม่มีไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร

1.4) การมีส่วนร่วมค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากพาหนะ ได้แก่ การขับขี้นรถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ต่อการใช้งาน ชำรุด ขาดการบำรุงรักษา

1.5) การนำเสนอปัญหาการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับประชาชน กับกลุ่มผู้นำชุมชน หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อร่วมกันหาทางแก้ไข

2) การมีส่วนร่วมการวางแผนแก้ไขปัญหา

2.1) การเข้าร่วมประชุมหรือแสดงความคิดเห็นกับประชาชน กับผู้นำชุมชน กับที่ประชุมหมู่บ้าน หรือที่ประชุมที่จัดขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน

2.2) การมีส่วนร่วมการวางแผนแก้ไขในการปรับปรุงถนนในหมู่บ้าน โดยการร่วมกันกำหนดจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และร่วมกันวางแผนแก้ไขปรับปรุงให้มีความปลอดภัยในการขับขี้นมากขึ้น

2.3) การมีส่วนร่วมในการกำหนดจุดเสี่ยงและวางแผนนำเสนอแก่เจ้าหน้าที่รัฐ เพื่อขอปรับปรุงสภาพถนนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

2.4) การมีส่วนร่วมวางแผนติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างบนถนนที่มีความเสี่ยง โดยเสนอเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข

2.5) การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการนำนโยบายของรัฐมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ได้แก่ วางแผนณรงค์ขับขี้นรถจักรยานยนต์โดยการเปิดไฟหน้ารถขณะขับขี้น การไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี้น การปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ได้แก่ ไม่ขับรถขณะมีเมามาสุรา ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ การมีใบอนุญาตขับขี้น การไม่ขับรถเร็ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6) การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน

2.7) การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด

2.8) การมีส่วนร่วมวางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สักกักกัน ขับขี่ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลักโดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ

3) การมีส่วนร่วม การปฏิบัติตามแผน ชุมชน โดยผู้นำชุมชนร่วมกันปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3.1) การมีส่วนร่วมเป็นแกนนำชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมลงทุน ลงแรง หรือสนับสนุนการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้านที่พบเกิดปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บ่อยๆ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

3.2) การมีส่วนร่วมเป็นแกนนำชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง กำจัดสิ่งกีดขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟฟ้าที่หัก โค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทางจราจร

3.3) การมีส่วนร่วมดำเนินการปรับปรุงถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายโดยแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่างบนถนนตรงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3.4) การมีส่วนร่วมดำเนินการปรับปรุงถนนโดยการแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ปรับปรุงซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายให้มีสภาพดีขึ้น

3.5) การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและเป็นแบบอย่างในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร อย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ดื่มสุรา หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา ดูแลพาหนะให้ได้มาตรฐาน โดยการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ การสวมหมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่ขับรถเร็วในที่ชุมชนหรือในเขตเทศบาลใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม

3.6) การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและเป็นแบบอย่างในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ได้แก่ รถที่ใช้ได้มาตรฐานการขับรถ การแซง การออกรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร และความเร็วของรถ

3.7) การมีส่วนร่วมปฏิบัติกิจกรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลหรือตามแผนการที่กำหนดไว้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.8) การมีส่วนร่วมในกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ การตั้งจุดตรวจและร่วมกันแนะนำ ขับขี่หรือตักเตือนผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถในขณะมีเมามา

3.9) การมีส่วนร่วมในกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการขับขี่ปลอดภัยทางวิทยุชุมชนหรือกระจายข่าวของหมู่บ้าน

3.10) การมีส่วนร่วมในการว่ากล่าวตักเตือน หรือต่อต้านผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว

4) การมีส่วนร่วมการประเมินผล ชุมชน โดยผู้นำชุมชนหรือตัวแทนประชาชนกลุ่มต่างๆ มีส่วนร่วมในการประเมินผล

4.1) การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐติดตามการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

4.2) การมีส่วนร่วมในการติดตามการปรับปรุง ซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

4.3) การมีส่วนร่วมในการติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือน หรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้

4.4) การมีส่วนร่วมในการติดตามเผยแพร่ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยโดยกระจายข่าวหรือวิทยุชุมชนในหมู่บ้าน

4.5) การมีส่วนร่วมในการติดตามความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือตักเตือนจากการตั้งจุดสกัดมาแล้วขับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ

4.6) การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการรวบรวมปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

4.7) การมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นในการปรับปรุงวิธีดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้ หมายถึง การแปลความหมายจากการสัมผัส โดยเริ่มตั้งแต่ การมีสิ่งเร้ามากระทบกับอวัยวะรับสัมผัสทั้งห้า และส่งกระแสประสาท ไปยังสมอง เพื่อการแปลความ

กันยา สุวรรณแสง (2544: 128-131) ได้กล่าวว่า กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการที่คาบเกี่ยวกันระหว่างความเข้าใจ การคิด การรู้สึก (Sensing) ความจำ (Memory) การเรียนรู้ (Learning) การตัดสินใจ (Decision Making) การแสดงพฤติกรรม ทำให้การรับรู้มีอิทธิพลอย่างมากต่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พฤติกรรมของบุคคลในกระบวนการแห่งการรับรู้ถ้าพิจารณาในแง่ของพฤติกรรม “การรับรู้” แทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้ากับการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ดังภาพที่ 2

Sensing -----> Memory -----> Learning -----> Decision making

ภาพที่ 2 กระบวนการของการรับรู้ตามแนวคิด ของกันยา สุวรรณแสง
ที่มา : กันยา สุวรรณแสง (2544 : 128-131)

2.3.1 กระบวนการของการรับรู้

การรับรู้ (perception) สามารถอธิบายได้อย่างสั้นๆ คือ วิธีการที่บุคคลมองโลกที่อยู่รอบๆ ตัวของบุคคล ฉะนั้นบุคคล 2 คนอาจมีความคิดต่อตัวกระตุ้นอย่างเดียวกันภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน แต่บุคคลทั้ง 2 อาจมีวิธีการยอมรับถึงตัวกระตุ้น (recognize) การเลือกสรร (select) การประมวล (organize) และการตีความ (interpret) เกี่ยวกับตัวกระตุ้นดังกล่าวไม่เหมือนกัน อย่างไรก็ตาม ยังขึ้นกับพื้นฐานของกระบวนการของบุคคลแต่ละคนเกี่ยวกับความต้องการ คำนิยาม การคาดหวัง และปัจจัยอื่นๆ จะเกิดได้จะต้องมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ (มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์. 2552 : www.nsr.u.ac.th/~e-learning)

- 1) มีสิ่งเร้า (Stimulus) ที่จะทำให้เกิด การรับรู้ เช่น สถานการณ์ เหตุการณ์ สิ่งแวดล้อมรอบกาย ที่เป็น คน สัตว์ และสิ่งของ
- 2) ประสาทสัมผัส (Sense Organs) ที่ทำให้เกิดความรู้สึกสัมผัส เช่น ตาหู ฟัง จมูก ได้กลิ่น ลิ้นรู้รส และผิวหนังรู้ร้อนหนาว
- 3) ประสบการณ์ หรือความรู้เดิมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งเร้าที่เราสัมผัส
- 4) การแปลความหมายของสิ่งที่เราสัมผัส สิ่งที่เคยพบเห็นมาแล้วย่อมจะอยู่ในความทรงจำของสมอง เมื่อบุคคลได้รับสิ่งเร้า สมองก็จะทำหน้าที่ทบทวนกับความรู้ที่มีอยู่เดิมว่า สิ่งเร้านั้นคืออะไรเมื่อมนุษย์เรารู้จักเรารู้โดยสิ่งแวดล้อม ก็จะเกิดความรู้สึกจากการสัมผัส (Sensation) โดยอาศัยอวัยวะสัมผัสทั้ง 5 คือ ตา ทำหน้าที่ดูคือ มองเห็น หูทำหน้าที่ฟังคือ ได้ยิน ลิ้นทำหน้าที่รู้รส จมูก ทำหน้าที่ดมคือ ได้กลิ่น ผิวหนังทำหน้าที่สัมผัสคือรู้สึกได้อย่างถูกต้อง กระบวนการรับรู้ ก็สมบูรณ์แต่จริงๆ แล้วยังมีการสัมผัสภายในอีก 3 อย่างด้วยที่จะช่วยให้เราสัมผัสสิ่งต่างๆ

2.3.2 ลำดับขั้นของกระบวนการรับรู้

การรับรู้จะเกิดขึ้นได้ ต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการดังนี้
ขั้นที่ 1 สิ่งเร้า (Stimulus) มากระทบอวัยวะสัมผัสของอินทรีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขั้นที่ 2 กระแสประสาทสัมผัสวิ่งไปยังระบบประสาทส่วนกลาง ซึ่งมีศูนย์อยู่ที่สมองเพื่อสั่งการ ตรงนี้เกิดการรับรู้ (Perception)

ขั้นที่ 3 สมองแปลความหมายออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจโดยอาศัย ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม ความจำ เจตคติ ความต้องการ ปทัสถาน บุคลิกภาพ เชาวน์ปัญญา ทำให้เกิดการตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง การรับรู้ (Perception) ตัวอย่าง ขณะนอนอยู่ในห้องได้ยินเสียงร้องเรียกเหมียวๆรู้ว่า เป็นเสียงร้องของสัตว์ และรู้ต่อไปว่าเป็นเสียงของแมว เสียงเป็นเครื่องเร้า (Stimulus) เสียงแถมมากกระทบหูในหูมีปลายประสาท (End organ) เป็นเครื่องรับ (Receptor) เครื่องรับส่งกระแสความรู้สึกร (Impulse) ไปทางประสาทสัมผัส (Sensory nerve) เข้าไปสู่สมอง สมองเกิดความตื่นตัวขึ้น (ตอนนี้เป็นสัมผัส) แล้วสมองทำการแยกแยะว่า เสียงนั้นเป็นเสียงคนเป็นเสียงสัตว์ เป็นเสียงของแมวสาวเป็นเสียงแมวหนุ่ม ร้องทำไมเราเกิดอาการรับรู้ ตอนหลังนี้เป็น การรับรู้ เมื่อเรารู้ว่าเป็นเสียงของแมวเรียก ทำให้เราต้องการรู้ว่าแมวเป็นอะไร ร้องเรียกทำไมเราจึงลุกขึ้นไปดูแมวตาม ตำแหน่งเสียงที่ได้ยินและขานรับ สมองก็สั่งให้กล้ามเนื้อปากทำการเปล่งเสียงขานรับ ตอนนี้อย่างจิตวิทยาเรียกว่า ปฏิกริยาหรือการตอบสนอง (Reaction หรือ Response) เมื่อประสาทตื่นตัวโดยเครื่องเร้า จะเกิดมีปฏิกริยา คือ อาการตอบสนองต่อสิ่งเร้า

2.3.3 ปัจจัยกำหนดการรับรู้

วิเชียร วิทยุคตม (2549 : 101-103) ได้กล่าวว่า การรับรู้ของคนเราแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยและสิ่งทีก่อให้เกิดภาพการรับรู้ อันส่งผลให้การรับรู้ที่นั้นบิดเบือนและไม่ตรงกับความเป็นจริง ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการ ได้แก่

1) ผู้รับรู้ (Perceiver) เมื่อบุคคลมองดูเป้าหมาย และพยายามที่จะแปลความหมายของสิ่งที่ได้เห็น การแปลความหมายนั้นได้รับอิทธิพลอย่างมากจากอุปนิสัยส่วนตัวของบุคคลที่เป็นผู้รับรู้ นั้น เช่น เราอาจเคยซื้อรถใหม่ และเพิ่งจะสังเกตเห็นว่ามีรถจำนวนมากที่เหมือนกับรถของเรา ลักษณะเช่นนี้ไม่ใช่จำนวนรถเหล่านั้นที่เหมือนกับรถเรา แต่เป็นผลมาจากการซื้อรถใหม่ของเรา จึงมีอิทธิพลต่อการรับรู้ของเรา และทำให้เราสังเกตเห็นภาพของรถเหล่านั้น ปัจจัยที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อการรับรู้มากกว่าอุปนิสัยของบุคคลนั้นๆ ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวกับเจตคติแรงจูงใจ ความสนใจ และประสบการณ์ที่ผ่านมา และความคาดหวัง

2) เป้าหมายของการรับรู้ (Target) ลักษณะของเป้าหมายที่ถูกมองดู สามารถจะกระทบกับการรับรู้ของเรา เช่น คนที่ส่งเสียงดังจะได้รับการสังเกตในหมู่คนมากกว่าคนที่เงียบขรึม คนที่ได้รับความสนใจอย่างมากหรือคนที่ไม่ได้รับความสนใจเลย ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านอารมณ์ เสียงขนาด และองค์ประกอบอื่นๆ ของเป้าหมายที่สามารถกระทบต่อการรับรู้ได้

3) สถานการณ์ (Situation) สิ่งแวดล้อมในขณะที่เราเห็นภาพ หรือเหตุการณ์นั้นเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งๆ ที่ผู้รับรู้หรือเป้าหมายจะเป็นสิ่งเดิมที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลง หากแต่สถานการณ์หรือสิ่งแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงไป ก็จะมีผลต่อการรับรู้ที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ใช้ได้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2550 : 309-310) ได้กล่าวถึงการรับรู้ที่แตกต่างกันของบุคคล
เกิดจากปัจจัย 3 ประการ คือ

1) ผู้รับรู้ (Perceiver) เมื่อบุคคลมองดูเป้าหมายและพยายามจะตีความหมายถึงสิ่งที่เขามองว่าคืออะไร การตีความนั้นจะได้รับอิทธิพลจากลักษณะส่วนตัวของผู้รับรู้ ได้แก่ เจตคติ สิ่งจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ในอดีต และความคาดหวัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1) เจตคติ คือ แนวโน้มของบุคคลที่จะเข้าใจ (Cognitive) รู้สึก (Feel) และการแสดงพฤติกรรม (Behavior) ของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง

1.2) สิ่งจูงใจ เป็นแรงจูงใจภายในบุคคลที่กระตุ้นความต้องการที่ไม่เป็นที่พอใจหรือสิ่งจูงใจจะกระตุ้นพฤติกรรมบุคคล อาจมีอิทธิพลอย่างมากต่อการรับรู้

1.3) ความสนใจ เป็นความสนใจของผู้รับรู้ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

1.4) ประสบการณ์ในอดีต คนเรารับรู้สิ่งต่างๆ จากการที่เราเกี่ยวข้องกับ

1.5) ความคาดหวัง เป็นความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์หรือพฤติกรรมซึ่งนำไปสู่ผลลัพธ์

2) ความมุ่งหมายหรือเป้าหมาย (Target) คือ สิ่งซึ่งถูกตั้งเกณฑ์ว่าเป็นที่ยอมรับและรับรู้ ลักษณะของเป้าหมายประกอบด้วย ความใหม่ (Novelty) การเคลื่อนไหว (Motion) น้ำเสียง (Sounds) ขนาด (Size) ภูมิหลัง (Background) และความใกล้เคียง (Proximity) ซึ่งสามารถสร้างภาพของเป้าหมายตามที่เราเห็น

3) สถานการณ์ (Situation) เป็นสิ่งที่เรามองเห็น หรือเหตุการณ์รอบๆ สภาพแวดล้อมที่อยู่ภายนอกซึ่งมีอิทธิพลต่อการรับรู้ ประกอบด้วย (1) เวลา (Time) (2) สภาพงาน (Work Setting) และ (3) สภาพสังคม (Social setting)

2.3.4 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ประกอบด้วย 3 ด้าน ดังนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมองเห็นความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทราบถึงภาระหน้าที่รับผิดชอบของตนที่ต้องปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งจะเป็แรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอน ของการเข้ามามีส่วนร่วม

2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมองเห็นความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทราบถึงภาระหน้าที่รับผิดชอบของตนที่ต้องปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งจะเป็แรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอน ของการเข้ามามีส่วนร่วม

3. การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้นำชุมชนมองเห็นความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องผลดีของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ

ทราบถึงภาระหน้าที่รับผิดชอบของคนที่ต้องปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอน ของการเข้ามามีส่วนร่วม

2.3.5 อุบัติเหตุจราจร

2.3.5.1 ความหมายของอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง การได้รับบาดเจ็บจากการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ได้คาดคิดจากการเดินทางหรือการใช้พาหนะเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และอากาศ (เวชกา กลิ่นวิจิต. 2544 : 4)

อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (transportation of traffic accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือการขนส่ง (สาริต อินคา. 2546 : 11) ได้แก่

1. อุบัติเหตุจากรถยนต์
2. อุบัติเหตุจากรถไฟ
3. อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ
4. อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจและไม่ได้คาดคิดเกิดจากการสัญจรไปมา(กฤตยา พันธุ์วิไล อ่างโน วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. 2544 : 6)

อุบัติเหตุเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ไม่มีการวางแผนล่วงหน้าและควบคุมไม่ได้ เช่น การตกจากที่สูง การหกล้ม ฯลฯ ซึ่งจะทำให้เกิดความสูญเสียต่อผู้ประสบอุบัติเหตุบุคคลอื่นหรือสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย อุบัติเหตุจากการทำงานเป็นเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำงาน เช่น การบาดเจ็บจากการกระแทกหรือบดของเครื่องจักร การถูกสิ่งของหล่นทับ ฯลฯ" (จิรพรรณกร สวัสดิ์. 2547. www.safetythailand.com)

2.3.5.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา กล่าวไว้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกประกอบได้ด้วยกลุ่มปัจจัยต่างๆ ดังนี้ (สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. 2546 <http://www.senate.go.th>)

1. กลุ่มปัจจัยด้านคน เป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึง 82 % จากรายงานของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ (ศขส.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลังจากปี พ.ศ. 2539 – 2543พบว่าสาเหตุสำคัญ 3 อันดับแรกที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ อันดับ 1 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อันดับ 2 ตัดหน้ากระชั้นชิด และอันดับ 3 แซงรถผิดกฎหมาย จากรายงานของกองระบาศาวิชา ยังพบข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านคนที่สำคัญอีกว่า ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น หนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยมาก มีการดื่มสิ่งทำให้เกิดความมึนเมา โดยเฉพาะเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 40 % ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต นอกจากนี้ จากรายงานของกรมขน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ละเลยต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับจราจร และการขออนุญาต ใบขับขี่มากที่สุด

2. กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ สาเหตุที่พบบ่อย คือ รถขาดมาตรฐาน บรรทุกเกิน อัตรา และอุปกรณ์ชำรุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์มีมากถึงร้อยละ 80 รองลงมาคือรถปิกอัพ โดยเฉพาะที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารเป็นร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทย มีรถจำนวนทั้งสิ้น 21.7 ล้านคัน แต่เป็นรถจักรยานยนต์เฉลี่ยถึงปีละ 1 ล้านคัน และพบว่ามีหลายสิ่ง ที่น่าจะปรับปรุงสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลืมหาขาดังขึ้น การคัดแปลงรถ การถอด อุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น กระจกกรด ไฟเลี้ยวของรถ เป็นต้น

3. กลุ่มปัจจัยด้านถนน จากข้อมูลกรมทางหลวงปี พ.ศ. 2544 ถนนในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 227,940 กม. โดยแบ่งเป็นถนนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนปลอดภัยมาตรฐาน จำนวน 53,436 กม. คิดเป็นร้อยละ 23.44 และที่เหลือเป็นถนนรองหรือถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ร้อยละ 76.56) ได้แก่ ถนน รพช. ถนนกรมชลประทาน ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล กรมทางพิเศษ ถนนโยธาธิการ ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และถนนในเมือง จึงเห็นได้ว่าประเทศไทย ยังไม่มีการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยเท่าที่ควร และถนนส่วนใหญ่มีหลายหน่วยงานทำหน้าที่ รับผิดชอบ ซึ่งเป็นถนนรองที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้มีสาเหตุอยู่หลายประการ อาทิ เช่น ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร ที่เป็นหลุม บ่อ ขนาดเล็กใหญ่ สัญญาณไฟชำรุด ทางโค้งที่ขาดเครื่องหมายเตือน หรือเครื่องหมายสะท้อนข้างทาง การออกแบบเกาะกลางถนนที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชา พื้นที่เกาะกลางถนนที่พุ่มไม้สูงกว่า 1 เมตร ทำให้ปิดกั้นทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ที่ต้องการจะ เลี้ยวหรือผู้ที่ขับขี่ที่วิ่งตรงมา

4. กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุ ได้กว่าร้อยละ 16 ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น สิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรและบริเวณแยกและขาด เครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ผ่านไปมา การติดตั้งตู้โทรศัพท์ ไปรษณีย์ เครื่องหมายจราจร ป้ายโฆษณา ตลอดจนการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ที่ปากซอยด้านขวามือ มักจะปิด กั้นทัศนวิสัยระหว่างผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมาหรือจะเลี้ยวซ้ายเข้าซอยกับผู้ที่จะขับออกมาจากซอย การ ติดตั้งแผ่นเหล็กสะท้อนแสงขนาดใหญ่ (Raised Reflector) บนพื้นผิวจราจรเพื่อใช้ในการแบ่งช่อง จราจร มักเป็นอันตรายต่อรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เกิดพลิกคว่ำได้ง่ายเมื่อลื่นไถลไป กระแทกกับแผ่นเหล็กดังกล่าว

2.3.5.3 แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแนวทาง

ยุทธศาสตร์หลักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกและหน่วยงานที่ รับผิดชอบการป้องกันอุบัติเหตุมีหน่วยงานที่รับผิดชอบค่อนข้างมากมาย แบ่งเป็นกลุ่มได้ดังนี้

(สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2546 : <http://www.senate.go.th>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น เมื่อผู้ใดนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. **ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)** ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน ประกอบด้วยความปลอดภัยของยานพาหนะ และความปลอดภัยของถนน ซึ่งทั้งสององค์ประกอบมีส่วนเกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 36 ด้านยานยนต์ มักเกี่ยวข้องกับการขาดการบำรุงรักษาหรือการตัดแปลงเครื่องยนต์ โดยเฉพาะรถขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกทั่วไป ด้านถนน ขาดระบบการจับเก็บข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ขาดการวิเคราะห์ ซึ่งจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ขาดการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการก่อสร้างบนพื้นผิว ขาดระบบการตรวจสอบความปลอดภัยในการวางแผน การออกแบบ การก่อสร้างและการใช้งานของพื้นผิวจราจร

1.1) กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

1.1.1) การทบทวน ปรับปรุงข้อบังคับทางเทคนิคของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนพื้นฐานของมาตรฐานสากล และแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย อาทิเช่น การติดตั้งระบบไฟหน้าเปิดอัตโนมัติสำหรับรถจักรยานยนต์ การติดตั้งระบบเบรค ABS สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร การใช้รถปีกอล์ฟในการขนส่งผู้โดยสาร โดยขาดอุปกรณ์ความปลอดภัยและมาตรฐานของรถขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ คือ รถบรรทุก รถบรรทุกพ่วง รถบรรทุกสารเคมี น้ำมัน หรือวัตถุอันตราย

1.1.2) การจัดเตรียมหน่วยงานอิสระเพื่อตรวจสอบมาตรฐานการผลิตหมวกนิรภัยที่จำหน่ายในท้องตลาด

1.1.3) การจัดทำระบบตรวจสอบ และควบคุมคุณภาพสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.)

1.1.4) การสุ่มตรวจสภาพยานพาหนะริมถนน

1.1.5) การวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตรายบนถนนและทางหลวง

1.1.6) การทบทวนมาตรฐานการออกแบบระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนมาใช้ในขั้นตอนต่าง ๆ ตั้งแต่ การวางแผน การออกแบบ การก่อสร้าง และการใช้งาน

1.1.7) การปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรให้ได้มาตรฐาน

1.1.8) การเข้มงวดในการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร เช่น การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณไฟเตือน ห้ามการทิ้งกองดิน ทราช บนพื้นผิวถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงศึกษาธิการ (ทบวงมหาวิทยาลัย)

2. **ยุทธศาสตร์ด้านการรณรงค์ให้ความรู้ (Education)** ยุทธศาสตร์ด้านการ

รณรงค์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เนื่องจากคนเป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ในทางอื่น
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบที่สำคัญเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 95 และครบทุกเพศทุกวัยต้องเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทใดประเภทหนึ่งตลอดเวลา อาทิ คนเดินเท้า คนขับรถยนต์ คนโดยสาร เป็นต้น การให้ความรู้ความเข้าใจถึงความเสี่ยงต่าง ๆ บนท้องถนน และการสร้างจิตสำนึกที่ดี จะช่วยลดความเสี่ยงต่าง ๆ และลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ดีที่สุด

2.1) กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

2.1.1) การรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยต่าง ๆ อาทิ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย เบาะที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ เป็นต้น

2.1.2) การรณรงค์ในพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ อาทิ โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วสูงเกินระดับความปลอดภัย การขับซัดครัดคันทันแบบกระชั้นชิด การแข่งรถในที่คับขัน

2.1.3) การให้ความรู้และฝึกฝนทักษะด้านต่าง ๆ ในการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ดีแก่เด็กนักเรียน นักศึกษาในสถานศึกษา โดยเริ่มตั้งแต่ชั้นเด็กเล็ก จนถึงระดับอุดมศึกษาระดับอาชีวะ ตามความเหมาะสม

2.1.4) การฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อนที่จะไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รวมถึงมาตรฐานของโรงเรียนสอนขับขี่รถยนต์ที่ยังต้องปรับปรุงอีกมาก

2.1.5) การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึก และความร่วมมือในการลดการป้องกันอุบัติเหตุจากรถกับผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนกลุ่มต่าง ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสมาคมเอกชนต่าง ๆ

3. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ประเด็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญที่สุด ซึ่งหากดำเนินการควบคู่ไปกับการรณรงค์ให้ความรู้ จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน และให้ผลลัพธ์ที่เห็นได้ชัดเจนในระยะเวลาอันสั้น

3.1) กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

3.1.1) การปรับปรุงรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจรที่มีอยู่อย่างน้อย 4 ฉบับ โดยแยกพระราชบัญญัติออกตามความรับผิดชอบภายใต้ 2 กระทรวงหลัก ให้อยู่ในฉบับเดียวกัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเป็นเอกภาพ

3.1.2) การเข้มงวดการชนส่งสินค้าอันตราย

3.1.3) การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ทำการรณรงค์ไปพร้อม ๆ กัน เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.4) การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและตำรวจทางหลวงทุกระดับ โดยเริ่มจากชั้นพื้นฐาน จนถึงการวางแผนการตรวจตราอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งกำหนดหมายเลขโทรศัพท์ที่จะรับแจ้งเหตุผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม

4. ยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Services)
ยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเชิงรับที่สำคัญ ที่จะช่วยบรรเทาความรุนแรงจากผลพวงของอุบัติเหตุ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีระบบการให้ความช่วยเหลือแบบเป็นศูนย์รวม ทำให้การดำเนินงานบางครั้งล่าช้า ในบางกรณีล่าช้า และส่วนใหญ่บุคลากรที่เป็นอาสาสมัครยังขาดทักษะในการปฐมพยาบาลที่ถูกต้อง การให้ความช่วยเหลือรักษาผู้ประสบภัยอย่างถูกต้องในเวลาอันรวดเร็ว จะทำให้ผู้ประสบภัยมีโอกาสรอดชีวิตสูง และลดความเสี่ยงจากการพิการ ซึ่งในทางการแพทย์เรียกช่วงเวลาหลังเกิดอุบัติเหตุนี้ว่า “ชั่วโมงทอง” (Golden Hour) นอกจากนี้ การจัดการจราจรในสถานที่เกิดเหตุ จะช่วยให้การช่วยเหลือเป็นไปอย่างรวดเร็ว และลดความเสี่ยงจากเหตุที่อาจเกิดขึ้นซ้ำซ้อน

4.1) กลุ่มงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

4.1.1) การฝึกอบรมทักษะการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่กู้ภัย เจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่าง ๆ

4.1.2) การปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถพยาบาล

4.1.3) การปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรืออุบัติเหตุขนาดใหญ่

4.1.4) การจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม

5. ยุทธศาสตร์ด้านการจัดการระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (Efficiency of Transport System) การจัดการระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ อาจพิจารณาได้จากหลายแง่มุม อาทิ ระดับการให้บริการ ราคาค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ย่อมเยา ความสะดวกรวดเร็ว การประหยัดและอนุรักษ์พลังงานและความปลอดภัยจากการขนส่ง การกำหนดนโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและชุมชนเมืองต่าง ๆ การให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ก็มีผลสำคัญที่จะช่วยกำจัดปัญหาอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ต้นตอ คือ ลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน

5.1) กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น เมื่อผู้ใดเห็นประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.1) มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะอย่างจริงจัง การปรับลดค่าโดยสาร โดยการสนับสนุนค่าโดยสารบางส่วนจากภาครัฐ การปรับปรุงคุณภาพการบริการ การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ

5.1.2) การวางผังเมือง ผังการใช้ที่ดิน และผังโครงข่ายคมนาคมให้เหมาะสมก็จะช่วยลดปริมาณการเดินทาง รวมทั้งลดความเสี่ยงจากการปะปนกันของการจราจรประเภทต่าง ๆ

6. ยุทธศาสตร์ด้านการติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผล (Evaluation)

งานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นงานที่ต้องดำเนินการเป็นเวลานาน ไม่มีที่สิ้นสุด การติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผลจึงถือเป็นเรื่องสำคัญ ต้องมีการติดตามปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ตลอดเวลา ส่วนแผนงานที่ทำสำเร็จแล้ว ก็ควรนำมาขยายฐานให้กว้างขึ้น และแผนงานใดที่ล้มเหลว ก็ควรนำมาปรับปรุงและใช้เป็นบทเรียน เพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต การตรวจวัดและประเมินผลกิจกรรม ควรทำการเปรียบเทียบสภาพก่อนและหลังการดำเนินการมาใช้ วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับ คือ การดำเนินการในหลายกรณี อาจใช้ข้อมูลตัวแทนในการประเมินผล ซึ่งข้อมูลที่ควรพิจารณา ได้แก่

- 6.1) การเปลี่ยนแปลงความเร็ว
- 6.2) การเปลี่ยนแปลงความเสี่ยง
- 6.3) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
- 6.4) การสูญเสียที่ลดลง
- 6.5) จิตสำนึกที่ดีขึ้น

นอกจากยุทธศาสตร์ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น แนวทางการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร มีความจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือร่วมใจจากหลายๆ ฝ่ายร่วมกัน ในการแก้ไขปัญหา การป้องกันสามารถกระทำได้โดยการแก้ไขที่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วยตัวผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม กฎหมายจราจร ดังนี้ (อุดมศิลป์ ศรีแสงงาม อังใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร. 2551 : 25)

1) ตัวผู้ขับขี่ ต้องมีความรู้ความชำนาญในการขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ มีใบขับขี่ถูกต้อง ให้ความสำคัญในการใช้อุปกรณ์และเครื่องป้องกันอันตรายขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับและผู้นั่งซ้อนท้ายจักรยานยนต์ ไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ไม่ดื่มสุราหรือสารเสพติดต่างๆ เช่น ยาบ้า สภาพร่างกายต้องสมบูรณ์แข็งแรงดี การมีสภาพอารมณ์จิตใจที่พร้อม มีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดรวมทั้งร่วมมือในมาตรการอื่นๆ เพื่อความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

2) ยานพาหนะ ระบบต่างๆ ของยานพาหนะต้องอยู่ในสภาพดี สมบูรณ์ต่อการที่จะใช้งาน เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบแสงสว่าง ระบบไฟสัญญาณต่างๆ ยางต้องอยู่ในสภาพดีไม่เก่าจนหมดอายุการใช้งาน รวมทั้งผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะควรเห็นความสำคัญถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัยโดยการผลิต ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ (รจนา พรหมมีด.2541) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร โดยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและแบบสังเกตในกลุ่มตัวอย่าง 10 คน พบว่า ได้มีการตรวจสอบสภาพรถ ระบบไฟ เบรก กระจก ก่อนใช้รถ อย่างไรก็ตามแม้จะให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ บางครั้งยังมีการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ละเลยการป้องกันเนื่องจากต้องไปให้ถึงที่หมายให้เร็วที่สุด เพื่อความพึงพอใจของผู้โดยสาร เช่น ไม่รัดสายรัดคางหมวกนิรภัย เป็นต้น ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ต้องปรับเปลี่ยนต่อไป

3) ถนนและสิ่งแวดล้อม สภาพถนนความเรียบไม่ลื่น มีเส้นแบ่งเขตผิวจราจรชัดเจน มีเครื่องหมายจราจรและป้ายเตือนมองเห็นได้ง่าย สัญญาณ ไฟจราจรต้องสว่างชัดเจน

4) กฎหมายจราจร ต้องมีการบังคับผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยเหมาะสมกับความเจริญของปัจจุบันและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง ตรวจสอบผู้ขับขี่ที่เสพสุราเกินระดับมาตรฐานตามกฎหมายกำหนด ผลักดันให้มีการประกาศใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ และผู้โดยสารจักรยานยนต์ทั่วประเทศซึ่งเริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นมา เพราะการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดการตายและการบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับ ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

1) สภาพทั่วไป

1.1) ที่ตั้ง ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ในบริเวณที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำชี ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของอำเภอเมือง ห่างจากอำเภอ เมือง 12 กิโลเมตร

1.2) จำนวนหมู่บ้าน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นมีจำนวน 20 หมู่บ้าน ได้แก่ 1) บ้านหนองปลาแข็ง 2)หนองโข่ 3)บ้านสวนมอน 4)บ้านไครนุ่น 5)บ้านวังหิน 6)บ้านท่าพระ 7)บ้านหนองบัวดีหมี 8)บ้านหนองแวง 9)บ้านห้วยเตย 10)บ้านตลาดท่าพระ 11)บ้านหนองบัวดีหมี 12)บ้านหนองแวง 13)บ้านสามัคคี 14)บ้านหนองนิคม 15)บ้านราชการ 16)บ้านห้วยเตย 17)บ้านหนองแวง 18)บ้านหนองบัวดีหมี 19)บ้านหนองโข่ 20)บ้านหนองบัวดีหมี

1.3) ประชากร จำนวนประชากรในเขต องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ 9,689 คน และจำนวนหลังคาเรือน 7,820 หลังคาเรือน ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2549 ดังนี้

2) สภาพทางเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1) อาชีพ ประชากรส่วนใหญ่ในเขตตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น อาชีพหลัก ทำนา ทำสวน และอุตสาหกรรม

3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ มีสถานี ตำรวจภูธรตำบลท่าพระ จำนวน 1 แห่ง

4.) การบริการขั้นพื้นฐาน

4.1) การคมนาคม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ)ซึ่งเป็นถนนลาดยาง มาตรฐานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 (อ.โกสุมพิสัย-ท่าพระ) ซึ่งเป็นถนนลาดยางมาตรฐาน (องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ : <http://www.kkp.kku.ac.th>)

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยพบว่า ได้มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือ การปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในครั้งนี้ ดังนี้

วิไลภรณ์ แสันทวีสุข (2544 : บทคัดย่อ) การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาการ ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านตัวบุคคลและด้านยานพาหนะของนักเรียน มัธยมศึกษาโรงเรียน เบญจมา มหาราช จังหวัดอุบลราชธานี ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 14.4 ที่มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำ เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ในปัจจัยด้านบุคคล กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนการปฏิบัติเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละมากที่สุดในการ หลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์และสิ่งมีเมา (ร้อยละ 78.6) รองลงมาคือด้านทักษะและพฤติกรรม การขับขี่(ร้อยละ 66.2) ส่วนการปฏิบัติตนในด้านความปลอดภัยและจิตใจ มี คะแนนเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละต่ำสุด(ร้อยละ 39.2) ในปัจจัยเกี่ยวกับสภาพยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 54.4 และ 24 มีคะแนนการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ การศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าการได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการควบคุมทางกฎหมาย มีความสำคัญต่อการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ดังนั้น บุคลากรที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจจราจร ควรจัดให้มีการเผยแพร่ความรู้แก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อส่งเสริมให้มีพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้ รถจักรยานยนต์ และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้ลดน้อยลงได้

ธีรพงษ์ ธรรมโชติ (2545 : บทคัดย่อ) การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษา ความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการจัดการ อนามัยสิ่งแวดล้อมกับความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารต้นฉบับที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุทกภัย 2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัยกับทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อม 3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของทัศนคติที่เกี่ยวกับการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ประสบอุทกภัย การวิจัยพบว่า

1) ปัจจัยส่วนบุคคล คือ อายุของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัยมีความสัมพันธ์ตรงกันข้ามความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -0.231$ $P = 0.016$)

2.) การรับรู้ข่าวสารด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัยมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ประสบอุทกภัย ในระดับค่อนข้างปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.471$ $P = 0.000$)

3) ความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัยมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่เกี่ยวกับการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.754$ $P = 0.000$)

4) ปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ การศึกษา อาชีพ รายได้ สถาปสมรส ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในชุมชน จำนวนสมาชิกในครอบครัว และปัจจัยทางสังคม ได้แก่ สถานภาพทางสังคม หรือตำแหน่ง ระยะเวลาประสบอุทกภัย ระดับที่ดินที่ใช้ปลูกสร้างบ้านเรือนตลอดจนการรับรู้ข้อมูลข่าวสารด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัย ทั้งนี้เพราะมีองค์ประกอบอื่นเข้ามามีอิทธิพลต่อตัวแปรตามด้วย เช่น ความสนใจ ความตั้งใจ การเห็นคุณค่า ความตระหนัก ฯลฯ

5) ทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ประสบอุทกภัย เพราะมีเงื่อนไขที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรตาม เช่น บุคลิกภาพส่วนบุคคล ความรู้สึกรู้จักที่แตกต่างกัน รวมไปถึงปัจจัยภายนอก เช่น ปัจจัยความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจ เวลาว่าง สถานะฉุกเฉิน รวมไปถึงการเปิดโอกาสหรือสนับสนุนให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของภาครัฐและเอกชน

สุพรรณิ เหล่าจุมพล(2547 : บทคัดย่อ) มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาคมตำบลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ผลการศึกษา : พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมปฏิบัติตัวเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสูงกว่าก่อนวิจัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - Value = 0.001$, $<.001$ และ $=.001$ ตามลำดับ) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาคมตำบลเกิด 9 โครงการคือ (1) ตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทุกหมู่บ้าน (2) แคนนำทุกหมู่บ้านๆ ละ 5 คนเข้าอบรมความรู้ด้านเอกสารเป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญตเห็นไปเซประเยชนดำเนินการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ป้องกันอุบัติเหตุมาถ่ายถอดความรู้แก่คนในหมู่บ้าน (3) แก้ไข ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมเช่นติดป้าย คำขวัญตามจุดเสี่ยงอันตราย ตัดต้นไม้ที่บดบังเส้นทางจราจร (4) มีแผนป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทุกหมู่บ้าน (5) บริษัทฮิสง (Honda) มหาสารคามให้ความรู้และสาธิตการขับขี่ปลอดภัย 6 จุด ๆ ละ 50 คน (6) ทุกหมู่บ้านสำรวจรถจักรยานยนต์ พรบ. ใบขับขี่ หมวกนิรภัย ซึ่งมีการ ใบขับขี่เพิ่มขึ้น (7) ให้ความรู้ป้องกันอุบัติเหตุทางหอกระจายข่าวทุกหมู่บ้าน (8) อบรม กศศ. ด้านป้องกันอุบัติเหตุทุกหมู่บ้านรวม 800 คน (9) สังเกตพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยพบว่า สวมหมวกเพิ่มมากขึ้น

ศิริโรตม์ พรหมวิหาร(2552 : บทคัดย่อ) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัด เชียงราย ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.0 อายุ 19 ปี ร้อยละ 55.0 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 5.40 ปี เคยประสบอุบัติเหตุและผ่านการอบรมการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.0 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ได้มาตรฐาน ร้อยละ 97.5 มีใบอนุญาตการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 72.5 โดยมีใบขับขี่มาเป็นระยะเวลา 1-2 ปี ร้อยละ 51.7 และส่วนใหญ่ ใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ Honda ร้อยละ 77.5

1) ผลการศึกษาการมีส่วนร่วม โดยใช้กระบวนการ AIC ขั้นการเข้าใจสถานการณ์และ กำหนดเป้าหมายร่วมกัน มีการวิเคราะห์และทำความเข้าใจสถานการณ์ร่วมกันขั้นการกำหนด ได้ กำหนดว่า “ภายในระยะเวลา 1 ปีข้างหน้า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน มหาวิทยาลัยต้องลดลง” และกำหนดวิสัยทัศน์ว่า “ขับขี่ตามกฎหมายช่วยลดอุบัติเหตุ ช่วยประเทศลด ค่าใช้จ่าย” ขั้นตอนการระดมความคิด ได้กำหนดแผนงาน โครงการ จำนวน 2 โครงการคือ โครงการ อบรมการขับขี่ปลอดภัย และ โครงการณรงค์ขับซอมนอเตอร์ไซค์เปิดไฟใส่หมวกกันน็อคถือสาย รัดคาง และได้กำหนดแผนปฏิบัติการและผู้รับผิดชอบ ได้ดำเนินการระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2551 ซึ่งได้รับความร่วมมืออย่างดีจากทุกฝ่าย

2) ผลการประเมินการใช้กระบวนการมีส่วนร่วม โดยการ ใช้กระบวนการ AIC ภายหลังจาก การจัดการกระบวนการ 8 สัปดาห์ พบว่า

2.1) การรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

2.2) การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

2.3) การรับรู้เกี่ยวกับผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4) การปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุนอกจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรม

ชวนพิศ หนูจันทร์(2552 : บทคัดย่อ) ผลการศึกษาพบว่าชุมชนมีส่วนร่วมในขั้นตอนของการป้องกันอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์ในระดับที่แตกต่างกันดังนี้

1) การระบุปัญหา มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์ (ร้อยละ 38.1) และ ไม่มีส่วนร่วม คือ การนำเสนอปัญหาเกี่ยวกับการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์เพื่อให้หาทางแก้ไข (ร้อยละ 21.7)

2) การวางแผน พบว่า มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การวางแผนป้องกันอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์ โดยวางแผนรณรงค์ตามนโยบายของรัฐในเรื่องไม่ขับรถเร็ว (ร้อยละ 46.3) และ ไม่มีส่วนร่วม คือ การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์ (ร้อยละ 36.5)

3) การปฏิบัติตามแผน มีส่วนร่วมมากที่สุดคือ การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องการขับรถด้วยความระมัดระวัง และขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด คิดเป็น (ร้อยละ 75.4) และ ไม่มีส่วนร่วม คือ การระดมความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ เพื่อปรับปรุงถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น (ร้อยละ 34.0)

4) การประเมินผล มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การติดตามการซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น (ร้อยละ 21.7) และ ไม่มีส่วนร่วม คือการติดตามการเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุนักจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน (ร้อยละ 33.2)

ลักษณะ สัมมานิติ (2553 : บทคัดย่อ) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของ โปรแกรมสุขศึกษา โดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ชิริยา ฮัต โต๊ะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำชะอี จังหวัดยโสธร กลุ่มตัวอย่างรวม 84 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 42 คน กลุ่มทดลองได้รับ โปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยาย ให้ความรู้ การประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง การสาธิตและฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย การนำเสนอตัวแบบ การจัดกิจกรรมรณรงค์การป้องกันอุบัติภัยในโรงเรียน ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับสุขศึกษา ใดๆระยะเวลาดำเนินการ 12 สัปดาห์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และใช้สถิติอนุมานเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยด้วยสถิติ Paired Sample t-test และ Independent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรและกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตน ความคาดหวังในผลของการตอบสนอง ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) จากการศึกษาพบว่า โปรแกรมสุขภาพนี้มีประสิทธิผลเพียงพอที่จะนำไปประยุกต์ใช้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติภัยของนักเรียนในโรงเรียนแห่งอื่นๆ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยโดยเริ่มต้นตั้งแต่การกำหนดประชากรในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การเก็บข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษากับประชากรและกลุ่มตัวอย่างดังนี้

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีทั้งสิ้น 521 คน จำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มนักรการเมืองท้องถิ่น จำนวน 101 คน ประกอบด้วย
 - 1.1. ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 20 คน
 - 1.2. ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 40 คน
 - 1.3. สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 40 คน
 - 1.4. กำนัน จำนวน 1 คน
2. กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน จำนวน 420 คน ประกอบด้วย
 - 2.1. อาสาพัฒนาชุมชน จำนวน 80 คน
 - 2.2. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน จำนวน 340 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ทำการคำนวณหาขนาดตัวอย่างรวม โดยการกำหนดขนาดตัวอย่างให้พื้นที่ย่อยให้มีความเหมาะสม โดยวิธีเนย์แมน(Neyman allocation) ดังรายละเอียดต่อไปนี้สูตรการคำนวณขนาด

ประชากรกลุ่มตัวอย่าง(อดิศักดิ์ พงษ์พลผลศักดิ์. 2553 : www.rajazit.ac.th

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$n_{Ney} = \frac{Z^2 \alpha/2 \left[\sum_{h=1}^L N_h \sqrt{P_h Q_h} \right]^2}{N^2 e^2 + Z^2 \alpha/2 \sum_{h=1}^L N_h P_h Q_h} \quad (3.1)$$

เมื่อ

n = จำนวนกลุ่มตัวอย่างรวม

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

 N_h = จำนวนผู้นำชุมชนแต่ละชั้นภูมิe = ค่าความคาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง ในงานวิจัยนี้ใช้ $e = 0.02$

α = ระดับความเชื่อมั่นที่ต้องการ ในการวิจัยครั้งนี้ กำหนด $\alpha = 0.05$ (จากความเชื่อมั่น 95% เปิดตารางพื้นที่ใต้เส้นโค้งมาตรฐาน $Z_{\alpha/2} = 1.96$)

$$P_h = \frac{A_h}{N_h} = \text{สัดส่วนของประชากรในแต่ละพื้นที่ย่อย}$$

 A_h = จำนวนผู้นำชุมชนแต่ละชั้นภูมิสำหรับการทดสอบล่วงหน้า (Pre-test)

เมื่อ

$$Q_h = 1 - P_h \quad (3.2)$$

แทนค่าเพื่อหากกลุ่มตัวอย่างรวม

$$n_{Ney} = \frac{1.96^2 [420x\sqrt{0.071x0.929} + 101x\sqrt{0.29x0.71}]^2}{(521)^2 x 0.02^2 + 1.96^2 x ((101x0.29x0.71) + (420x0.071x0.929))}$$

$$n = 264.7 \sim 265 \text{ คน}$$

กระจายขนาดตัวอย่างแต่ละพื้นที่ย่อยโดยการกำหนดขนาดตัวอย่างให้พื้นที่ย่อยโดยวิธีเนย์แมน (Neyman allocation) (อดีตศักดิ์ พงษ์พลผลศักดิ์. 2553 : www.rajasil.ac.th) โดยใช้สมการที่ 3.3

$$n_h = \frac{n N_h \sqrt{P_h Q_h}}{\sum_{h=1}^L N_h \sqrt{P_h Q_h}} \quad (3.3)$$

1. กลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น

$$n_h = \frac{264.7 x 101 \sqrt{0.29 x 0.71}}{101 x \sqrt{0.29 x 0.71} + 420 x \sqrt{0.071 x 0.929}}$$

ดังนั้นจะใช้กลุ่มตัวอย่าง n = 71.7 ~ 72 คน

2. กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน

$$n_h = \frac{264.7 x 420 \sqrt{0.071 x 0.929}}{101 x \sqrt{0.29 x 0.71} + 420 x \sqrt{0.071 x 0.929}}$$

ดังนั้นจะใช้กลุ่มตัวอย่าง n = 193 คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามตำแหน่งในหมู่บ้าน

ประเภทของผู้นำชุมชน	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
1. กลุ่มนักร้องเมืองท้องถิ่น	101	72
2. กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน	420	193
รวมทั้งสิ้น	521	265

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้ในการรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิจัยครั้งนี้ คือแบบสอบถาม (Questionnaire) เกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Check list) เกี่ยวกับคุณลักษณะส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามแบบมาตรวัด Likert Scale (พวงรัตน์. 2543 : 107) 5 ระดับ เกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 14 ข้อ โดยปรับปรุงจากงานวิจัยของศิริโรตม์ พรหมวิหาร(ศิริโรตม์ พรหมวิหาร. 2552 : 88)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามแบบมาตรวัด Likert Scale (พวงรัตน์. 2543 : 107) 5 ระดับ เกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 8 ข้อ โดยปรับปรุงจากงานวิจัยของศิริโรตม์ พรหมวิหาร(ศิริโรตม์ พรหมวิหาร. 2552 : 90)

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามแบบมาตรวัด Likert Scale (พวงรัตน์. 2543 : 107) 5 ระดับ เกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 8 ข้อ โดยปรับปรุงจากงานวิจัยของศิริโรตม์ พรหมวิหาร(ศิริโรตม์ พรหมวิหาร. 2552 : 91)

โดยแบบสอบถามดังกล่าวมีเกณฑ์การให้คะแนนข้อคำถาม ดังนี้

ระดับความคิดเห็น	คะแนน
เห็นด้วยมากที่สุด	5
เห็นด้วยมาก	4
เห็นด้วยปานกลาง	3
เห็นด้วยน้อย	2
เห็นด้วยน้อยที่สุด	1

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามแบบมาตรวัด Likert Scale (พวงรัตน์. 2543 : 107) 5 ระดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน จำนวน 53 ข้อ โดยปรับปรุงจากงานวิจัยของ ชวนพิศ หนูจันทร์ (ชวนพิศ หนูจันทร์. 2552 : 84) โดยแบบสอบถามดังกล่าวมีเกณฑ์การให้คะแนนข้อคำถาม ดังนี้

ระดับการมีส่วนร่วม	คะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) ศึกษาทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้
- 2) ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามจากทฤษฎีและตำราต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) กำหนดประเด็นและขอบข่ายของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย
- 4) สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง นำไปเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม เพื่อตรวจสอบ แนะนำเพื่อการแก้ไข รวมทั้งปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความเหมาะสม ทั้งความครอบคลุมเนื้อหาและภาษาที่ใช้ แล้วทำการจัดพิมพ์

3.2.3 การหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อความเที่ยงตรงและความเหมาะสมในการวิจัย พร้อมทั้งพิจารณาความถูกต้องชัดเจนของภาษาที่ใช้ ซึ่งผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 ท่าน มีรายนามต่อไปนี้

- 1) คุณศศิธร พิมพ์ชายน้อย นักวิชาการส่งเสริมสุขภาพรักษากการ
ผู้อำนวยการกองสาธารณสุขและ
สิ่งแวดล้อมองค์การบริหารส่วนตำบล
ท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
- 2) ผศ.ดร.ณัฐวดี โรจน์นิรุตติกุล อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหาร
และจัดการ
- 3) คุณมนตรี ประจักษ์จิต นักวิชาการพัฒนาฝีมือแรงงานระดับ
ชำนาญการสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน
จังหวัดสิงห์บุรี
- 4) คานต์ารวชัยฤทธิ์ พลกล้า ผู้บังคับหมู่งานจราจร สภ. บ้านไผ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 5) คุณบัวทิพย์ จันทรดำรงกุล อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
 ผู้จัดการทั่วไปแผนกควบคุมการผลิต
 บริษัทไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด

โดยใช้หลักเกณฑ์พิจารณาดังนี้

คะแนน 1 สำหรับข้อความที่มีความสอดคล้องกับเนื้อหา

คะแนน 0 สำหรับข้อความที่ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้องกับเนื้อหา

คะแนน -1 สำหรับข้อความที่ไม่มีความสอดคล้องกับเนื้อหา

ผลจากการพิจารณาของผู้ทรงคุณวุฒิแต่ละข้อ นำไปหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง
 ข้อความกับเนื้อหา (Validity) (บุญเชิด ภิญ โยธอนันตพงษ์. 2526 : 88-90 โดยใช้สูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N} \quad (3.4)$$

เมื่อ IOC คือ ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความกับเนื้อหา

$\sum R$ คือ ผลรวมของคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญทุกคน

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

จากการหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความกับเนื้อหา ปรากฏว่าได้ค่า IOC อยู่
 ระหว่าง 0.6 – 1.0 (ภาคผนวก ค)

2) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไข นำไปทดลองใช้
 (Try Out) กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ชุด เพื่อหาค่าดังนี้

2.1 วิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนก โดยใช้ค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's
 Product Moment Correlation Coefficient) ระหว่างการตอบรายข้อกับคะแนนรวม (Item-total
 Correlation) (ชูศรี-วงศ์รัตน์. 2550 : 311-312) โดยกำหนดค่าอำนาจจำแนกไว้ที่ 0.20 ถึง 1.00

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2][n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \quad (3.5)$$

เมื่อ r คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร x กับ ตัวแปร y

$\sum x$ คือ ผลรวมของคะแนนดิบของตัวแปร x

$\sum y$ คือ ผลรวมของคะแนนดิบของตัวแปร y

$\sum x^2$ คือ ผลรวมของกำลังสองของคะแนนดิบตัวแปร x

$\sum y^2$ คือ ผลรวมของกำลังสองของคะแนนดิบตัวแปร y

$\sum xy$ คือ ผลรวมของคะแนนดิบของตัวแปร x กับตัวแปร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

n คือ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ซึ่งค่าอำนาจจำแนกโดยพิจารณาจากค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนแต่ละข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.20 – 0.94 (ภาคผนวก ค)

2.2 วิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient Alpha) (Cronbach, 1990 : 202-204) และกำหนดให้มีค่าความเชื่อมั่นไม่น้อยกว่า 0.70 (บุญชม ศรีสะอาด, 2543 : 81-101)

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_j^2} \right) \quad (3.6)$$

โดยที่ α คือ ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

k คือ จำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม

$\sum S_i^2$ คือ ผลรวมของความแปรปรวนของข้อคำถามแต่ละข้อ

S_j^2 คือ ความแปรปรวนของคะแนนของผู้เข้าสอบทั้งหมด

ซึ่งได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.94 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.82 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.92 ด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุเท่ากับ 0.87 แบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาเท่ากับ 0.96 ด้านการวางแผนแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.96 ด้านการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 0.87 ด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินผลการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.94 (ภาคผนวก ค)

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

1. นำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบคุณภาพแล้ว จำนวน 300 ชุด ไปแจกจ่ายผู้นำชุมชนแต่ละหมู่บ้าน ด้วยตนเอง จากนั้นผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมแบบสอบถามด้วยตนเองตามกำหนดโดยได้รับแบบสอบถามคืนจำนวน 270 ชุดคิดเป็นร้อยละ 90
2. หลังจากได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมดก่อนที่จะนำไปวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่มีความถูกต้อง สมบูรณ์ไปวิเคราะห์ผล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้า รวบรวมจากงานวิจัย วารสาร เอกสาร เพื่อเป็นส่วนประกอบในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้วผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติโดยมีวิธีการวิเคราะห์ดังนี้

3.4.1 การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงบรรยาย โดยมีวิธีการดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ โดยนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย

ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีทางสถิติโดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย โดยมีจำนวน 14 ข้อ เป็นแบบสอบถามที่ใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ซึ่งประกอบด้วยคำถามเชิงบวก 8 ข้อ และคำถามเชิงลบ 6 ข้อ โดยมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2 และตารางที่ 3.3

ตอนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีทางสถิติโดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย โดยมีจำนวน 8 ข้อ เป็นแบบสอบถามที่ใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ซึ่งประกอบด้วยคำถามเชิงบวก 8 ข้อ โดยมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2

ตอนที่ 4 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีทางสถิติโดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย โดยมีจำนวน 8 ข้อ เป็นแบบสอบถามที่ใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ซึ่งประกอบด้วยคำถามเชิงบวก โดยมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นคำถามเชิงบวก

ระดับความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ย
เห็นด้วยมากที่สุด	1.00 – 1.49

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ย
เห็นด้วยมาก	1.50 – 2.49
เห็นด้วยปานกลาง	2.50 – 3.49
เห็นด้วยน้อย	3.50 - 4.49
เห็นด้วยน้อยที่สุด	4.50 - 5.00

ตารางที่ 3.3 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นคำถามเชิงลบ

ระดับความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ย
เห็นด้วยมากที่สุด	1.00 – 1.49
เห็นด้วยมาก	1.50 – 2.49
เห็นด้วยปานกลาง	2.50 – 3.49
เห็นด้วยน้อย	3.50 - 4.49
เห็นด้วยน้อยที่สุด	4.50 - 5.00

ตอนที่ 5 ข้อคำถามเกี่ยวกับการวัดระดับการมีส่วนร่วม จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีทางสถิติโดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย โดยมีจำนวน 53 ข้อ เป็นแบบสอบถามที่ใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale โดยมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.4

การแปลความหมายของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (ชูศรี วงศ์รัตน์, 2541 : 74) ใช้เกณฑ์ดังนี้

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง 0.000-0.999 หมายถึง การมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัย จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ไม่แตกต่างกันมาก

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานตั้งแต่ 1.000 ขึ้นไป หมายถึง การมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัย จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน แตกต่างกันมาก

ตารางที่ 3.4 เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามวัดระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับการมีส่วนร่วม	คะแนนเฉลี่ย	คะแนน
มากที่สุด	1.00 – 1.49	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

ระดับการมีส่วนร่วม	คะแนนเฉลี่ย	คะแนน
มาก	1.50 – 2.49	4
ปานกลาง	2.50 – 3.49	3
น้อย	3.50 - 4.49	2
น้อยที่สุด	4.50 - 5.00	1

3.4.2 การทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 การทดสอบสมมติฐานในการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 ผู้นำชุมชน ที่มีคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน	
สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	t-test
สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	t-test
สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วม	t-test

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.5 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	
สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	t-test
สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	t-test
สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	Multiple Correlation

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.5.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis Statistics) เป็นสถิติที่นำมาใช้บรรยายคุณลักษณะของข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจากกลุ่มตัวอย่างที่นำมาศึกษา ได้แก่

3.5.1.1 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 :137-142)

$$\text{สูตร} \quad \bar{x} = \frac{\sum x}{N} \quad (3.7)$$

เมื่อ \bar{x} แทน ค่าเฉลี่ย

$\sum x$ แทน ผลรวมของข้อมูลทั้งหมด

N แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

3.5.1.2 ค่าร้อยละ (Percentage) คือ การคำนวณหาสัดส่วนของข้อมูลในแต่ละตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตเห็นาไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทียบกับข้อมูลรวมทั้งหมด โดยให้ข้อมูลรวมทั้งหมดมีค่าเป็นร้อย

$$\text{สูตร ร้อยละ(\%)} = \frac{n \times 100}{N} \quad (3.8)$$

เมื่อ n = จำนวนของข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนข้อมูลจากประชากรทั้งหมด

3.5.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation :SD , S) เป็นการแสดงถึง การที่ข้อมูลแต่ละตัวที่เบี่ยงเบนไปจากค่าเฉลี่ย นิยมใช้ควบคู่กับค่าเฉลี่ย คำนวณได้จากสูตร (ชานินทร์ ศิลป์จารุ. 2551ข : 163-164) เมื่อข้อมูลได้จากกลุ่มตัวอย่าง ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.)

$$S.D. = \frac{\sqrt{\sum (\bar{x} - x)^2}}{N} \quad (3.9)$$

เมื่อ S.D. แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

x แทน คะแนนระดับการประเมิน

\bar{x} แทน ค่าเฉลี่ย

N แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

3.5.2 สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เป็นสถิติที่ใช้วิเคราะห์ถึงลักษณะของตัวแปรอิสระที่มีผลต่อตัวแปรตาม โดยใช้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนแปร ดังนี้

3.5.2.1 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเลขคณิตด้วยสถิติ (Independent t-test) ใช้ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรต้น 2 กลุ่ม (Independent t-test) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540: 162-163) โดยใช้ทดสอบสมมติฐานวิจัยดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ

2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบ

H_0 : $\mu_1 = \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน

H_1 : $\mu_1 \neq \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกัน

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ

กรณีที่ 1 เมื่อ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{S_p \sqrt{\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}}} \quad (3.10)$$

เมื่อ

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \quad (3.11)$$

$$S_i^2 = \frac{\sum x_i^2 - \frac{(\sum x_i)^2}{n}}{n_1 - 1} \quad (3.12)$$

กรณีที่ 2 เมื่อ $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}} \quad (3.13)$$

โดยมี

$$df, v = \frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} \right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{n_2 - 1}} \quad (3.14)$$

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตารางที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า t มากกว่าค่า t ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 \neq \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตารางที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V แล้วแต่กรณี หรือถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 = \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน

การทดสอบ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

การที่จะเลือกใช้สูตรกรณีที่ 1 หรือ 2 นั้น จำเป็นต้องทดสอบว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$ หรือไม่ โดยทำ

การทดสอบโดยใช้ F-test ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานสถิติ

$$H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2$$

$$H_0 : \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$$

สถิติที่ใช้ทดสอบ

$$F = \frac{S_1^2}{S_2^2} \quad \text{เมื่อ } S_1 > S_2, \quad df = (n_1 - 1), (n_2 - 1) \quad (3.15)$$

$$\text{หรือ } F = \frac{S_2^2}{S_1^2} \quad \text{เมื่อ } S_2 > S_1, \quad df = (n_2 - 1), (n_1 - 1) \quad (3.16)$$

การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$

หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$ หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

3.5.2.2 การวิเคราะห์โดยวิธี One-Way ANOVA (Analysis of variance) ใช้ในการ

ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มที่ไม่เกี่ยวข้องกัน (Independent Sample) โดยใช้สูตร One-Way ANOVA

ขั้นตอนการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA มีดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ
2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบโดยวิธี One-way ANOVA คือ

$$H_0 : \text{ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร } k \text{ กลุ่มไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \text{ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน}$$

หรือ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$$

$$H_1 : \mu_i \neq \mu_j, \text{ เมื่อ } i \neq j; i, j = 1, 2, \dots, k$$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ (บุญชม ศรีสะอาด 2535: 116)

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} \quad (3.17)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สูตรสำหรับการวิเคราะห์ค่าต่างๆ แสดงในตารางที่ 3.6

- เมื่อ k คือ จำนวนกลุ่ม
 n คือ ขนาดตัวอย่างทั้งหมด
 n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j
 T_j คือ ผลรวมของคะแนนทุกตัวในกลุ่มตัวอย่างที่ j
 T คือ ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
 x_{ij} คือ คะแนนแต่ละตัว

ตารางที่ 3.6 แสดงสูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA

Source of Variation	Degree of freedom	Sum Square	Mean Square	F
Between Groups	$k - 1$	$SS_b = \sum_{j=1}^k \frac{T_j^2}{n_j} - \frac{T^2}{n}$	$MS_b = \frac{SS_b}{k - 1}$	$F = \frac{MS_b}{MS_w}$
Within Group	$n - k$	$SS_w = SS_T - SS_b$	$MS_w = \frac{SS_w}{n - k}$	
Total	$n - 1$	$SS_T = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}^2 - \frac{T^2}{n}$		

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ $= \alpha$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า F มากกว่าค่า F ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

3.5.2.3 การวิเคราะห์ Least Significant Difference (LSD) ใช้ในการเปรียบเทียบ

ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่กรณีที่ใช้ F-test ในการวิเคราะห์ One-way ANOVA มีนัยสำคัญ โดยมีขั้นตอนการคำนวณดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. กำหนดระดับนัยสำคัญ α
2. คำนวณค่า LSD จากสูตร

$$LSD = t_{\frac{\alpha}{2}, n-k} \sqrt{MS_w \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)} \quad (3.18)$$

เมื่อ $t_{\frac{\alpha}{2}, n-k}$ คือ ค่าที่ได้จากตาราง t ที่ $df. = n - k$ ที่ $\frac{\alpha}{2}$

n_i คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ i

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

3. คำนวณหาค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ เมื่อ $i \neq j ; i, j = 1, 2, \dots, k$

เมื่อ \bar{X}_i คือ ค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ i

\bar{X}_j คือ ค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ j

4. การตัดสินใจ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญหรือไม่แตกต่างกัน

3.5.2.4 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation) เป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างชุดของตัวแปรที่อยู่ในระดับ Interval หรือ Ratio Scale ที่ประกอบไปด้วยตัวแปรตาม 1 ตัว และ ตัวแปรอิสระ มากกว่า 1 ตัว เขียนแทนด้วยตัวย่อ R หรือย่อชนิดเต็มรูปเป็น $R_{y.1,2,\dots,k}$ (เมื่อ k แทนจำนวนตัวพยากรณ์หรือตัวแปรอิสระ) สหสัมพันธ์พหุคูณ ช่วยให้เราทราบถึงความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงที่เป็นไปได้สูงสุดระหว่างกลุ่มตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามนั้น เป็นสหสัมพันธ์อย่างง่าย (แบบ Product-moment) ระหว่าง Y กับ คะแนนพยากรณ์ Y ซึ่งเป็น Linear combination ของกลุ่มตัวพยากรณ์ X (บุญชม ศรีสะอาด. 2547 : 142) ในการหาสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในสมมติฐาน มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ
2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบโดยวิธี คือ

$$H_0 : \rho^2_{Y.1,\dots,m} = 0$$

$$H_1 : \rho^2_{Y.1,\dots,m} \neq 0$$
3. สถิติที่ใช้ทดสอบ (บุญชม ศรีสะอาด. 2547 : 163)

$$F = \frac{R^2 / k}{(1 - R^2) / (N - k - 1)} \quad (3.18)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อ F คือ ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบกับค่าวิกฤติกับการแจกแจงแบบ F เพื่อทราบความมีนัยสำคัญของ R แยกเป็น 2 กรณี

1. มีตัวพยากรณ์ 2 ตัว เป็นการหา $R_{1,23}$

$$R_{1,23} = (\sqrt{\beta_2 r_{12} + \beta_3 r_{13}})$$

(3.19)

เมื่อ $R_{1,23}$ คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างตัวแปรเกณฑ์ (X1) กับตัวพยากรณ์ (X2) และ (X3)

r_{12} คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายระหว่างตัวเกณฑ์ (X1) กับตัวพยากรณ์ (X2)

r_{13} คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายระหว่างตัวเกณฑ์ (X1) กับตัวพยากรณ์ (X3)

r_{23} คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายระหว่างตัวเกณฑ์ (X1) กับตัวพยากรณ์ (X3)

เมื่อ

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2][n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

(3.20)

2. มีตัวพยากรณ์มากกว่า 2 ตัว จำนวนจากสูตรทั่วไป ดังนี้

$$R_{12...k,y} = (\beta_1 r_{y1} + \beta_2 r_{y2} + \beta_3 r_{y3} + \dots + \beta_k r_{yk})$$

(3.21)

เมื่อ $R_{12...k,y}$ คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างตัวแปรเกณฑ์ (y) กับตัวพยากรณ์ (1), (2), (3), ..., (k)

r_{yk} คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายระหว่างตัวเกณฑ์ (y) กับตัวพยากรณ์ (k)

β_k คือ แทนค่า Beta weight ตัวที่ k หรือค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตัวพยากรณ์ที่ k กรณีมีตัวพยากรณ์มากกว่า 2 ตัว

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ $= \alpha$ เปรียบเทียบค่า F ที่คำนวณได้กับค่าวิกฤต

ถ้าสถิติทดสอบ F มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับค่าวิกฤตของ F แสดงว่า R มีนัยสำคัญ จะปฏิเสธ H_0 และสรุปผลว่า ρ^2 ไม่เท่ากับ 0 แสดงว่าตัวแปรที่ทดสอบ ไม่มีความสัมพันธ์กัน ที่ระดับนัยสำคัญ α

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถ้าสถิติทดสอบ F มีค่าน้อยกว่าค่าวิกฤติของ F แสดงว่า R ไม่มีนัยสำคัญ จะยอมรับ H_0 และสรุปผลว่า ρ^2 เท่ากับ 0 แสดงว่าตัวแปรที่ทดสอบมีความสัมพันธ์กัน ที่ระดับนัยสำคัญ α

กรณีใช้โปรแกรมสำเร็จรูป การแปลผลจะดูที่ค่า p -value ถ้าน้อยกว่าหรือเท่ากับ α แสดงว่าตัวแปรคู่่นั้นมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ถ้ามีเครื่องหมายลบ จะมีความสัมพันธ์กลับกัน ถ้าไม่มีเครื่องหมาย แสดงว่า มีความสัมพันธ์กันทางบวกหรือตามกัน โดยที่สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ จะมีค่าระหว่าง $-1 \leq r \leq 1$ ความหมายของค่า r (กัลยา วาณิชย์บัญชา. 2546 : 280) คือ

1. ค่า r เป็นลบ แสดงว่า X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม
2. ค่า r เป็นบวก แสดงว่า X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน
3. ถ้า r มีค่าเข้าใกล้ 1 หมายถึง X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันและมี

ความสัมพันธ์กันมาก

4. ถ้า r มีค่าเข้าใกล้ -1 หมายถึง X และ Y มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม

และมีความสัมพันธ์กันมาก

5. ถ้า $r = 0$ แสดงว่า X และ Y ไม่มีความสัมพันธ์กัน
6. ถ้า r เข้าใกล้ 0 แสดงว่า X และ Y มีความสัมพันธ์กันน้อย

เกณฑ์การแปลความหมายสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2544 : 316)

1. ถ้าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เข้าใกล้ 1 (ประมาณ 0.70 ถึง 0.90) ถือว่ามีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับสูง (ถ้าสูงกว่า 0.90 ถือว่าอยู่ในระดับสูงมาก)
2. ถ้าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เข้าใกล้ 0.5 (ประมาณ 0.30 ถึง 0.70) ถือว่ามีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับปานกลาง
3. ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เข้าใกล้ 0 (ประมาณ 0.30 และต่ำกว่า) ถือว่ามีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับต่ำ
4. ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0 แสดงว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

4.5 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลจากแบบสอบถามตอนที่ 1 ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวน และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง
จังหวัดขอนแก่น

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	152	57.4
หญิง	113	42.6
รวม	265	100.0
2. อายุ		
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	16	6.0
มากกว่า 30-40 ปี	41	15.5
มากกว่า 40-50 ปี	63	23.8
มากกว่า 50 ปี	145	54.7
รวม	265	100.0
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	108	40.8
มัธยมศึกษาตอนต้น	52	19.6
มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	95	35.8
อนุปริญญา (ปวส.)	3	1.1
ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี	7	2.7
รวม	265	100.0
4. ตำแหน่งในหมู่บ้าน		
กลุ่มนักรการเมืองท้องถิ่น	72	27.2
กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน	193	72.8
รวม	265	100.0
5. สถานภาพสมรส		
โสด	23	8.7
สมรส	213	80.4
หม้าย	29	10.9
รวม	265	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6. ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย		
เป็นคนขับ	125	47.2
เป็นคนซ้อน	45	17.0
ไม่เคย	95	35.8
รวม	265	100.0
7. ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์		
เคย	131	49.4
ไม่เคย	134	50.6
รวม	265	100.0
8. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน		
มี	109	41.1
ไม่มี	156	58.9
รวม	265	100.0
9. สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน		
ยังไม่หมดอายุ	97	89.0
หมดอายุกำลังดำเนินการต่อ	8	7.3
หมดอายุยังไม่ต่อ	4	3.7
รวม	109	100.0
10. การถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปี	60	55.04
3-4 ปี	16	14.68

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5 ปีขึ้นไป	33	30.28
รวม	109	100.0

จากตารางที่ 4.1 สามารถอธิบายข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 265 คน ได้ดังนี้

เพศ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีจำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 และเป็นเพศหญิง มีจำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 42.6

อายุ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 50 ปี มีจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีอายุต่ำกว่า 40-50 ปี มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 23.8 ผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี มีจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และผู้นำชุมชนที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ผู้นำชุมชนที่มีต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0

ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีจำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาสูงสุดอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย /ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) มีจำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีจำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 19.6 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาปริญญาตรี / สูงกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา (ปวส.) มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.1

ตำแหน่งในหมู่บ้าน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่คือ กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน มีจำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 72.8 และเป็นกลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น มีจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 27.2

สถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่สมรสแล้ว มีจำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 80.4 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสหม้ายมีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 10.9 และผู้นำชุมชนที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรส โสด มีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7

ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการเป็นคนขับ มีจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 และเป็นคนซ้อน มีจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 นอกจากนั้นเป็น

กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8

ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 และเคยมีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 49.4

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 58.9 และผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 41.1

สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันคือ ยังไม่หมดอายุ มีจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 89.0 หมดอายุกำลังดำเนินการต่อ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และหมดอายุ ยังไม่ต่อ มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.7

การถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี- 2 ปี มีจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 55.04 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 5 ปีขึ้นไป มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 30.28 ผู้นำชุมชนที่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 3-4 ปี มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 14.68

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามภาพรวมและรายด้าน 4 ด้าน ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา การมีส่วนร่วมในการวางแผน การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน และการมีส่วนร่วมในการประเมินผล มีผลการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น ในภาพรวมและรายด้าน

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับการ มีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.07	1.229	ปานกลาง	4
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	3.90	1.088	มาก	3
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.14	0.957	มาก	1
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.06	0.986	มาก	2
รวม	3.79	1.080	มาก	

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษารุ่นนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.79$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.080 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายด้าน โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.957

ลำดับที่ 2 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.986

ลำดับที่ 3 การมีส่วนร่วมในการวางแผน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.088

ลำดับที่ 4 การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.229

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วม ในการค้นหาปัญหา ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. ท่านได้รับทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน	3.43	1.153	ปานกลาง	4
2. ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่	3.72	1.167	มาก	1
3. ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่	3.65	1.215	มาก	2
4. ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ	3.45	1.022	ปานกลาง	3
5. ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวยานพาหนะ	3.25	1.015	ปานกลาง	5
6. ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจรความกว้างของช่องเดินรถ	2.92	1.190	ปานกลาง	6
7. ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจรความกว้างของช่องเดินรถ	2.87	1.196	ปานกลาง	7
8. ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่	2.18	1.543	น้อย	9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้				
9. ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้	2.19	1.566	มาก	8
การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาโดยรวม	3.07	1.229	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการค้นหาปัญหาในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.07$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาโดยรวมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.229 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายด้าน โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 การเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 อยู่ในระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.167

ลำดับที่ 2 เข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.215

ลำดับที่ 3 เข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 อยู่ในระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.022

ลำดับที่ 4 ได้รับทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 อยู่ในระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.153

ลำดับที่ 5 เข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวยานพาหนะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25 อยู่ในระดับปานกลางและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมากโดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ

1.015

ลำดับที่ 6 เข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจร ความกว้างของช่องเดินรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 อยู่ในระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมากโดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.190

ลำดับที่ 7 เข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจร ความกว้างของช่องเดินรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 อยู่ในระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมากโดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.190

ลำดับที่ 8 เข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.19 อยู่ในระดับน้อยและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมากโดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.566

ลำดับที่ 9 เข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.18 อยู่ในระดับน้อย และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมากโดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.543

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผน ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น

การมีส่วนร่วมในการวางแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. ท่านเข้าร่วมประชุมหรือแสดงความคิดเห็นกับประชาชน กับผู้นำชุมชน กับที่ประชุมหมู่บ้าน หรือที่ประชุมที่จัดขึ้น โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน	3.37	1.091	ปานกลาง	16
2. ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนกำหนดจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในหมู่บ้าน	3.61	1.013	มาก	13
3. ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนการปรับปรุงผิวถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น	4.05	1.302	มาก	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการวางแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
4. ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างในหมู่บ้าน	3.51	0.946	มาก	15
5. ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ให้มีการเปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4.26	1.079	มาก	3
6. ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ไม่ให้ผู้ขับขี่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	3.60	1.301	มาก	14
7. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ไม่ขับรถขณะมีเมฆาสุรา	4.27	1.061	มาก	2
8. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ	4.04	1.031	มาก	8
9. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	4.22	1.109	มาก	5
10. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด	3.80	0.905	มาก	11
11. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่จับแข่งหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	4.00	0.989	มาก	10
12. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่เลี้ยวหรือออกกะทันหันโดยไม่ให้สัญญาณไฟ	4.02	0.951	มาก	9
13. ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	4.23	1.077	มาก	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการวางแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
จรรยาหรือเครื่องหมายจรรยา				
14. ท่านมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน	4.11	1.072	มาก	6
15. ท่านได้เสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด	3.72	1.018	มาก	12
16. ท่านได้วางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สักดักกัน ขับขี่ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ	4.29	1.078	มาก	1
17. ท่านร่วมวางแผนจัดสรรงบประมาณประจำหมู่บ้านในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	3.16	1.472	ปานกลาง	17
การมีส่วนร่วมในการวางแผนโดยรวม	3.90	1.088	มาก	

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการวางแผนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.90$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับมีส่วนร่วมในการวางแผนในภาพรวมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.088 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อ โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 การเข้าวางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สักดักกัน ขับขี่ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 อยู่ในระดับระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.078

ดับที่ 2 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ไม่ขับรถขณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีเนมาสุรา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 34.27 อยู่ในระดับระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.061

ลำดับที่ 3 เข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ให้มีการเปิดไฟหน้ารถขณะขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.079

ลำดับที่ 4 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.077

ลำดับที่ 5 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.109

ลำดับที่ 6 มีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.11 อยู่ในระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.072

ลำดับที่ 7 เข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนการปรับปรุงผิวถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.302

ลำดับที่ 8 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.031

ลำดับที่ 9 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่เลี้ยวหรือจอดกะทันหัน โดยไม่ให้สัญญาณไฟ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.951

ลำดับที่ 10 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับแข่งหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.989

ลำดับที่ 11 เสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.905

ลำดับที่ 12 เสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับขีรถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 อยู่ใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารทสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.018

ลำดับที่ 13 เข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนกำหนดจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในหมู่บ้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.61 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.013

ลำดับที่ 14 เข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ไม่ให้ผู้ขับขี่ยุคโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.301

ลำดับที่ 15 เข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างในหมู่บ้านมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.51 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.946

ลำดับที่ 16 เสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.018

ลำดับที่ 17 เข้าร่วมวางแผนจัดสรรงบประมาณประจำหมู่บ้านในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.16 อยู่ในระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.472

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. ท่านได้ประสานงานกับผู้ใหญ่บ้านในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	3.59	0.957	มาก	21
2. ท่านชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมลงทุนลงแรง หรือสนับสนุนการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้านที่พบเกิดปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บ่อยๆให้มีความปลอดภัยมากขึ้น	3.77	0.892	มาก	19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
3. ท่านได้ระดมความช่วยเหลือจากชุมชนให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้งหน่วยงานรัฐ ให้ กำจัดสิ่งกีดขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟที่หักโค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทางจราจร	4.05	0.976	มาก	17
4. ท่านได้มีส่วนร่วมในการดำเนิน โครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน เช่นการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนไฟส่องสว่างบนถนนตรงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมู่บ้าน ดำเนินการเอง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดขึ้น	4.14	0.939	มาก	12
5. ท่านไม่ดื่มสุรา หรือขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมึนเมา	4.30	0.724	มาก	7
6. ท่านได้ดูแลพาหนะให้ได้มาตรฐานโดยการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพและอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ	4.24	0.805	มาก	9
7. ท่านได้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขีรถจักรยานยนต์	4.32	0.996	มาก	5
8. ท่านได้ประชาสัมพันธ์โดยหอกระจายเสียงของชุมชนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์	3.71	1.381	มาก	20
9. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ไม่เกินตามอัตราที่กฎหมายกำหนด คือ ไม่เกิน 80 กม./ชม.ทั้งในถนนสายหลักและในชุมชน	4.15	1.000	มาก	11
10. ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ท่านพกพาใบอนุญาตขับขีทุกครั้ง	4.07	1.293	มาก	15
11. ท่านได้ปฏิบัติตามกฎจราจร โดย การขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ได้มาตรฐาน ได้แก่	3.95	1.005	มาก	18

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
ระบบเบรก กระจกส่องหลัง สัญญาณไฟ ขากรด ล้อรถ แตร และเครื่องยนต์ที่ใช้การได้ครบ				
12. ท่านได้ปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องการขับรถโดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด	4.30	0.852	มาก	8
13. ท่านได้ปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องการออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ โดยให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟกระพริบทุกครั้ง	4.12	0.819	มาก	14
1.4 ท่านได้ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านทางร่วมทางแยก ถ้ามีรถอื่นอยู่ จะให้รถเหล่านั้นผ่านไปก่อน	4.40	0.883	มาก	2
15. ท่านได้ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยไม่ขับรถเร็วในที่ชุมชน หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด	4.44	0.895	มาก	1
16. ท่านมีส่วนร่วมในการว่ากล่าวตักเตือน ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว	4.35	0.926	มาก	4
17. ท่านมีส่วนร่วมในการต่อต้านผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว	4.07	0.804	มาก	16
18. ท่านมีส่วนร่วมในการต่อต้านผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว	4.23	0.865	มาก	10
19. ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลหรือตามแผนการที่กำหนดไว้	4.36	1.028	มาก	3
20. ท่านมีส่วนร่วมในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการขับขีปลอดภัยทางวิทุชุมชนหรือหอกระจายข่าวของหมู่บ้าน	4.31	1.050	มาก	6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
21. ท่านมีส่วนร่วมในกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ การตั้งจุดตรวจและร่วมกันแนะนำ ขับขี่หรือตักเตือนผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถในขณะมีเมเา	4.13	1.004	มาก	13
การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน โดยรวม	4.14	0.957	มาก	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการปฏิบัติตามแผนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.14$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับมีส่วนร่วมในการวางแผน โดยรวมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.957 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อ โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยไม่ขับรถเร็วในที่ชุมชน หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 อยู่ในระดับระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.895

ลำดับที่ 2 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านทางร่วมทางแยก ถ้ามีรถอื่นอยู่จะให้รถเหล่านั้นผ่านไปก่อน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 อยู่ในระดับระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.883

ลำดับที่ 3 มีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลหรือตามแผนการที่กำหนดไว้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.028.

ลำดับที่ 4 มีส่วนร่วมในการว่ากล่าวตักเตือน ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.926

ลำดับที่ 5 สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.996

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 6 มีส่วนร่วมในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถและการขับขี่ปลอดภัยทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวของหมู่บ้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 อยู่ในระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.050

ลำดับที่ 7 ไม่ดื่มสุรา หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมเมีนเมา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.724

ลำดับที่ 8 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเรื่องการขับรถ โดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.852

ลำดับที่ 9 ดูแลพาหนะให้ได้มาตรฐานโดยการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพและอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.805

ลำดับที่ 10 มีส่วนร่วมในการต่อต้านผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.865

ลำดับที่ 11 ขับรถจักรยานยนต์ไม่เกินตามอัตราที่กฎหมายกำหนด คือไม่เกิน 80 กม./ชม. ทั้งในถนนสายหลักและในชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.00

ลำดับที่ 12 มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน เช่นการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนไฟส่องสว่างบนถนนตรงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมู่บ้านดำเนินการเอง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.939

ลำดับที่ 13 มีส่วนร่วมในกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ การตั้งจุดตรวจและร่วมกันแนะนำ ยับยั้งหรือตักเตือนผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถในขณะมีเมเมีนเมา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.004

ลำดับที่ 14 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเรื่องการออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถโดยให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟกระพริบทุกครั้งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.12 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.819

ลำดับที่ 15 ขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านพกพาใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07

เอกสารนี้เป็นเอกสารทลวงงานโงสาหรับการโงงานเพอการศกษาเท่านั้น เม่อนุญาตเ้หนาไปเสประเษนด้านการค้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.293

ลำดับที่ 16 มีส่วนร่วมในการต่อต้านผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.804

ลำดับที่ 17 ระดมความช่วยเหลือจากชุมชนให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้งหน่วยงานรัฐ ให้กำจัดสิ่งกีดขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟที่หักโค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทางจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.976

ลำดับที่ 18 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ได้มาตรฐาน ได้แก่ ระบบเบรก กระจกส่องหลัง สัญญาณไฟ ยางรถ ถ้อรถเมตร และเครื่องยนต์ที่ใช้การได้ครบ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.005

ลำดับที่ 19 ชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมลงทุน ลงแรง หรือสนับสนุนการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้านที่พบเกิดปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บ่อยๆ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.892

ลำดับที่ 20 ประชาสัมพันธ์โดยหอกระจายเสียงของชุมชนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.381

ลำดับที่ 21 ประสานงานกับผู้ใหญ่บ้านในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.957

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ ของระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผล ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น

การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. ท่านมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐประเมินผล การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามแผนที่กำหนดไว้	4.05	1.023	มาก	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	n = 265		ระดับการมีส่วนร่วม	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
2. ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น	4.07	0.995	มาก	4
3. ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้	4.14	0.939	มาก	2
4. ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือตักเตือนจากการตั้งจุดสกัดมาแล้วจับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ	4.34	1.054	มาก	1
5. ท่านมีส่วนร่วมเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ในการรวบรวมปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	4.10	0.973	มาก	3
6. ท่านได้ติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน	3.67	0.933	มาก	6
การมีส่วนร่วมในการประเมินผล โดยรวม	4.06	0.986	มาก	

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการประเมินผลในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.06$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับมีส่วนร่วมในการประเมินผลโดยรวมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวมซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.986 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผล การป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์รายข้อ โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 มีส่วนร่วมในการประเมินผลความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือตักเตือนจากการตั้งจุดสกัดมาแล้วจับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 อยู่ในระดับระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.054

ลำดับที่ 2 มีส่วนร่วมในการประเมินผลการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 อยู่ในระดับระดับมากและผู้นำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.939

ลำดับที่ 3 มีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการรวบรวมปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.973

ลำดับที่ 4 มีส่วนร่วมในการประเมินผลการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.995

ลำดับที่ 5 มีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามแผนที่กำหนดไว้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 อยู่ในระดับมากและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.023

ลำดับที่ 6 คิดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 อยู่ในระดับมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.933

4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จากแบบสอบถามตอนที่ 2 แสดงไว้ในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น

ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. การขับรถไฟฟ้าเหลืองต้องขับด้วยความเร็วสูงจึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย	2.86	1.599	ปานกลาง	9
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือ	4.85	0.438	มากที่สุด	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตเห็นเอาใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับ ความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
หรือผิดช่องทางอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ				
3. การออกรถก่อนไฟเขียวขึ้นจะมีโอกาสถูกรถคัน อื่นชนได้ง่าย	4.59	0.610	มากที่สุด	5
4. การเบรกกะทันหัน ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	4.87	0.437	มากที่สุด	2
5. ผู้ที่ขับขี่ชำนาญแล้วสามารถจะให้คนนั่งซ้อน ท้ายได้มากกว่า 1 คน โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ	2.12	1.713	น้อย	14
6. การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเม้า ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลกับการเกิด อุบัติเหตุ	2.18	1.766	น้อย	12
7. รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกส่องหลัง เพราะหันหน้าไปมองหลังรถได้	2.34	1.653	น้อย	11
8. ถนนขรุขระมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าปกติ	4.60	0.834	มากที่สุด	4
9. การเร่งความเร็วเมื่อถึงทางโค้งทำให้รถเข้าโค้ง ได้อย่างปลอดภัย	2.15	1.754	น้อย	13
10. การเร่งความเร็วของรถ เมื่อหมอกกลางจัด อาจทำ ให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.57	0.587	มากที่สุด	6
11. การเร่งความเร็วของรถ เมื่อฝนตกอาจทำให้เกิด อุบัติเหตุได้	4.94	0.275	มากที่สุด	1
12. การเร่งความเร็วของรถเมื่อถึงบริเวณเนินลาด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.50	0.702	มากที่สุด	8
13. การเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นกระชั้นชิด ทำได้ โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ	2.62	1.900	ปานกลาง	10
14. การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะที่มิผู้นั่งด้านหน้า ผู้ขับขี่ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.54	0.656	มากที่สุด	7
ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม	3.69	1.066	มาก	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.69 และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.066 เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรายชื่อโดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 การเร่งความเร็วของรถ เมื่อฝนตกอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.94 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.27

ลำดับที่ 2 การเบรกกะทันหัน ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.87 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.437

ลำดับที่ 3 การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือผิดช่องทางอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.85 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.438

ลำดับที่ 4 ถนนขรุขระมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าปกติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.834

ลำดับที่ 5 การออกรถก่อนไฟเขียวขึ้นจะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้ง่ายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.610

ลำดับที่ 6 การเร่งความเร็วของรถ เมื่อหมอกลงจัด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.587

ลำดับที่ 7 การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะที่มีผู้นั่งด้านหน้าผู้ขับขี่ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.656

ลำดับที่ 8 การเร่งความเร็วของรถเมื่อถึงบริเวณเนินสะอูด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.702

ลำดับที่ 9 การขับรถฝ่าไฟเหลืองต้องขับด้วยความเร็วสูงจึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86 อยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.599

ลำดับที่ 10 การเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นกระชั้นชิด ทำได้โดยไม่เกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 อยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.900

ลำดับที่ 11 รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกส่องหลัง เพราะหันหน้าไปมองหลังรถได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.81 อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.653

ลำดับที่ 12 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลกับการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.18 อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.766

ลำดับที่ 13 การเร่งความเร็วเมื่อถึงทางโค้งทำให้รถเข้าโค้งได้อย่างปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.15 อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.754

ลำดับที่ 14 ผู้ที่ขับขี่ชำนาญแล้วสามารถจะให้คนนั่งซ้อนท้ายได้มากกว่า 1 คน โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.12 อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.713

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จากแบบสอบถามตอนที่ 3 แสดงไว้ในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น

ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าการขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่น	4.67	0.509	มากที่สุด	6
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงอาจทำให้พิการตลอดชีวิต	4.65	0.501	มากที่สุด	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
3. การบาดเจ็บทางสมองจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วถ้าไม่เสียชีวิตก็พิการตลอดชีวิต	4.89	0.342	มากที่สุด	1
4. ผู้พิการจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว	4.61	0.553	มากที่สุด	8
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย	4.68	0.475	มากที่สุด	5
6. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง	4.77	0.439	มากที่สุด	2
7. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลกระทบต่อครอบครัว	4.75	0.448	มากที่สุด	4
8. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก	4.77	0.445	มากที่สุด	3
ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม	4.73	0.404	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยในภาพรวมซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.73 และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.404 เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรายชื่อ โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 การบาดเจ็บทางสมองจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วถ้าไม่เสียชีวิตก็พิการตลอดชีวิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.89 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.342

ลำดับที่ 2 การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.77 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.439

ลำดับที่ 3 อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ทำให้ประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.77 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.445

ลำดับที่ 4 การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะขับขีรถจักรยานยนต์ มีผลกระทบต่อครอบครัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.75 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.448

ลำดับที่ 5 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขีที่สวมหมวกนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.475

ลำดับที่ 6 อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าการขับขียานพาหนะประเภทอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.509

ลำดับที่ 7 อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงอาจทำให้พิการตลอดชีวิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.65 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.501

ลำดับที่ 8 ผู้พิการจากอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.61 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.553

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์จากแบบสอบถามตอนที่ 4 แสดงไว้ในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ ของปัจจัยด้านการรับรู้

ผลดีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
1. อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าการขับขียานพาหนะประเภทอื่น	4.56	0.573	มากที่สุด	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	n = 265		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	\bar{x}	S.D.		
2. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงอาจทำให้พิการตลอดชีวิต	4.84	0.452	มากที่สุด	1
3. การบาดเจ็บทางสมองจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วถ้าไม่เสียชีวิตก็พิการตลอดชีวิต	4.58	0.571	มากที่สุด	4
4. ผู้พิการจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว	4.84	0.455	มากที่สุด	2
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย	4.53	0.576	มากที่สุด	6
6. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง	4.72	0.546	มากที่สุด	3
7. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลกระทบต่อครอบครัว	4.26	0.593	มาก	7
8. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก	4.19	0.606	มาก	8
ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม	4.57	0.302	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษารั้งนี้มีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.57 และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานโดยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.302 เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรายชื่อ โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมาก ไปน้อยได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงอาจทำให้พิการตลอดชีวิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.84 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.452

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 2 ผู้พิการจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.84 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.455

ลำดับที่ 3 การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.72 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.546

ลำดับที่ 4 การบาดเจ็บทางสมองจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วถ้าไม่เสียชีวิตก็พิการตลอดชีวิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.571

ลำดับที่ 5 อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการใช้ชีวิตมากกว่าการขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.56 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.573

ลำดับที่ 6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.576

ลำดับที่ 7 การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลกระทบต่อครอบครัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.260 อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.593

ลำดับที่ 8 อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.606

4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 ผู้นำชุมชน ที่มีคุณลักษณะส่วนบุคคลต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ขอสงวนสิทธิ์ในการค้า ไม่ว่ากรรมใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขับชี้รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นที่มีเพศแตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามเพศ โดยวิธี t-test

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์	\bar{x} เพศ		t	p-value
	ชาย (n=152)	หญิง (n=113)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.079	3.072	0.055	0.956
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	4.032	3.729	2.805	0.006**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.273	3.973	3.725	0.000**
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.184	3.912	2.382	0.018*
ค่าเฉลี่ยรวม	3.892	3.671	3.004	0.003**

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชนที่มีเพศแตกต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 , .01 และ .05 ตามลำดับ แต่ผู้นำชุมชน ที่มีเพศแตกต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการทำงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขับชี้รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นที่มีอายุแตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามอายุ โดยวิธี One-way ANOVA

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) อายุ				F	p-value
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี (n=16)	มากกว่า 30-40 ปี (n=41)	มากกว่า 40-50 ปี (n=63)	มากกว่า 50 ปี (n=145)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	2.3	3.08	3.18	3.07	3.24	0.023*
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	3.24	3.65	3.76	4.10	8.22	0.000**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	3.65	3.99	3.96	4.31	9.308	0.000**
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	3.30	3.88	3.97	4.24	7.122	0.000**
ค่าเฉลี่ยรวม	3.13	3.65	3.72	3.94	9.956	0.000**

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ใดในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชี้รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 , .01 , .01 และ .01 ตามลำดับ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา
ของผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
		1	2	3	4
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	1	-	0.012*	0.003**	0.003**
มากกว่า 30-40 ปี	2	-	-	0.611	0.873
มากกว่า 40-50 ปี	3	-	-	-	0.625
มากกว่า 50ปี	4	-	-	-	-

หมายเหตุ : ** p – value \leq .01

* p – value \leq .05

จากตารางที่ 4.12 ผลการทดสอบ พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และ ผู้นำชุมชน ที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 40-50 ปีและมากกว่า 50ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.13 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของ
ผู้นำชุมชน ที่มี อายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
		1	2	3	4
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	1	-	0.091	0.023*	0.000**
มากกว่า 30-40 ปี	2	-	-	0.491	0.002**
มากกว่า 40-50 ปี	3	-	-	-	0.007**
มากกว่า 50ปี	4	-	-	-	-

หมายเหตุ : ** p – value \leq .01

* p – value \leq .05

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 40-50 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผู้นำชุมชน ที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างจากผู้นำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้ใช้ได้เห็นใบนี้แล้วโปรดอย่าเผยแพร่

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชุมชนที่มีอายุมากกว่า 50ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี มีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 50ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 40-50 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 50ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.14 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนของผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
		1	2	3	4
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	1	-	0.069	0.082	0.000**
มากกว่า 30-40 ปี	2	-	-	0.808	0.004**
มากกว่า 40-50 ปี	3	-	-	-	0.000**
มากกว่า 50ปี	4	-	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีอายุมากกว่า 50ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี อายุมากกว่า 30-40 ปี อายุมากกว่า 40-50 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.15 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
		1	2	3	4
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	1	-	0.022**	0.005**	0.000**
มากกว่า 30-40 ปี	2	-	-	0.602	0.019*
มากกว่า 40-50 ปี	3	-	-	-	0.040*
มากกว่า 50ปี	4	-	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

- เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี อายุมากกว่า 40-50 ปีและอายุมากกว่า 50ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี มีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 50ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 40-50 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างจากผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 50ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกันอื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมุติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามระดับการศึกษา โดยวิธี One-way

ANOVA

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) ระดับการศึกษา					F	p-value
	ประถมศึกษาน (n=108)	มัธยมศึกษาตอนต้น (n=52)	มัธยมศึกษาตอนปลาย (n=95)	อนุปริญญา (n=3)	ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี (n=7)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.22	2.84	3.02	2.11	3.50	2.37	0.052

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการ ป้องกันอุบัติเหตุจาก การขับขี่ รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) ระดับการศึกษา					F	p-value
	ประถม ศึกษา (n=108)	มัธยม ศึกษา ตอนต้น (n=52)	มัธยม ศึกษา ตอน ปลาย (n=95)	อนุ ปริ ญา (n=3)	ปริ ญา ตรี/สูง กว่า ปริ ญา ตรี (n=7)		
2. การมีส่วนร่วมใน การวางแผน	3.87	3.79	4.04	2.54	3.84	2.83	0.025*
3. การมีส่วนร่วมใน การปฏิบัติตามแผน	3.15	3.97	4.05	4.40	3.28	7.68	0.000**
4. การมีส่วนร่วมใน การประเมินผล	4.00	4.02	4.20	2.72	4.09	2.45	0.046*
ค่าเฉลี่ยรวม	3.56	3.65	3.83	2.94	3.68	4.31	0.002**

หมายเหตุ : ** p - value $\leq .01$

* p - value $\leq .05$

จากตารางที่ 4.16 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้นำที่มีค่าเฉลี่ยระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีส่วนร่วมใน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการประเมินผลแตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 และ แต่ผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีส่วนร่วมใน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามแผนแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ .01 ส่วนผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมใน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.17 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของ ผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่				
		1	2	3	4	5
ประถมศึกษา	1	-	0.558	0.163	0.007**	0.935

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งาน เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับการศึกษาอนุปริญาตมีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

อายุผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่				
		1	2	3	4	5
ประถมศึกษา	1	-	0.903	0.120	0.013*	0.798
มัธยมศึกษาตอนต้น	2	-	-	0.250	0.013*	0.844
มัธยมศึกษาตอนปลาย	3	-	-	-	0.004**	0.024*
อนุปริญาต	4	-	-	-	-	0.024*
ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี	5	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษาระดับการศึกษาอนุปริญาตมีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรีและมัธยมศึกษาตอนต้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษาอนุปริญาตมีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 .05 ผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นลิขสิทธิ์สงวนไว้สำหรับใช้ในวงจำกัดเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำที่มีตำแหน่งในหมู่บ้าน แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามตำแหน่งในหมู่บ้าน โดยวิธี t-test

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) ตำแหน่งในหมู่บ้าน		t	p-value
	กลุ่มนัก การเมือง ท้องถิ่น (n=72)	กลุ่ม อาสาสมัคร ประจำชุมชน (n=193)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.23	3.01	1.657	0.100
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	4.03	3.85	1.726	0.086
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	3.11	4.34	2.948	0.003**
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.18	4.02	1.552	0.122
ค่าเฉลี่ยรวม	3.64	3.80	2.702	0.008**

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

จากตารางที่ 4.20 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามแผน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 แต่ผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน และด้านการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมุติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการ
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามสถานภาพสมรส โดยวิธี One-way ANOVA

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) สถานภาพสมรส			F	p-value
	โสด (n=23)	สมรส (n=213)	หม้าย (n=29)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	2.65	3.12	3.01	2.38	0.094
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	3.25	3.94	4.10	8.20	0.000**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	3.93	4.16	4.15	1.24	0.288
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	3.50	4.09	4.30	5.93	0.003**
ค่าเฉลี่ยรวม	3.33	3.83	3.89	5.70	0.004**

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

จากตารางที่ 4.21 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 แต่ผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาและด้านการปฏิบัติตามแผน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.22 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผนของผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

สถานภาพสมรสผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
โสด	1	-	0.003**	0.015*

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

สถานภาพสมรสผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
โสด	1	-	0.003**	0.015*
สมรส	2	-	-	0.311
หม้าย	3	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพโสดมีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรส และสถานภาพหม้ายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 ตามลำดับ ส่วนผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.23 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วม ในการประเมินผลของ ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

สถานภาพสมรสผู้นำชุมชน	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
โสด	1	-	0.005**	0.016*
สมรส	2	-	-	0.397
หม้าย	3	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพโสดมีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรส และสถานภาพหม้ายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 ตามลำดับ ส่วนผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมุติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชนท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิธี t-test

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	\bar{x} ประสบการณ์เกี่ยวกับ การประสบอุบัติเหตุ		t	p-value
	เคย (n=220)	ไม่เคย (n=45)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.05	3.19	-0.86	0.387
2. การมีส่วนร่วมในการการวางแผน	3.88	3.99	-0.76	0.448
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.13	4.19	-0.55	0.580
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.04	4.17	-0.88	0.380
ค่าเฉลี่ยรวม	3.77	3.88	-0.89	0.372

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

จากตารางที่ 4.24 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยวิธี t-test

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์	(\bar{x})		t	p-value
	ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุ			
	เคย (n=131)	ไม่เคย (n=134)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.29	2.86	3.55	0.000**
2. การมีส่วนร่วมในการการวางแผน	4.20	3.60	6.05	0.000**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.40	3.89	6.67	0.000**
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.33	3.80	5.08	0.000**
รวม	4.05	3.54	7.15	0.000**

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

จากตารางที่ 4.25 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารทบทวนเนื้อหาสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยวิธี t-test

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	\bar{x} การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		t	p-value
	มี	ไม่มี		
	(n=110)	(n=155)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	2.99	3.13	-1.12	0.263
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	4.07	3.77	3.00	0.003**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.34	4.00	4.51	0.000**
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.19	3.97	2.11	0.036*
ค่าเฉลี่ยรวม	3.90	3.72	3.06	0.002**

หมายเหตุ : ** p – value ≤ .01

* p – value ≤ .05

จากตารางที่ 4.26 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีการมีใบอนุญาตขับขี่

รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 , .01 และ 0.05 ตามลำดับ แต่ผู้นำชุมชน ที่มีการมี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน โดยวิธี One-way ANOVA

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	สถานะใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน (\bar{x})			F	P- value
	ยังไม่ หมดอายุ (n=97)	กำลัง ดำเนินการ ต่อ (n=8)	หมดอายุ ยังไม่ต่อ (n=4)		
1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	2.96	3.48	2.50	2.15	0.121
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	4.04	4.35	4.39	1.21	0.302
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.31	4.67	4.45	2.60	0.079

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) สถานะใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน			F	p- value
	ยังไม่ หมดอายุ (n=97)	หมดอายุ กำลัง ดำเนินการ ต่อ (n=8)	หมดอายุ ยังไม่ต่อ (n=4)		
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.16	4.43	4.58	1.12	0.327
ค่าเฉลี่ยรวม	3.87	4.23	3.98	2.01	0.138

จากตารางที่ 4.27 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานะ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานะ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผนด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำแนกตามระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันโดยวิธี One-way ANOVA

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์	(\bar{x}) ระยะเวลาการถือครอง ใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์			F	p-value
	ต่ำกว่า 1 ปี -2 ปี (n=60)	3-4 ปี (n=16)	5ปี ขึ้นไป (n=33)		
	1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา	3.17	2.62		
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน	3.88	4.36	4.27	5.29	0.006**
3. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน	4.24	4.48	4.45	3.58	0.031*
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล	4.02	4.44	4.39	4.13	0.018*
ค่าเฉลี่ยรวม	3.83	3.98	3.98	1.98	0.142

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.28 พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ใน ด้านการค้นหาปัญหา ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ใน ด้านการวางแผนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

ตารางที่ 4.29 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา
ของผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันกัน
เป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปี	1	-	0.018*	0.052
3 - 4 ปี	2	-	-	0.018*
5 ปี ขึ้นไป	3	-	-	-

หมายเหตุ : * $p - value \leq .05$

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่
รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี -2 ปี มีระดับการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาแตกต่างผู้นำชุมชนที่มี
ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 3-4 ปี และ 5 ปี ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทาง
สถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน
กันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.30 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการวางแผน
ของผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันกัน
เป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปี	1	-	0.013*	0.008**
3 - 4 ปี	2	-	-	0.677
5 ปี ขึ้นไป	3	-	-	-

หมายเหตุ : ** $p - value \leq .01$

* $p - value \leq .05$

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่
รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี -2 ปี มีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนแตกต่างผู้นำชุมชนที่มี
ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 3-4 ปี และ 5 ปี ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทาง
สถิติที่ระดับ .05 และ .01 ตามลำดับ ส่วนผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่
รถจักรยานยนต์ ต่างกันกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการวางแผนไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.31 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันเป็น รายคู่โดยวิธี LSD

ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปี	1	-	0.047*	0.025*
3 - 4 ปี	2	-	-	0.809
5 ปี ขึ้นไป	3	-	-	-

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปีมีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนแตกต่างผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 3-4 ปี และ 5 ปี ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันคู่อื่นๆ พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.32 ค่า p-value แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลของ ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันเป็น รายคู่โดยวิธี LSD

ระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์	กลุ่มที่	กลุ่มที่		
		1	2	3
ต่ำกว่า 1 ปี - 2 ปี	1	-	0.159	0.085
3 - 4 ปี	2	-	-	0.094
5 ปี ขึ้นไป	3	-	-	-

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันทุกคู่มีระดับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐานวิจัย

H_0 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

H_1 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ดัง แสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.33 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

ตัวแปร	X1	X2	X3	Y
X1(ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ)	1.000	-0.130*	0.023	0.453**
X2(ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ)		1.000	0.469**	0.061
X3 (ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ)			1.000	0.265**
Y (การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ)				1.000

หมายเหตุ : ** p - value \leq .01

* p - value \leq .05

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ความสัมพันธ์ภายในของปัจจัยการรับรู้แต่ละด้าน คู่ที่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความสัมพันธ์กันสูงสุดคือปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันทางบวกกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.469$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 รองลงมา คือ ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในทางลบกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = -0.130$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ส่วนปัจจัยด้านกรรับรู้คู่อื่นไม่มีความสัมพันธ์กัน ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการรับรู้แต่ละด้านกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ คู่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงสุดคือปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.453$) รองลงมาคือปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.265$) มีความสัมพันธ์กันในทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 ส่วน ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.34 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น

ตัวแปร	R	R ²	F	P-value
X1, X2 ,X3	0.520	0.270	32.242	0.000**

หมายเหตุ : ** p – value ≤ .01

จากตารางที่ 4.34 พบว่า การทดสอบนัยสำคัญของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรต้นกับตัวแปรเกณฑ์โดยใช้การทดสอบเอฟ (F-test) พบว่า ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ 0.520 แสดงว่าปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R²) เท่ากับ 0.270

ผลการทดสอบสมมติฐานของงานวิจัยครั้งนี้สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 1 ผู้นำชุมชน ที่มีคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่	

เอกสาร รัถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ ต่างกันมีส่วนร่วมในการ อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.35 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน
ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน	
สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่ มี ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่ มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการ	เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่ มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.35 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	เป็นไปตามสมมติฐาน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

2. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

3. เพื่อเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศอายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่

4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

โดยมีกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำนวน 265 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับคุณลักษณะส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในหมู่บ้าน สถานภาพสมรส ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ถือครองใบขับขี่ รวมทั้งสิ้น 10 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบมาตรวัดค่า (Rating Scale) 5 ระดับรวมทั้งสิ้น 14 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบมาตรวัดค่า (Rating Scale) 5 ระดับรวมทั้งสิ้น 8 ข้อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบมาตรวัดค่า (Rating Scale) 5 ระดับรวมทั้งสิ้น 8 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามแบบมาตรวัด Likert Scale 5 ระดับ เกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน เป็นแบบมาตรวัดค่า (Rating Scale) 5 ระดับรวมทั้งสิ้น 53 ข้อ

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test สำหรับตัวแปรที่แบ่งเป็น 2 กลุ่ม One-way ANOVA สำหรับตัวแปรที่มากกว่า 2 กลุ่ม และ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ ไว้ที่ระดับ 0.05 ซึ่งผลการวิจัยสามารถสรุปตามลำดับ ได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้จากงานวิจัย

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลของการวิจัยได้นำเสนอ ดังนี้

5.1.1 คุณลักษณะส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีจำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 และเป็นเพศหญิง มีจำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 42.6

2. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 50 ปี มีจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีอายุต่ำกว่า 40-50 ปี มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 23.8 ผู้นำชุมชนที่มีอายุมากกว่า 30-40 ปี มีจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และผู้นำชุมชนที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ผู้นำชุมชนที่มีต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0

3. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีจำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาสูงสุดอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) มีจำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีจำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 19.6 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาปริญญาตรี / สูงกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา (ปวส.) กว่าปริญญาตรี มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ผู้นำชุมชนที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา (ปวส.) มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คือ กลุ่มอาสาสมัครประจำชุมชน มีจำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 72.8 และเป็นกลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น มีจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 27.2

5. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สมรสแล้ว มีจำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 80.4 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสหม้ายมีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 10.9 และผู้นำชุมชนที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรสโสด มีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7

6. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 และเคยมีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 49.4

7. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี- 2 ปี มีจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 55.04 รองลงมาคือ ผู้นำชุมชนที่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลา 5 ปีขึ้นไป มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 30.28 ผู้นำชุมชนที่มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 3-4 ปี มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 14.68

8. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการเป็นคนขับ มีจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 และเป็นคนซ้อน มีจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 นอกจากนั้นเป็นกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8

9. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 58.9 และผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 41.1

10. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันคือ ยังไม่หมดอายุ มีจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 89.0 หมดอายุกำลังดำเนินการต่อ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และหมดอายุยังไม่ต่อ มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.7

5.1.2 ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สรุปผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า ผู้นำชุมชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.79$) และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในภาพรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.080 เมื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รายด้าน โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อยได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 1 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.957

ลำดับที่ 2 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมไม่แตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.986

ลำดับที่ 3 การมีส่วนร่วมในการวางแผน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก และผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.088

ลำดับที่ 4 การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 อยู่ในระดับการมีส่วนร่วมระดับปานกลางและผู้นำชุมชนแต่ละคนมีระดับการมีส่วนร่วมแตกต่างกันมาก โดยมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.229

5.1.3 ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สรุปผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยการรับรู้ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก โดย ด้านการรับรู้ความรุนแรง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านการรับรู้ผลดี และด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงตามลำดับ

5.1.4 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 ผู้นำชุมชน ที่มีข้อมูลส่วนบุคคลต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีเพศแตกต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 , .01 และ .05 ตามลำดับ แต่ผู้นำชุมชน ที่มีเพศแตกต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 , .01 , .01 และ .01 ตามลำดับ

สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้นำที่มีค่าเฉลี่ยระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 และ แต่ผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามแผนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01 ส่วนผู้นำชุมชน ที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามแผน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 แต่ผู้นำชุมชน ที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน และด้านการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการ

ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 แต่ผู้นำชุมชน ที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาและด้านการปฏิบัติตามแผน ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีประสบการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่มี ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีกรณี ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีกรณี ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการวางแผน ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 , .01 และ 0.05 ตามลำดับ แต่ผู้นำชุมชน ที่มีกรณี ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหาไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการค้นหาปัญหา ด้านการวางแผนด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ด้านการค้นหาปัญหา ด้านการปฏิบัติตามแผน และด้านการประเมินผลแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และผู้นำชุมชน ที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ด้านการวางแผนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

5.1.5 ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการทดสอบพบว่า ความสัมพันธ์ภายในของปัจจัยการรับรู้แต่ละด้าน คู่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงสุดคือปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันทางบวกกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.469$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 รองลงมา คือ ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในทางลบกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = -0.130$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ส่วนปัจจัยด้านการรับรู้คู่อื่นไม่มีความสัมพันธ์กัน ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการรับรู้แต่ละด้านกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ คู่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงสุดคือปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.453$) รองลงมาคือปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกัน

ด้านการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ คู่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงสุดคือปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.453$) รองลงมาคือปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.265$) มีความสัมพันธ์กันในทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 ส่วน ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ 0.520 แสดงว่าปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R^2) เท่ากับ 0.270

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง การศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น สามารถนำผลการวิจัยมาอภิปราย ได้ดังนี้

5.2.1 ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สืบเนื่องจาก ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้รับการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบล จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับโครงการป้องกันอุบัติเหตุ โดยหน่วยงานกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม องค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อสนับสนุนแผนนโยบายรัฐบาล โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลักคือผู้นำชุมชน แบ่งเป็นคณะกรรมการในหมู่บ้านและกลุ่มอาสาสมัครประจำหมู่บ้านเพื่อนำความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุไปใช้ในหมู่บ้าน โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552 : 70) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พบว่า ประชากรมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทุกขั้นตอน

เมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นรายด้าน พบว่า ผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมมากที่สุดในการปฏิบัติตามแผน เช่นการปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องการขับรถ โดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด สืบเนื่องจากผู้นำชุมชนมีประสบการณ์และมีแรงงานที่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้และเป็นขั้นตอนที่ทำให้ผู้นำชุมชนรู้สึกเกิดความเป็นเจ้าของกิจกรรม และรู้สึกว่าได้ร่วมรับผลประโยชน์จากกิจกรรม ประกอบกับแผนนโยบายภายใต้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของกฎจราจร เป็นตัวกระตุ้นให้ผู้นำชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมมากในขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน อีกทั้งแผนนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อเนื่องและเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2550) โดยการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางทางสื่อต่างๆ เป็นแรงกระตุ้น ชักจูง เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและปฏิบัติตาม สอดคล้องผลการวิจัยของ ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552 : 60) ที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การขับรถ โดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด ร้อยละ 75.4 และการวิจัยครั้งนี้พบว่าผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมน้อยที่สุดในด้านการค้นหาปัญหา ในส่วนของการเข้าร่วมกับประชาชน/ผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแฉะลื่นภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้ และ การเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน/ผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ สืบเนื่องจากผู้นำชุมชนยังไม่เข้าใจในปัญหาและสาเหตุของปัญหาผู้นำชุมชนอาจเป็นผู้ที่อยู่กับปัญหาและรู้จักปัญหาในชุมชนของตนดีที่สุด แต่ผู้นำชุมชนอาจจะมองปัญหาภายในชุมชน ไม่ชัดเจนจึงต้องอาศัยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยวิเคราะห์ถึงปัญหาและสาเหตุของปัญาจึ่อาจทำให้ ในขั้นตอนการค้นหาปัญหาผู้นำชุมชนจึงมีส่วนร่วมน้อย สอดคล้องกับผลการวิจัยของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) ที่พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติในเรื่องการดูแลสภาพยานพาหนะ ให้สมบูรณ์ในระดับสูง มีเพียงร้อยละ 24 เช่นเดียวกับ ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552 : 53) ที่พบว่าผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมน้อยที่สุด ในการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มาจาก การขับขี่รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์

5.2.2 ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน อยู่ในระดับมาก สืบเนื่องจาก ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้รับการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบล จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับโครงการป้องกันอุบัติเหตุ โดยหน่วยงานกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม องค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อสนับสนุนแผนนโยบายรัฐบาล โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลักคือผู้นำชุมชน แบ่งเป็นคณะกรรมการในหมู่บ้านและกลุ่มอาสาสมัครประจำหมู่บ้านเพื่อนำความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ไปใช้ในหมู่บ้าน โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศิริโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 72) ที่ศึกษา กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมกระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ด้านการรับรู้ความรุนแรงและด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังเข้าร่วมกิจกรรมมากกว่าก่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการเชิงงานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือขึ้นต้นการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 เช่นเดียวกับผลงานวิจัยของ วิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544 : บทคัดย่อ) พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 14.4 ที่มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำ แสดงให้เห็นว่าการได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรวมทั้งการควบคุมทางกฎหมาย มีความสำคัญต่อการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสอดคล้องกับคำกล่าวของจิระเสกข์ ศรีเมธสุนทร (2552 : 175-182) ที่กล่าวไว้ว่าการส่งเสริมความรู้จะสามารถส่งเสริมให้บุคคลากรมีความคิดเห็นในสิ่งนั้นๆ มากขึ้น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถพัฒนาระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุให้มีระดับที่สูงขึ้นได้ โดยการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ แก่ผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อผู้นำชุมชนสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชุมชน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการรับรู้และตระหนักถึงประโยชน์และความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเป็นรายด้าน พบว่า ผู้นำชุมชนมีระดับความเห็นมากที่สุดในด้านการรับรู้ความรุนแรงสืบเนื่องจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในโครงการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุพยายามชี้ให้เห็นถึงความรุนแรงการบาดเจ็บ พิการ จนกระทั่งอาจถึงแก่ชีวิต อีกทั้งในแต่ละปียังมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตัวเลขการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากซึ่งถือว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว เป็นผลให้ผู้นำชุมชนเกิดความเข้าใจและเรียนรู้ได้ดี สอดคล้องกับ ลักษณะ สัมมานิติ (2553 : 58-64) ที่ศึกษาการประยุกต์ใช้แผ่นที่จุดเสี่ยง ฮิริยา ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุภัยจราจรจักรยานยนต์พบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรง ในการป้องกันอุบัติเหตุภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) และผู้นำชุมชนมีระดับความเห็นน้อยที่สุดในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง สืบเนื่องจากผู้นำชุมชนยังมีความเข้าใจในเรื่องการขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในส่วนของ การนั่งซ้อนท้ายได้มากกว่า 1 คน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ การใช้กระจกส่องและเร่งความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง อยู่ในระดับน้อยส่งผลให้ผู้นำชุมชนมีระดับความเห็นในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงน้อยที่สุด แต่ในภาพรวมแล้วผู้นำชุมชนมีระดับความเห็นในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับสูงสืบเนื่องจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในโครงการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุพยายามชี้ให้เห็นถึงพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศิโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 72) ที่ศึกษา กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมกระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง หลังเข้าร่วมกิจกรรมมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

5.2.3 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 : ผู้นำชุมชน ที่มีคุณลักษณะส่วนบุคคลต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.1 : ผู้นำชุมชนที่มี เพศ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีเพศแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน สืบเนื่องจาก ในสังคมชนบทส่วนใหญ่ผู้นำชุมชนที่เป็นเพศชายจะได้รับการยอมรับจากชุมชนมากกว่า ประกอบกับค่านิยมในท้องถิ่นที่เชื่อว่าเพศชายเป็นผู้ที่บทบาทหลักในด้านการจัดการและการบริหารจึงทำให้เกิดแรงกระตุ้นและผลักดันให้ผู้นำชุมชนเพศชาย เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าผู้นำชุมชนที่เป็นเพศหญิง โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับคำกล่าวของ Cohen and Uphoff (อ้างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ 2551 : 7) ที่กล่าวว่าเพศเป็นปัจจัยหนึ่งในหลายปัจจัยที่สนับสนุนการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน เช่นเดียวกับประยูร ศรีประสาธน์ (2542 : 5) ได้นำเสนอว่าเพศเป็นปัจจัยของการมีส่วนร่วมของประชาชน อย่างไรก็ตาม ผลการวิจัยในครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับธีรพงษ์ ธรรมโชติ (2545 : บทคัดย่อ) ปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ด้านการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมของหัวหน้าครัวเรือนผู้ประสบอุทกภัย แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันผู้นำชุมชนที่เป็นเพศหญิงเริ่มเข้ามามีบทบาทในเรื่องการบริหารและการจัดการในชุมชนมากขึ้นเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลสนับสนุนให้มีสัดส่วนชายและหญิงของผู้นำชุมชนในหมู่บ้านเท่าๆกัน

สมมติฐานย่อยที่ 1.2 : ผู้นำชุมชนที่มี อายุ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีอายุแตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยรวมแตกต่างกัน สืบเนื่องจาก บริบทชุมชนเชื่อว่าผู้นำชุมชนท้องถิ่นคือบุคคลที่ได้รับความเคารพจากคนในชุมชนเนื่องจากเป็นผู้ที่มีคุณวุฒิและวัยวุฒิที่เหมาะสม โดยชุมชนเชื่อว่าผู้ที่มีอายุมากเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์มากหรือสามารถให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อมูลต่างๆ ในหมู่บ้านความเชื่อดังกล่าวผลักดันให้ผู้นำชุมชนที่มีอายุมากเป็นผู้ที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในชุมชนมาก ดังนั้นการเสนอความคิดเห็นจึงเป็นบทบาทของผู้นำชุมชนที่มีอาวุโสมากกว่า โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับคำกล่าวของ Cohen and Uphoff (อ้างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ 2551 : 7) ที่กล่าวว่าอายุเป็นปัจจัยหนึ่งในหลาย

ปัจจัยที่สนับสนุนการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน เช่นเดียวกับประยูร ศรีประสาธน์ (2542 : 5) ได้นำเสนอว่าอายุเป็นปัจจัยของการมีส่วนร่วมของประชาชน

สมมติฐานย่อยที่ 1.3 : ผู้นำชุมชนที่มี ระดับการศึกษา ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกัน อุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการ ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยรวมแตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากการศึกษาช่วยให้ บุคคลคนสามารถคิดหรือวิเคราะห์เหตุและผล ได้อย่างเป็นลำดับ โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับคำ กล่าวของ Cohen and Uphoff (อ่างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ 2551 : 7) ที่กล่าวว่าระดับ การศึกษาเป็นปัจจัยหนึ่งในหลายปัจจัยที่สนับสนุนการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน เช่นเดียวกับ ประยูร ศรีประสาธน์ (2542 : 5) ได้นำเสนอว่าระดับการศึกษาเป็นปัจจัยของการมีส่วนร่วมของ ประชาชน

สมมติฐานย่อยที่ 1.4 : ผู้นำชุมชนที่มี ตำแหน่งในหมู่บ้าน ต่างกันมีส่วนร่วมในการ ป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีตำแหน่งในหมู่บ้านแตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมใน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน สืบเนื่องจาก กลุ่มเป้าหมายหลักในการดำเนิน โครงการ การป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนเป็นกลุ่มของอาสาสมัคร ประจำชุมชนซึ่งกลุ่มผู้นำชุมชนดังกล่าวจะได้เข้ารับการฝึกอบรมและเป็นแกนนำในการเสนอ ปัญหาและค้นหาปัญหาต่างๆในชุมชนโดยมีทีมงานสนับสนุน คือกลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น โดย ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับคำกล่าวของ Cohen and Uphoff (อ่างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และ คณะ 2551 : 7) ที่กล่าวว่าสถานภาพทางสังคม เป็นปัจจัยหนึ่งในหลายปัจจัยที่สนับสนุนการเข้ามามี ส่วนร่วมของประชาชน เช่นเดียวกับประยูร ศรีประสาธน์ (2542 : 5) ได้นำเสนอว่าสถานภาพ ทางสังคม เป็นปัจจัยของการมีส่วนร่วมของประชาชน

สมมติฐานย่อยที่ 1.5 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานภาพสมรส ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกัน อุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมใน การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยรวมแตกต่างกัน สืบเนื่องจาก ผู้นำชุมชนที่ โสดมีภาระความรับผิดชอบด้าน ครอบครัวน้อยจึงยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งผลให้ผู้นำชุมชนที่มีสถานภาพ โสดได้รับการยอมรับจากคน ในชุมชนค่อนข้างน้อยส่งผลให้การมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนที่มีสถานะภาพสมรสต่างกันมีส่วน ร่วมแตกต่างกันโดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับคำกล่าวของ Cohen and Uphoff (อ่างใน วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ 2551 : 7) ที่กล่าวว่าสถานภาพสมรส เป็นปัจจัยหนึ่งในหลายปัจจัยที่ สนับสนุนการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานย่อยที่ 1.6 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสพการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มี ประสพการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี รถจักรยานยนต์มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาพรวมไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นนโยบายที่รัฐบาล กำหนดให้ผู้นำชุมชนเป็นกลุ่มที่เป็นแรงผลักดันให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลกำหนด ดังนั้น ไม่ว่าผู้นำชุมชนจะมีประสพการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน ก็ต้องปฏิบัติตามแนวนโยบายดังกล่าวโดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับ พัทยา สายหู อ่างใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 10) ที่กล่าวไว้ว่าปัจจัยที่มาจากทางราชการ เช่น ถือเป็นโครงการสำคัญ มี งบประมาณเหลือเพียงพอมีเจ้าหน้าที่วิชาการสนับสนุนถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของ ประชาชน

สมมติฐานย่อยที่ 1.7 : ผู้นำชุมชนที่มี ประสพการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุ ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีประสพการณ์การอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่างกัน สืบเนื่องจาก ข้อมูลถือเป็นสิ่งจำเป็นในการส่งเสริมให้บุคคลเข้ามามีส่วนร่วมใน กิจกรรมต่างๆ ดังนั้นการรับรู้ของผู้นำชุมชนที่ได้เข้ารับการฝึกอบรมทำให้สามารถเสนอความ คิดเห็นในการแก้ไขปัญหาต่างๆซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วมมากขึ้น โดยผลการวิจัยนี้ สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศิโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 72) ที่ศึกษา กระบวนการมีส่วนร่วมใน การจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พบว่า การปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากเข้าร่วม กิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรม และกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยด้าน การรับรู้โอกาสเสี่ยง ด้านการรับรู้ความรุนแรงและด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังเข้าร่วมกิจกรรมมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ 0.001 เช่นเดียวกับผลงานวิจัยของ วิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544 : บทคัดย่อ) พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำให้กลุ่ม ตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ใน ระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 14.4 ที่มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับ เช่นเดียวกับคำกล่าวของจิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร (2552 : 175-182) ที่กล่าวไว้ว่าการส่งเสริมความรู้ จะสามารถส่งเสริมให้บุคคลากรมีความคิดเห็นในสิ่งนั้นๆ มากขึ้น เช่นเดียวกับ และสอดคล้องกับ ผลการวิจัยของ สุพรรณิ เหล่าจุมพล (2547 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาคมตำบล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเกี่ยวกับหมวดนิรภัยสูงกว่าก่อนวิจัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - Value = 0.001$, $<.001$ และ $=.001$ ตามลำดับ)

สมมติฐานย่อยที่ 1.8 : ผู้นำชุมชนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมแตกต่างกัน กันสืบเนื่องจากบุคคลที่จะสามารถมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้นั้นจะต้องผ่านการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่และสัญลักษณ์การจราจรเพื่อให้สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นจึงทำให้ผู้นำชุมชนที่มีการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุมากซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วมมากขึ้น โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับโดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศิริโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 72) ที่ศึกษา กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมกระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยของการรับรู้ก่อนเข้าร่วมกิจกรรมกระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีเท่ากับ 4.17 ซึ่งอยู่ในระดับมาก เช่นเดียวกับผลงานวิจัยของ วิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544 : บทคัดย่อ) พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 14.4 ที่มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับเช่นเดียวกับค่ากล่าวของจิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร (2552 : 175-182) ที่กล่าวไว้ว่าการส่งเสริมความรู้จะสามารถส่งเสริมให้บุคคลากรมีความคิดเห็นในสิ่งนั้นๆ มากขึ้น เช่นเดียวกับ และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ สุพรรณิ เหล่าจุมพล (2547 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาคมตำบลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเกี่ยวกับหมวดนิรภัยสูงกว่าก่อนวิจัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - Value = 0.001$, $<.001$ และ $=.001$ ตามลำดับ)

สมมติฐานย่อยที่ 1.9 : ผู้นำชุมชนที่มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันต่างกัน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มี สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นนโยบายที่รัฐบาลกำหนดให้ผู้นำชุมชนเป็นกลุ่มที่เป็นแรงผลักดันให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลกำหนด ดังนั้นไม่ว่าผู้นำชุมชนจะมี

สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกันก็ต้องปฏิบัติตามแนวนโยบายดังกล่าว โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับ พัทยา สายหู อ่างใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 10) ที่กล่าวไว้ว่า ปัจจัยที่มาจากทางราชการ เช่น ถือเป็นโครงการสำคัญ มีงบประมาณเหลือเพียงพอมีเจ้าหน้าที่วิชาการสนับสนุนถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน

สมมติฐานย่อยที่ 1.10 : ผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าผู้นำชุมชนที่มีระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวม ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นนโยบายที่รัฐบาลกำหนดให้ผู้นำชุมชนเป็นกลุ่มที่เป็นแรงผลักดันให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลกำหนด ดังนั้นไม่ว่าผู้นำชุมชน จะมีสถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ต่างกันก็ต้องปฏิบัติตามแนวนโยบายดังกล่าว โดยผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับ พัทยา สายหู อ่างใน ศิโรตม์ พรหมวิหาร (2552 : 10) ที่กล่าวไว้ว่าปัจจัยที่มาจากทางราชการ เช่น ถือเป็นโครงการสำคัญ มีงบประมาณเหลือเพียงพอมีเจ้าหน้าที่วิชาการสนับสนุนถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.2.4 ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัยความสัมพันธ์ภายใน พบว่า ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และ ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .01$) ซึ่งเป็นผลมาจาก การจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้อุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการมีส่วนร่วม ส่วน ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ผลดีซึ่งอาจจะเป็นปัจจัยที่มีส่วนให้เกิดการมีส่วนร่วมได้ และพบว่าค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ 0.520 แสดงว่าปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากแนวนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การ

รัฐบาลอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ (ศูนย์
 อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2550) โดยการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางทางสื่อต่างๆให้
 ประชาชนเข้าใจและรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยง ความรุนแรง และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ
 ตลอดจนประชาสัมพันธ์ถึงผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ ทำให้ประชาชนตระหนักรู้ และเป็นแรง
 กระตุ้น ชักจูง เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและปฏิบัติตาม จนนำไปสู่การเข้ามามีส่วนร่วมในการ
 ป้องกันอุบัติเหตุของชุมชน สอดคล้องกับ ลักษณะ สัมมานิติ (2553 : 58-64) ที่ศึกษาการประยุกต์ใช้
 แผนที่จุดเสี่ยง ฮิริยา ฮัต โตะะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกัน โรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร
 จาการรถจักรยานยนต์พบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย การรับรู้ความรุนแรง
 และการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมี
 นัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
 ($p\text{-value} < 0.05$)

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

1. ด้านการมีส่วนร่วม

1.1 องค์การบริหารส่วนตำบล / องค์การบริหารส่วนจังหวัดควรเพิ่มระดับการมี
 ส่วนร่วมด้านการค้นหาปัญหา โดยเฉพาะการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่
 รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชนซึ่งระดับการมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชน
 ยังอยู่ในระดับน้อย

2. ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

2.1 องค์การบริหารส่วนตำบล / องค์การบริหารส่วนจังหวัดควรเพิ่มระดับระดับ
 การรับรู้เกี่ยวกับ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์หรือ
 ของมีเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการใช้กระจกส่องหลัง

2.2 องค์การบริหารส่วนตำบล / องค์การบริหารส่วนจังหวัดควรสร้าง
 กระบวนการที่ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในเชิงบูรณาการเพื่อให้ชุมชนสามารถจัดการบริหาร
 ชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาแนวทางสร้างและสนับสนุนการมีส่วนร่วมระหว่างชุมชนและ
 ภาครัฐ ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ควรศึกษาปัจจัยด้านแรงจูงใจที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ
 ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ควรศึกษารูปแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของการจับชีรถจักรยานยนต์ เพื่อการพัฒนาท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดขอนแก่นทุกรูปแบบ ได้แก่ เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบล



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. 2549. “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี”. ปรินญาจารย์ปริวรรตศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. มหาวิทยาลัยบูรพา

กันยา สุวรรณแสง. 2554. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ : รวมสาสน์

กัลยา วานิชย์บัญชา. 2546. สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

งามนิตย์ ราชกิจ และคณะ. 2541. การสำรวจพฤติกรรมการสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย.

จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร. 2552. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการองค์ความรู้ของบุคลากรภายในสถานเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. วารสารครุศาสตร์อุตสาหกรรม. 8(2), 175-182

จำเนียร ช่วงโชติ. 2532. จิตวิทยาการรับรู้และการเรียนรู้. กรุงเทพมหานคร : รุ่งศิลป์การพิมพ์.

ชูศรี วงศ์รัตน์. 2544. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : เทพเนรมิต.

ชูศรี วงศ์รัตน์. 2550. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร : ไทยเนรมิตกิจ อินเตอร์ โพรเกรสซิฟ.

ชวนพิศ หนูจันทร์. 2552. “การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย.” พยาบาลศาสตร์มหาบัณฑิต (การพยาบาลชุมชน) สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน ,มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น. 2551 [Online]. Available: <http://khonkaen.nso.go.th>

ทำนอง ภูเกิดพิมพ์. 2551. [Online]. Available: <http://www.vcharkarn.com/vblog/38703>.

ชานินทร์ ศิลป์จารุ. 2551. การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 9. นนทบุรี : บริษัท เอส. อาร์. พรินติ้ง แมสโปรดักส์ จำกัด.

ธิดารัตน์ อัฐกิจ. 2548. “การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาสุขภาวะทางสังคมในเขตเทศบาลตำบลแม่ต๋อน อำเภอเถิน จังหวัดลำพูน.” ศีษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการ ส่งเสริมสุขภาพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ธีรพงษ์ ธรรมโชติ. 2545. การมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ประสบอุทกภัย : กรณีศึกษาบ้านด้าคอนมุล หมู่ที่ 2 ตำบลบ้านด้า อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา.” ศิลป์ศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- นิเวศ ดันอนุชิตติกุล. 2543. “การมีส่วนร่วมของประชาชนชน “โครงการป่าของเมือง” ในเขตเทศบาลเมืองลำปาง.บัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2538. วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย. เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2543. การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2547. วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย. เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น.
- บุญเชิด ภิญโญอนันตพงษ์. 2526. การประเมินผลการศึกษา. กรุงเทพมหานคร : คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2535. การวัดผลและการประเมินผลการเรียนการสอน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บีแอนด์บี พลัฒ์บิทซิ่ง.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2540. ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 7 ปรับปรุงแก้ไข. กรุงเทพมหานคร : คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประยูร ศรีประสาธน์. 2542. รายงานการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการมีส่วนร่วม ในกาดำเนินงานของคณะกรรมการการศึกษาประจำโรงเรียนประถมศึกษา. ปทุมธานี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ปรัชญา เวสารัชช์. 2527. การประถมศึกษาในชนบทไทย. กรุงเทพฯ : สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม. แลหน้าเศรษฐกิจสังคมไทย. 2547. [Online]. Available: [http:// www.thailabour.org/thai/news/47120601.html](http://www.thailabour.org/thai/news/47120601.html).
- ไพรัตน์ เตชะรินทร์. 2527. “นโยบายและกลวิธีการมีส่วนร่วมของชุมชนในยุทธศาสตร์การพัฒนาปัจจุบัน” หน้า 6-7. ในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์การศึกษานโยบายสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พัชรพร ทวยสงฆ์. ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม. 2552. [Online]. Available : <http://portal.in.th>.
- มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์. 2552. [Online]. Available: www.nsr.ac.th - /e-learning
- ลักขณา สัมมานิธิ. 2553. ประยุกต์ใช้แผนฉุกเฉิน อีอาร์อีทีโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร. เอกสารประกอบการสมมนาวิชาการ ครั้งที่ 3 สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย 27 สิงหาคม .

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รจนา พรหมมีด. 2541. การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขต กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ละไม ช่างถม. 2542. “แนวโน้มนำการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกกับการดื่มสุราในกลุ่ม ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถที่มารับการรักษา ในโรงพยาบาลพุทธรัตน์และสถานีนานามัยในเขตอำเภอพุทธรัตน์”
- วิจิต นันทสุวรรณ และจันทน์ แรกพินิจ. 2541. " บทบาทของชุมชนกับการศึกษา ". รายงานการศึกษา วิจัยเสนอสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี.
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. 2546. การบริหารและจัดการเทศบาลในยุคปฏิรูปการเมือง. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โพธิ์เพชร .
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. เทคนิคการเขียนงานวิจัยหรือวิทยานิพนธ์. 2547. [Online]. Available: <http://www.wiruch.com/textbook.htm>
- วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. 2544 “การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบญจมะ มหาราช จังหวัดอุบลราชธานี” วิทยานิพนธ์สาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสาธาณสุขศาสตร์. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วีระกิตติ์ หาญปริพรรณ์และคณะ. 2551. “ การมีส่วนร่วมของชุมชนในงานยุติธรรมชุมชน : กรณีศึกษาชุมชนคลองจระเข้หน้าย ตำบลเกาะไร่ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา” รายงานการวิจัยการฝึกอบรมนักบริหารระดับกลาง กระทรวงยุติธรรม.
- วิเชียร วิทญูตม. 2549. พฤติกรรมองค์กร. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ธีระฟิล์มและไซเท็กซ์.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. 2550. การจัดการและพฤติกรรมองค์กร. กรุงเทพมหานคร : ธีระฟิล์มและไซเท็กซ์.
- ศิริโรตม์ พรหมวิหาร. 2552. “กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง” วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สามารถ สุมโนจิตราภรณ์. 2548. “การจัดการป่าไผ่โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน: กรณีศึกษาพื้นที่โครงการพัฒนาออยตุง อำเภอแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงราย.” วิทยาสาศตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุชาดา จักรพิสุทธิ์. การศึกษาทางเลือกของชุมชน. วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 27 (4) : 18 – 23. (มิถุนายน – สิงหาคม 2547).

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุพรรณิ เหล่าจุมพล. 2547. “การมีส่วนร่วมของประชาคมตำบลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม” .เอกสารประกอบการสมนาวิชาการกรมควบคุมโรค ประจำปี 2547. คั่นเมื่อ 15 มกราคม. [Online]. Available : <http://old.kmddc.go.th>

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. 2549. [Online]. Available : <http://www.roiet.go.th/ictroiet/link/pacha.doc>

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. 2546. [Online]. Available : <http://www.senate.go.th>

อดิศักดิ์ พงษ์พลผลศักดิ์. 2553 : วิธีการดำเนินงานการวิจัย. www.rajazit.ac.th/download/chapter3.ppt

อภิญา กังสนารักษ์. 2544. รูปแบบการบริหารแบบมีส่วนร่วมในองค์กรที่มีประสิทธิผลระดับคณะของสถาบันอุดมศึกษา. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อดิน รพีพัฒน์. การมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนา. กรุงเทพฯ : ศูนย์การศึกษานโยบายสาธารณสุข. 2547.

อนรรักษ์ ปัญยานุวัฒน์. 2542. “ชุมชนทรัพยากรและการพัฒนาสิ่งแวดล้อม”. เอกสารคำสอนกระบวนการชุดวิชา สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม บัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

อรุณรัตน์ ไชยวิริยโชติ. 2546. “แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในช่วงเทศกาล.” ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ. [Online]. Available: <http://www.kkp.kku.ac.th> คั่นเมื่อ 30 มีนาคม 2554.

อินทรา พรหมพันธ์และพรเทพ เลิศเทวศิริ. 2545 “การประเมินการรับรู้สัญลักษณ์ในท่าอากาศยานนานาชาติ กรุงเทพฯ. [Online]. Available : <http://www.edu.chula.ac.th>.

Cohen , J.M. and Uphoff. 1981. **N.T. Rural Development Participation : Concept and Measures for Project Design Implementation and Evaluation.** Rural Development Committee Center for International Studies. Cornell University.

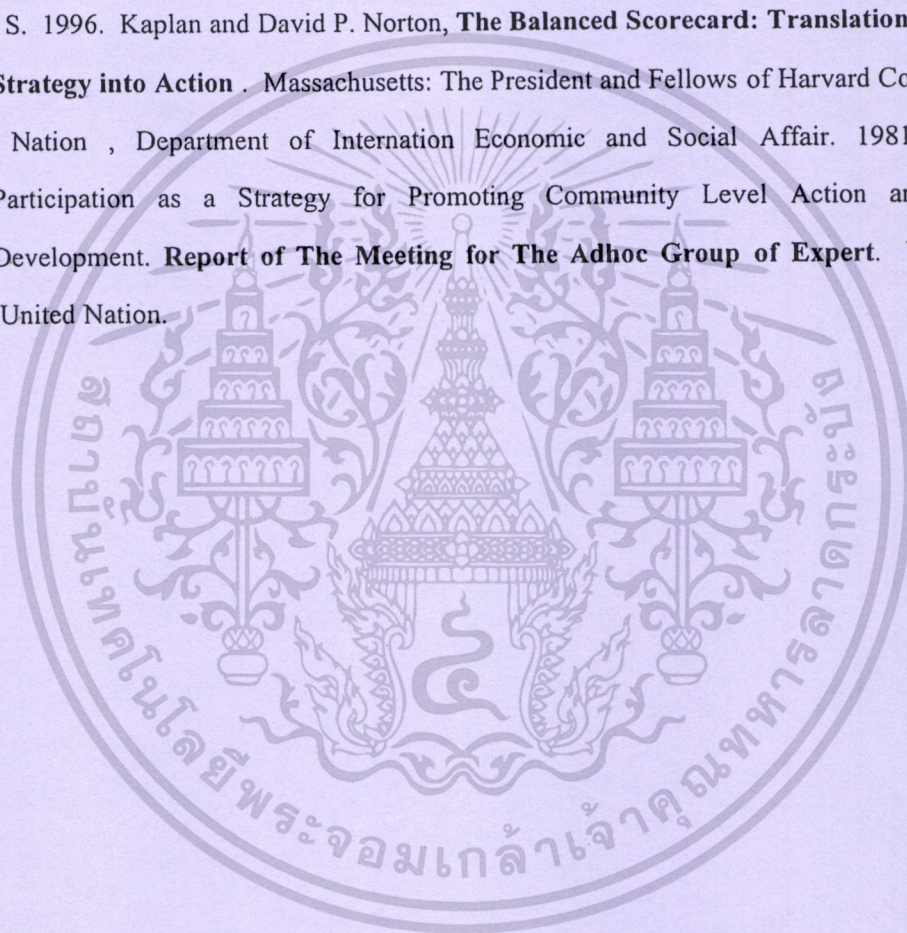
Cohen ,L.,and Manion,L. 1989. **Research Method in Education.** 3rd.Ed.London:Routledge.

Cronbach, Lee J. 1990. **Essential of Psychological Testing.** 5th ed. New York : Harper Collins.

Fornaroff . 1980. **A. Community involvement in Health System for Primary Health Care.** Geneva : World Health Organization.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- Koufman. 1949. **H.F. Participation Organized Activities in Selected Kentucky Localities.**
Agricultural Experiment Station Bulletins. March.
- Oakley. 1984. **P. Approaches To Participation In Rural Development.** Geneva :
Internation Office.
- Reeder . W.W. 1974. **Some Aspects of The Information Social Participation of Farm
Families in New York State.** New York : Unpublished Ph.D Dissertation. Cornell
University.
- Robert S. 1996. Kaplan and David P. Norton, **The Balanced Scorecard: Translation
Strategy into Action .** Massachusetts: The President and Fellows of Harvard College.
- United Nation , Department of Internation Economic and Social Affair. 1981. Popular
Participation as a Strategy for Promoting Community Level Action and Nation
Development. **Report of The Meeting for The Adhoc Group of Expert.** New York
:United Nation.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประกาศวิทยาลัยการบริหารและการจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ที่ 8 / 2553
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

วิทยาลัยการบริหารและการจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2553 ให้ดำเนินการดังนี้

นางจรัรัตน์ สุนทรไชยา รหัสประจำตัว 52631304 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง " การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (COMMUNITY PARTICIPATION IN THE MOTORCYCLE ACCIDENTS PREVENTION AT TAPRA SUBDISTRICT, MUAENG DISTRICT, KHONKAEN PROVINCE)" โดยมี ดร.ปรียาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ดรีเมธสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม


ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประกาศ ณ วันที่ 20 กันยายน 2553

อ. ๓๑ ✓

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ดรีเมธสุนทร)
รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและการจัดการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

The seal of Rajabhat Buriram University is a circular emblem. It features a central sun with rays, flanked by two traditional Thai stupas. Below the sun is a central tiered structure, possibly a chedi or a similar religious monument. The entire emblem is surrounded by a decorative border. The Thai text around the border reads "มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์" (Mahavithayalai Rajabhat Buriram) at the top and "พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง" (Prachonkhae Jao Kun Thara Ladkrabang) at the bottom.

หนังสือเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.25(1) / 179

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง
กรุงเทพฯ 10520

20 กันยายน 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณบัวทิพย์ จันทร์ดำรงกุล

ผู้จัดการทั่วไปแผนกควบคุมการผลิต บริษัทไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วยนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น" โดยมี ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ดรีเมธสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พิจารณาแล้ว เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้มีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ดรีเมธสุนทร)
รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและจัดการ

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร 0 2329 8521-22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.25(1) / 178

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง
กรุงเทพฯ 10520

20 กันยายน 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณมนตรี ประจักษ์จิต

นักวิชาการพัฒนาฝีมือแรงงานระดับชำนาญการ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน จังหวัดสิงห์บุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วยนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น" โดยมี ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พิจารณาแล้ว เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร)
รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและจัดการ

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร 0 2329 8521-22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.25(1) / 180

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง
กรุงเทพฯ 10520

20 กันยายน 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ตามตำรวจชัยฤทธิ์ พลกล้า ผู้บังคับหมู่งานจราจร สภ. บ้านไผ่
สภ. บ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วยนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น" โดยมี ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พิจารณาแล้ว เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร)
รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและจัดการ

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร 0 2329 8521-22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน วิทยาลัยการบริหารและจัดการ ส่วนบริหารงานทั่วไป 3661

ที่ ศธ 0524.25 (1) / วันที่ 20 กันยายน 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.ณัฐวุฒิ โรจนันันรุตติกุล

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วยนางจวีร์รัตน์ สุนทรไชยา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อยู่ในระหว่างการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น" โดยมี ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พิจารณาแล้ว เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นางจวีร์รัตน์ สุนทรไชยา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร)
รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและจัดการ

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร 0 2329 8521-22



ที่ ศธ 0524.25(1) / 170

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง
กรุงเทพฯ 10520

20 กันยายน 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณศศิธร พิมป์ชายน้อย

นักวิชาการส่งเสริมสุขภาพวิชาการผู้อำนวยการกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วยนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น" โดยมี ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ตรีเมฆสุนทร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พิจารณาแล้ว เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้นักวิจัยของนางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิระเสกข์ ตรีเมฆสุนทร)

รักษาการแทนคณบดีวิทยาลัยการบริหารและจัดการ

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร 0 2329 8521-22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



หนังสือรับรองผลการพิจารณาบทความเพื่อตีพิมพ์
ในวารสารเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม สจล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน...ส่วนบริหารงานทั่วไป คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม โทร.3720

ที่ ศธ ..0524.04 (1.9)/..0235.....วันที่.....18...เมษายน...2554.....

เรื่อง รับรองผลการพิจารณาบทความเพื่อตีพิมพ์ในวารสารครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล.

เรียน นางสาวจวีรัตน์ สุนทรไชยา

ตามที่ท่านได้ส่งบทความ เรื่อง “การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น” เพื่อตีพิมพ์ลงในวารสารครุศาสตร์อุตสาหกรรมนั้น ทางกองบรรณาธิการและผู้ทรงคุณวุฒิได้พิจารณาแล้วว่าบทความของท่านสามารถตีพิมพ์ ในวารสารดังกล่าวได้ในปีที่ 10 ฉบับที่ 3 มิถุนายน - กันยายน 2554

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประเสริฐ เคนพันค้อ)
บรรณาธิการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

เรื่อง

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้นำชุมชน ตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิจัยด้านวิชาการเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น และข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับ โปรดตอบแบบสอบถามทุกข้อ ทุกข้อ และให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด เพราะจะส่งผลกับการวิจัยครั้งนี้ บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และผู้ตอบแบบสอบถามไม่ต้องระบุชื่อหรือที่อยู่แต่ประการใด

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขอขอบคุณอย่างสูงในความกรุณาของท่าน

จุรีรัตน์ สุนทรไชยา

นักศึกษาปริญญาโท บัณฑิตวิทยาลัยการบริหารและการจัดการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร

ลาดกระบัง

ส่วนที่ 1 : แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย \surd หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลของท่านและกรุณาตอบข้อมูลให้ครบถ้วน

- 1) เพศ

<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> หญิง
------------------------------	-------------------------------
- 2) อายุ

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	<input type="checkbox"/> มากกว่า 30-40 ปี
<input type="checkbox"/> มากกว่า 40-50 ปี	<input type="checkbox"/> มากกว่า 50 ปี
- 3) ระดับการศึกษา

<input type="checkbox"/> ประถมศึกษา	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนต้น
<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	
<input type="checkbox"/> อนุปริญญา (ปวส.)	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี
<input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี	
- 4) ตำแหน่งในหมู่บ้าน

<input type="checkbox"/> ผู้ใหญ่บ้าน (ผญบ.)	<input type="checkbox"/> ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน (ผช.ผญบ.)	<input type="checkbox"/> อาสาพัฒนาชุมชน (อช.)
<input type="checkbox"/> สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล (ส.อบต.)		
<input type="checkbox"/> กำนัน	<input type="checkbox"/> อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.)	
- 5) สถานภาพสมรส

<input type="checkbox"/> โสด	<input type="checkbox"/> สมรส
<input type="checkbox"/> หม้าย	
- 6) ประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

<input type="checkbox"/> เคย โพรตระบุ	<input type="checkbox"/> ไม่เคย
<input type="checkbox"/> เป็นคนขับ	
<input type="checkbox"/> เป็นคนซ้อน	
- 7) ท่านเคยผ่านหรือได้รับการอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

<input type="checkbox"/> เคย	<input type="checkbox"/> ไม่เคย
------------------------------	---------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8) การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน (ถ้ามีให้ตอบแบบสอบถามข้อ 9 และ ข้อ 10

ถ้าไม่มีให้ข้ามไปทำ ส่วนที่ 2)

() มี () ไม่มี

9) สถานะใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน

() ยังไม่หมดอายุ () หมดอายุกำลังดำเนินการต่อ
() หมดอายุ ยังไม่ต่อ

10) ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประมาณ

() ต่ำกว่า 1 ปี () 1-2 ปี
() 3-4 ปี () 5 ปีขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับ โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างของข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด (5)	เห็นด้วยมาก (4)	เห็นด้วยปานกลาง (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	เห็นด้วยน้อยที่สุด (1)
1	การขับรถฝ่าไฟเหลืองต้องขับด้วยความเร็วสูงจึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย					
2	การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือผิดช่องทางอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
3	การออกรถก่อนไฟเขียวขึ้นจะมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้ง่าย					
4	การเบรกกะทันหัน ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็น ด้วย มาก ที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็น ด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด (1)
5	ผู้ที่ขับขี่ชำนาญแล้วสามารถจะให้คนนั่งซ้อนท้ายได้มากกว่า 1 คน โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ					
6	การติดตั้งเครื่องคัมแอลกอฮอล์หรือของมีนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลกับการเกิดอุบัติเหตุ					
7	รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องมีกระจกส่องหลัง เพราะหันหน้าไปมองหลังรถได้					
8	ถนนขรุขระมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าปกติ					
9	การเร่งความเร็วเมื่อถึงทางโค้งทำให้รถเข้าโค้งได้อย่างปลอดภัย					
10.	การเร่งความเร็วของรถ เมื่อหมอบกลงจัด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					
11	การเร่งความเร็วของรถ เมื่อผ่อนคอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					
12	การเร่งความเร็วของรถเมื่อถึงบริเวณเนินสะดุด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					
13	การเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นกระชั้นชิด ทำได้โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ					
14	การขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะที่มีผู้นั่งค้ำหน้าผู้ขับขี่ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ					

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างของข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 3

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็น ด้วย มาก ที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็น ด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด (1)
1	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าการขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่น					
2	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงอาจทำให้พิการตลอดชีวิต					
3	การบาดเจ็บทางสมองจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วถ้าไม่เสียชีวิตก็พิการตลอดชีวิต					
4	ผู้พิการจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เป็นภาระกับครอบครัว					
5	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย					
6	การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง					
7	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลกระทบต่อครอบครัว					
8	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก					

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างของข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็น ด้วย มาก ที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็น ด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด (1)
1	การบำรุงรักษาพาหนะให้ได้มาตรฐานอยู่ตลอดเวลาช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้					
2	การมีสติหรือสมาธิ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้					
3	การลดความเร็วของรถ เมื่อถึงทางแยกสามารถลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้					
4	การลดความเร็วของรถเมื่อฝนตกสามารถลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้					
5	การลดความเร็วของรถเมื่อหมอกกลจัดสามารถลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้					
6	การลดความเร็วของรถเมื่อถึงบริเวณเนินสะดุด สามารถลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้					
7	การพูดโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
8	การทำงานน้าหรือขนม ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					

ส่วนที่ 5 : แบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์
คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลของท่านเพียงข้อละ 1 คำตอบ

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มาก ที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)
1	ท่านได้รับทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน					

การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

1	ท่านได้รับทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน					
---	--	--	--	--	--	--

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 5 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ						
2	ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่					
3	ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่					
4	ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ					
5	ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากตัวยานพาหนะ					
6	ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจร ความกว้างของช่องเดินรถ					
7	ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสภาพถนนภายในชุมชน เช่น ถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางจราจร ความกว้างของช่องเดินรถ					
8	ท่านเข้าร่วมกับประชาชนในชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้					
9	ท่านเข้าร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน เพื่อค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน เช่น การหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้					
10	ท่านเข้าร่วมประชุมหรือแสดงความคิดเห็นกับประชาชน กับผู้นำชุมชน กับที่ประชุมหมู่บ้าน หรือที่ประชุมที่จัดขึ้น โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน					
11	ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนกำหนดจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในหมู่บ้าน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 5 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)

การมีส่วนร่วมในการวางแผนแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

12	ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนการปรับปรุงผิวถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น					
13	ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างในหมู่บ้าน					
14	ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ให้มีการเปิดไฟหน้ารถขณะขับจักรยานยนต์					
15	ท่านเข้าร่วมในที่ประชุมหมู่บ้านในการวางแผนรณรงค์ไม่ให้ผู้ขับขี่พุดโทรศัพท์มือถือขณะขับจักรยานยนต์					
16	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับรถขณะมีเมฆาสุรา					
17	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ					
18	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ มีใบอนุญาตขับจักรยานยนต์					
19	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด					
20	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ขับแซงหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด					
21	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่เลี้ยวหรือจอดกะทันหันโดยไม่ให้สัญญาณไฟ					
22	ท่านเสนอวิธีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ต่อที่ประชุมในหมู่บ้านให้ผู้ขับขี่ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจร					
23	ท่านมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน					
24	ท่านได้เสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 5 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
25	ท่านได้วางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สักดักกัน ยับยั้งผู้ดื่มสุราไม่ให้ขับขีรถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ					
26	ท่านร่วมวางแผนจัดสรรงบประมาณประจำหมู่บ้านในการแก้ไขปัญหามลพิษหรืออุบัติเหตุจราจร					

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

27	ท่านได้ประสานงานกับผู้ใหญ่บ้านในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหามลพิษหรืออุบัติเหตุจราจร					
28	ท่านชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมลงทุน ลงแรง หรือสนับสนุนการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้านที่พบเกิดอุบัติเหตุหรือจราจรแออัดบ่อยๆ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น					
29	ท่านได้ระดมความช่วยเหลือจากชุมชนให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้งหน่วยงานรัฐ ให้ กำจัดกิ่งกีดขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟฟ้าที่หักโค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทางจราจร					
30	ท่านได้มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษหรืออุบัติเหตุจราจรจากจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน เช่น การติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนไฟส่องสว่างบนถนนตรงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมู่บ้านดำเนินการเอง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดขึ้น					
31	ท่านไม่ดื่มสุรา หรือขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมเ					
32	ท่านได้ดูแลพาหนะให้ได้มาตรฐาน โดยการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพและอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ					
33	ท่านได้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ยังขับขีรถจักรยานยนต์					
34	ท่านได้ประชาสัมพันธ์โดยหอกระจายเสียงของชุมชนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์					
35	ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ไม่เกินตามอัตราที่กำหนด คือ ไม่เกิน 80 กม./ชม. ทั้งในถนนสายหลักและในชุมชน					
36	ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ท่านพกพาใบอนุญาตขับขีรถทุกครั้ง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การมีส่วนร่วมในการประเมินผลโครงการบริการวิชาการแก่สังคม

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มาก	ปานกลาง	น้อย	ที่สุด	น้อย
37	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการ โดย การบูรณาการกับหน่วยงานต้นสังกัด ได้มาตรฐาน ไม่ต่ำกว่า ๖๐% ของหน่วยงานต้นสังกัด ระดับ และ ๖๐% ของโครงการ					
38	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการในระดับรอง โดยระดับรอง ของหน่วยงานต้นสังกัด					
39	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการในระดับรอง โดยไม่ปฏิบัติตาม เชิงกลยุทธ์ และปฏิบัติตามโครงการในระดับรอง ศึกษาโครงการอื่น และการบูรณาการกับหน่วยงานต้นสังกัด					
40	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการในระดับรอง การประสาน ระดับให้ศึกษาโครงการอื่น หรือโครงการอื่น					
41	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการ โดยไม่ปฏิบัติตาม ร่วมทางแยก อยู่ในระดับรอง					
42	ท่านได้ปฏิบัติตามกิจกรรมโครงการ โดยไม่ปฏิบัติตาม ระดับรอง					
43	ท่านมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการอื่น ระดับรอง					
44	ท่านมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการอื่น ระดับรอง					
45	ท่านมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการอื่น ระดับรอง					
46	ท่านมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการอื่น ระดับรอง					
47	ท่านมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการอื่น ระดับรอง					

ตัวชี้วัด (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้า
 151

ส่วนที่ 5 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ระดับการมีส่วนร่วม				
		มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
48	ท่านมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามแผนที่กำหนดไว้					
49	ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น					
50	ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลการติดตั้งเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้					
51	ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือตัดเตือนจากการตั้งจุดสกัดมาแล้วขับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ					
52	ท่านมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการรวบรวมปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์					
53	ท่านได้ติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ค
คุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 ค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ระหว่างเนื้อหา กับแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ส่วนที่ 2 การรับรู้เกี่ยวกับโอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์	1	1	1	0	1	1	4	0.8	ตัดข้อคำถามออก ซ้ำซ้อนกับข้อ 2
	2	1	1	1	1	1	5	1	
	3	1	1	1	1	1	5	1	
	4	1	1	1	1	1	5	1	
	5	1	1	1	1	1	5	1	
	6	1	1	1	1	0	4	0.8	
	7	1	1	1	1	1	5	1	
	8	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก เนื้อหาควรอยู่ใน การรับรู้ผลดี
	9	1	1	1	1	1	5	1	แก้ไขตามคำแนะนำ ผู้เชี่ยวชาญ
	10	1	1	1	1	1	5	1	
	11	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	12	1	1	1	1	1	5	1	
	13	1	1	1	1	1	5	1	
	14	1	1	1	1	1	5	1	
	15	1	1	1	1	1	5	1	
	16	1	1	1	1	1	5	1	
	17	1	1	1	1	1	5	1	
	18	1	1	1	1	1	5	1	
	19	1	1	1	1	1	5	1	
	20	1	1	1	1	1	5	1	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1(ต่อ)

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ส่วนที่ 3 รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	-1	0	1	1	2	0.4	เปลี่ยนข้อคำถาม
	2	1	-1	1	1	0	2	0.4	เปลี่ยนข้อคำถาม
	3	1	1	1	1	1	5	1	
	4	1	1	1	1	1	5	1	
	5	1	0	1	1	1	4	0.8	
	6	1	0	1	1	1	4	0.8	
	7	1	1	1	1	1	5	1	
	8	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	9	1	0	1	1	1	4	0.8	
	10	1	1	1	1	1	5	1	
ส่วนที่ 4 ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	1	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก ความหมายซ้ำซ้อนกับ ข้อ 2
	2	1	1	1	1	1	5	1	
	3	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก คำถามเป็นคำถามเชิง การปฏิบัติ
	4	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก คำถามเป็นคำถามเชิง การปฏิบัติ
	5	1	1	1	1	1	5	1	
	6	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก คำถามเป็นคำถามเชิง การปฏิบัติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1(ต่อ)

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ส่วนที่ 4 ปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจาก การขับเรือจักรยานยนต์	7	1	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก คำถามเป็นคำถามเชิง การปฏิบัติ
	8	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	9	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	10	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	11	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	12	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	13	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	14	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	15	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจัดขี่ รถจักรยานยนต์	1	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	2	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	3	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	4	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	5	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	6	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	7	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	8	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	9	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	10	1	0	1	1	-1	2	0.4	ปรับปรุงข้อคำถาม
	11	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	12	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	13	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	14	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1(ต่อ)

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
	15	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	8	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	16	1	0	1	1	1	4	0.8	ปรับปรุงข้อคำถาม
	17	1	1	1	1	1	5	1	
	18	1	0	0	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	19	1	1	1	1	1	5	1	
	20	1	1	1	1	1	5	1	
	21	1	-1	1	1	-1	1	0.2	เปลี่ยนข้อคำถาม
	22	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	23	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	24	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	25	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	26	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	27	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	28	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	29	1	-1	1	1	1	3	0.6	ปรับปรุงข้อคำถาม
	30	1	1	1	1	1	5	1	
	31	0	-1	1	1	1	2	0.4	เปลี่ยนข้อคำถาม
	32	1	1	1	1	1	5	1	
	33	1	1	1	1	1	5	1	
	34	1	1	1	1	1	5	1	
	35	1	1	1	1	1	5	1	
	36	1	1	1	1	1	5	1	
	37	1	1	1	1	1	5	1	
	38	1	1	1	1	1	5	1	

ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจัดกรยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1(ต่อ)ตารางที่ 1(ต่อ)

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
	39	1	1	1	1	1	5	1	
	40	1	0	1	1	1	4	0.8	
	41	1	1	1	1	1	5	1	
	42	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	43	1	1	1	1	1	5	1	ตัดข้อคำถามออกซ้ำ กับข้อ 44
	44	1	1	1	1	1	5	1	
	45	1	1	1	1	1	5	1	
	46	1	1	1	1	1	5	1	
	47	1	1	1	1	1	5	1	
	48	1	1	1	1	1	5	1	
	49	1	1	1	1	1	5	1	
	50	1	1	1	1	1	5	1	
	51	1	1	1	1	1	5	1	
	52	1	1	1	1	1	5	1	
	53	1	1	1	1	1	5	1	
	54	1	0	1	1	1	4	0.8	
	55	1	1	1	1	1	5	1	
	56	1	1	1	1	1	5	1	
	57	1	1	1	1	1	5	1	
	58	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	59	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	60	1	-1	1	1	1	3	0.6	
	61	0	-1	1	1	1	3	0.6	ตัดข้อคำถามออก คำถามอยู่ในเชิงการ ปฏิบัติตามแผน
	62	1	-1	1	1	1	3	0.6	

ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1(ต่อ)

คำถาม	ข้อที่	ผู้ทรงคุณวุฒิ					ผลรวม	IOC	หมายเหตุ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ส่วนที่ 5	63	1	1	1	1	1	5	1	
	64	1	0	1	1	1	4	0.8	ตัดข้อคำถามออกซ้ำกับข้อ 63
	65	1	1	1	1	1	5	1	

ตารางที่ 2 ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.19	ตัดข้อคำถามออก
2	0.39	
3	0.41	
4	0.36	
5	0.48	
6	0.63	
7	0.70	
8	0.19	ตัดข้อคำถามออก
9	0.70	
10	0.22	
11	0.66	
12	0.47	
13	0.35	
14	0.63	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
15	0.48	
16	0.17	ตัดข้อคำถามออก
17	0.34	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 0.82

ตารางผนวกที่ 3 ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.65	
2	0.60	
3	0.73	
4	0.79	
5	0.93	
6	0.86	
7	0.79	
8	0.72	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 0.92

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางผนวกที่ 4 ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.19	ตัดข้อคำถามออก
2	0.16	ตัดข้อคำถามออก
3	0.76	
4	0.78	
5	0.62	
6	0.68	
7	0.63	
8	0.51	
9	0.58	
10	0.22	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 0.87

ตารางผนวกที่ 5 ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.88	
2	0.68	
3	0.66	
4	0.94	
6	0.90	
7	0.94	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ)

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
8	0.92	
9	0.91	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ด้านการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.96

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ) ด้านการวางแผนแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.68	
2	0.69	
3	0.76	
4	0.85	
5	0.66	
6	0.74	
7	0.80	
8	0.87	
9	0.77	
10	0.81	
11	0.80	
12	0.78	
13	0.78	
14	0.79	
15	0.81	
16	0.66	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ) ด้านการวางแผนแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
17	0.71	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับจี้รถจักรยานยนต์ด้านการวางแผนแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.96

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ) ด้านการปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.89	
2	0.77	
3	0.77	
4	0.56	
5	0.31	
6	0.38	
7	0.35	
8	0.71	
9	0.31	
10	0.32	
11	0.22	
12	0.33	
13	0.44	
14	0.38	
15	0.34	
16	0.24	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ) ด้านการปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
17	0.56	
18	0.58	
19	0.52	
20	0.44	
21	0.60	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ด้านการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแผนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 0.87

ตารางผนวกที่ 5 ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ ด้านการประเมินผลการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

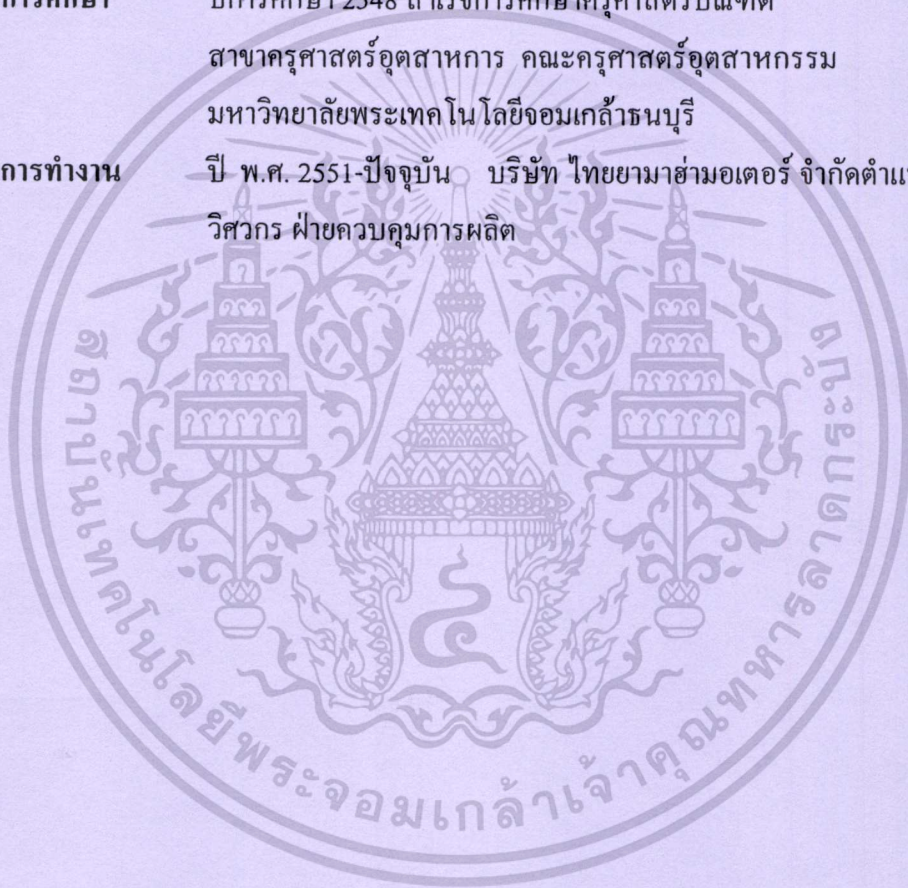
ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก	หมายเหตุ
1	0.78	
2	0.92	
3	0.82	
4	0.77	
5	0.93	
6	0.78	

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจับชี้รถจักรยานยนต์ด้านการประเมินผลการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.94

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นางจุรีรัตน์ สุนทรไชยา
วัน/เดือน/ปีเกิด	วันที่ 04 มกราคม 2525
สถานที่เกิด	ขอนแก่น
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	221/32 หมู่ 7 หมู่บ้านเอื้ออาทรสุวรรณภูมิ 2 ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540
ประวัติการศึกษา	ปีการศึกษา 2548 สำเร็จการศึกษาระดับบัณฑิต สาขาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยพระเทคโนโลยีจอมเกล้าธนบุรี
ประวัติการทำงาน	ปี พ.ศ. 2551-ปัจจุบัน บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ตำแหน่ง วิศวกร ฝ่ายควบคุมการผลิต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้