

**การสร้างเสริมทักษะชีวิตและการจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น  
โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู**

**LIFE SKILLS ENHANCEMENT AND  
MOTIVATION ON MOTORCYCLE ACCIDENT PREVENTION  
AMONG JUNIOR STUDENTS OF SECONDARY SCHOOL,  
NONGBUALAMPHU PROVINCE, THAILAND.**



**พัชรินทร์กร ทาน้อย : M.P.H  
รศ.ดร.จุฬารัตน์ โสตะ : Ph. D**

**Faculty Of Public Health  
Khon kean University**

# 1.ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา

## ทั่วโลก (WHO)

- เสียชีวิตกว่า 1.2 ล้านคน/ปี
- บาดเจ็บกว่า 50 ล้านคน/ปี
- สูญเสียเศรษฐกิจกว่า 2,000,000 ล้านบาท/ปี

## ประเทศไทย

- เสียชีวิต **13,000** ราย/ปี
- บาดเจ็บ **950,000** ราย/ปี
- สูญเสียเศรษฐกิจกว่า **115,932** ล้านบาท/ปี

ที่มา : พิชัย ธานีรณานนท์ (2549)



# 1.ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา (ต่อ)

## พฤติกรรมเสี่ยง



- ค่านิยมการใช้รถ จยย.: สะดวก รวดเร็ว คล่องตัว ประหยัด
- เด็กนักเรียนขี่ จยย. ร้อยละ 90
- ปี 48-49 พบอายุต่ำกว่า 15 ปีมีแนวโน้ม**บาดเจ็บสูงขึ้น** **บาดเจ็บรุนแรงเพิ่มขึ้นร้อยละ 2**
- เด็กนักเรียนมีพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรน้อยมาก

ที่มา : สำนักระบาดวิทยา (2550)

# 1.ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา (ต่อ)

## จังหวัดหนองบัวลำภู

### ทัศนคติและพฤติกรรม ปี 47-48

- ร้อยละ 73.13 : สวมหมวกนิรภัยไม่สะดวก
- ร้อยละ 60.63 : สวมหมวกนิรภัยเมื่อตำรวจจับ
- ร้อยละ 43.75 : ขับขี่ระยะใกล้ไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย
- ร้อยละ 14.9 : สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- ร้อยละ 18.1 : อายุ 15 ปีขึ้นไป มีใบอนุญาตขับขี่

**\*\*\*ทัศนคติต่อการขับขี่ปลอดภัยและการสวมหมวก : ปานกลาง**

### WHO

- คุณลักษณะช่วงวัย
- ทักษะชีวิตเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างความรู้ การฝึกทักษะ การปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยม : พฤติกรรมสุขภาพด้านบวก(WHO,1994)
- อายุที่เหมาะสม 6-16 ปี (WHO,1997)

## 2. วัตถุประสงค์

### ทั่วไป

ศึกษาประสิทธิผลของกระบวนการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการสนใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู

### เฉพาะ

- เปรียบเทียบระดับคะแนนและคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ความเข้าใจอุบัติเหตุ จราจร ทักษะชีวิต และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจาก จยย. ภายในกลุ่ม และระหว่างกลุ่ม ก่อน หลังทดลอง และติดตามผล

## 3. วิธีดำเนินการ

- **Quasi-experimental Research : Two group pre – post test design**
- **วัดผล ก่อน หลังทดลอง และติดตามผล**
- **3 ด้าน**
  1. **ด้านความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจาก จยย.**
  2. **ด้านทักษะชีวิต 12 องค์ประกอบได้แก่**
    - 2.1 **ความคิดวิจารณ์ญาณและความคิดสร้างสรรค์**
    - 2.2 **ความตระหนักรู้ในตนและความเห็นใจผู้อื่น**
    - 2.3 **ความภาคภูมิใจในตนเองและความรับผิดชอบต่อสังคม**
    - 2.4 **การตัดสินใจและการแก้ปัญหา**
    - 2.5 **การสร้างสัมพันธภาพและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ**
    - 2.6 **การจัดการกับอารมณ์และความเครียด**
  3. **ด้านพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก จยย.**
- **ประชากร และ ขนาดตัวอย่าง 132 คน**
- **เครื่องมือ**
  - **แบบสอบถาม แบบสังเกตพฤติกรรม**
  - **กระบวนการฯ / สื่อ สิ่งของ รางวัล**

## สูตรคำนวณขนาดตัวอย่าง

$$n = \frac{2\sigma^2}{\delta^2} \left[ \frac{1+(r-1)\rho}{r} - \frac{(P+1)\rho-1}{P} \right] [Z_\alpha + Z_\beta]^2$$

$n$  = ขนาดของตัวอย่างต่อกลุ่ม

$\sigma^2$  = ความแปรปรวนของผลต่างคะแนนการให้กิจกรรมทดลอง  
(ได้จากการวิจัยที่ผ่านมา)

$[Z_\alpha + Z_\beta]^2$  = ความน่าจะเป็นของการเกิด  $\alpha$  และ  $\beta$  error  
( $\alpha$  เท่ากับ 0.05 ( $Z_\alpha = 1.64$ ) และ  $\beta$  เท่ากับ 0.2 ( $Z_\beta = 1.28$ )) <sup>$Z_\alpha + Z_\beta$</sup>

$r$  = จำนวนครั้งของการวัดซ้ำหลังการทดลองเท่ากับ 2

$P$  = จำนวนครั้งของการวัดซ้ำก่อนการทดลองเท่ากับ 1

$\rho$  = ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างผลลัพธ์ก่อนหรือหลังให้การทดลอง หรือค่า follow up มีค่าเท่ากับ 0.7

$\delta$  = Effect size เป็นผลต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ( $\mu_1 - \mu_2$ )

ที่มา : Frison L & Pocock S.J.1992 ,นิคม ถนอมเสียง (2550)

## 4. ผล/อภิปรายผล

- **ลักษณะทางประชากร :** อายุ 14 ปี เพศชาย
- การใช้รถ : ร้อยละ 100 เป็นผู้ขับขี่ 60.61 ระยะเวลาขับขี่ 1- 3 ปี มาโรงเรียนโดย จยย. 1 – 3 วัน/สัปดาห์
- พฤติกรรมการขับขี่ : กว่า 56 เคยถูกเรียกให้หยุดตรวจ  
ความเร็ว : เฉลี่ย 60 – 90 กม/ชม.  
หมวกนิรภัย : มีหมวก 78.79 สวมทุกครั้ง : 13.46
- ความพร้อมของรถ : กระจกส่องหลังบกพร่อง 60.3
- การเกิดอุบัติเหตุจราจร : เคยได้รับอุบัติเหตุ 45.45 ส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง รองลงมา 3-4 ครั้ง
- ได้รับความรู้/ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร : กว่า 90.91 เคยได้รับแหล่งข้อมูลจาก ทวี โรงเรียน หนังสือพิมพ์/วารสาร/สิ่งตีพิมพ์ต่าง ๆ วิทยุกระจายเสียง และจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ



## 4. ผล/อภิปรายผล (ต่อ)

### 1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุจาก รถจักรยานยนต์ :

หลังทดลองและติดตามผล ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มทดลองสูงกว่า  
ก่อนทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ( $p < 0.001$ )

ระยะติดตามผลกับหลังทดลอง:

กลุ่มทดลองคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าหลังทดลอง ( $p = 0.096$ )

กลุ่มเปรียบเทียบ ไม่แตกต่าง

## 4. ผลการ/อภิปรายผล (ต่อ)

### 2. ทักษะชีวิต

- ความคิดวิจารณ์ญาณและความคิดสร้างสรรค์
- การสร้างสัมพันธภาพและการสื่อสารฯ
- การจัดการกับอารมณ์และความเครียด

หลังทดลองและติดตามผล ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มทดลองสูง  
กว่าก่อนทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ( $p < 0.001$ )

ระยะติดตามผลกับหลังทดลอง:

กลุ่มทดลองค่าเฉลี่ยคะแนนสูงกว่าหลังทดลอง ( $p = 0.002$ )

กลุ่มเปรียบเทียบ ไม่แตกต่าง

# สาธิต / ฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย



## สาธิต/ฝึกปฏิบัติการตรวจเช็คสภาพรถ







แสดงบทบาทสมมติ  
ฝึกปฏิเสธ  
เพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์เสี่ยง



ฝึกผ่อนคลายความเครียด

## 4. ผล/อภิปรายผล (ต่อ)

### 2. ทักษะชีวิต (ต่อ)

- ความตระหนักรู้ในตนและความเห็นใจผู้อื่น
- ความภาคภูมิใจในตนเองและความรับผิดชอบต่อสังคม

หลังทดลองและติดตามผล ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนทดลอง ( $p < 0.001$ ) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบทั้งระยะก่อน หลังทดลอง และติดตามผล

ระยะติดตามผลกับหลังทดลอง:  
ไม่แตกต่างกันทั้งสองกลุ่ม





## 4. ผล/อภิปรายผล (ต่อ)

### 2. ทักษะชีวิต(ต่อ)

การตัดสินใจและการแก้ปัญหา :

ก่อนทดลอง : กลุ่มทดลอง 57.58 ระบุคำตอบ แต่ไม่ตรงประเด็น และไม่ระบุคำตอบ 42.42

หลังการทดลองและติดตามผล : กลุ่มทดลองระบุคำตอบมากขึ้นและถูกต้อง สมเหตุผล

กลุ่มเปรียบเทียบทั้งก่อน หลัง และติดตามผล ระบุคำตอบเฉลี่ย 34.43 และส่วนใหญ่ไม่ถูกต้อง



ฝึกตัดสินใจ/แก้ไขปัญหาจาก  
สถานการณ์สมมติ





## 4. ผล/อภิปรายผล (ต่อ)

### 3. พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ :

หลังทดลองและติดตามผล ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ( $p < 0.001$ )

ระยะติดตามผลกับหลังทดลอง:

กลุ่มทดลองค่าเฉลี่ยคะแนนสูงกว่าหลังทดลอง ( $p < 0.002$ )

กลุ่มเปรียบเทียบ ไม่แตกต่าง



## 4. ผล/อภิปรายผล (ต่อ)

### กิจกรรม : ให้การจูงใจ

ให้ความสำคัญ

สร้างความคาดหวัง/กำหนดเป้าหมายชีวิต

“สัญญาใจ..ป้องกันภัยอุบัติเหตุ” “ฝากดวงใจใส่กล่อง”

ให้รางวัล

ด้านอารมณ์ ให้สัมพันธ์ภาพ กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์

ส่งเสริมคุณธรรม



พิธีเปิด





กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์



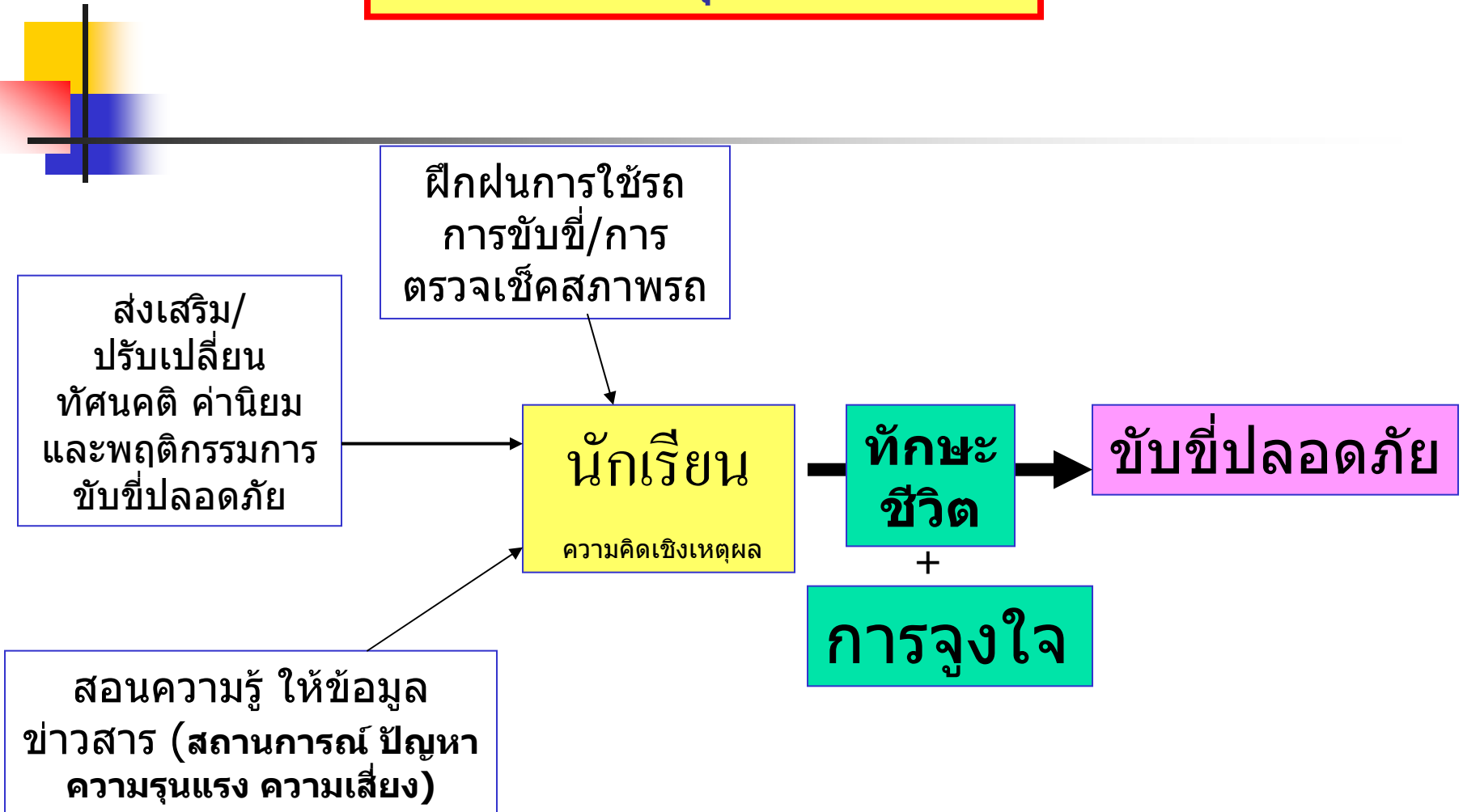
สัญญาใจ/ดวงใจใส่กล่อง



พิธีมอบใบเกียรติบัตร/หมวกนิรภัย และปิดอบรม



## 6. สรุปผล



## 6. สรุป (ต่อ)

- กระบวนการสร้างเสริมทักษะชีวิต : ยึดหลักการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม
- บูรณาการกิจกรรมเพื่อให้เกิดการเรียนรู้/ทักษะพร้อมกันหลาย ๆ ด้าน
- เน้นด้านความคิดวิจารณ์ญาณและความคิดสร้างสรรค์มากที่สุด เนื่องจากทักษะชีวิตด้านความคิดเป็นองค์ประกอบร่วมของทักษะชีวิตด้านอื่น ๆ
- การจูงใจ : เป็นตัวกระตุ้น และ ผลักดันให้เกิดและคงไว้ซึ่งพฤติกรรม
- กิจกรรมที่ส่งเสริมให้ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานมากที่สุด : การเสนอตัวแบบ (Modeling) ทั้ง 3 ประเภท
  - 1) ตัวแบบ บุคคลจริง (Live model)
  - 2) ตัวแบบ สัญลักษณ์ (Symbolic model)
  - 3) ตัวแบบ คำสอน (Instruction)

## 7. ข้อเสนอแนะ

### 7.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

- ด้านความรู้และทักษะต่ำ แต่ด้านความตระหนัก/ภาคภูมิใจ/ความรับผิดชอบต่อสังคมสูง : เพิ่มความรู้/แรงจูงใจ

(เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย กฎหมายจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร โดยเน้นมาตรการ "3ม 2ข 1ร" การลงโทษด้านกฎหมาย) ยังไม่สามารถขอใบขับขี่

- กลุ่มวัยรุ่นมีเครือข่ายทางสังคม

มีการสื่อสารและมีโครงสร้างความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกับลักษณะตัวตนของกลุ่ม ทำให้สามารถเข้าถึงกลุ่มได้ง่าย

- การสร้างแกนนำ และพัฒนากระบวนการเรียนรู้ผ่านแกนนำให้สามารถนำความรู้ประสบการณ์ที่ได้ไปถ่ายทอดเพื่อนในกลุ่ม ทำให้เกิดความเข้าใจสถานการณ์ ปัญหา ความคิด ความเชื่อ ค่านิยม และวิถีชีวิตเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ในแบบเดียวกัน

- สังคม/ชุมชนควรให้การสนับสนุนและเข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยเหลือ





## 7. ข้อเสนอแนะ

### 7.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

- สอดแทรกกิจกรรมการขับขี่ปลอดภัย และการสร้างเสริมทักษะชีวิตในหลักสูตรการเรียนการสอนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 – 3
- การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สถานการณ์ ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิต ผ่านทุกช่องทางอย่างต่อเนื่อง ไม่เฉพาะช่วงเทศกาล
- ควรมีจัดระบบการจราจรภายใน รร. เช่น จัดป้าย/สัญญาณจราจร สนับสนุนให้ ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ให้รางวัล / มีบทลงโทษ
- จัดป้ายสุขศึกษา ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร แสดงรูปภาพความรุนแรงเพื่อกระตุ้นเตือน
- ส่งเสริมกิจกรรมนักเรียนด้านการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยง เช่น “ชมรมสำนักดีขับขี่ปลอดภัย” “ชมรมนักบิดมืออาชีพ” “ชมรมวัยใสห่างไกลอุบัติเหตุ” เป็นต้น เพื่อความยั่งยืน



## 7. ข้อเสนอแนะ (ต่อ)

### 7.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

- ควรศึกษาปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของกลุ่มวัยรุ่น และเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาด้วยตัวเองโดยมีผู้ใหญ่คอยให้การสนับสนุน
- การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ใช้เวลาระหว่าง 2-3 ปี จึงเหมาะกับการวิจัยในชั้นเรียน
- การติดตามผลระยะยาว การประเมินผลพฤติกรรมในระยะยาว ควรทำโดยบุคคลใกล้ชิดรอบข้างของวัยรุ่น เช่น บิดา มารดา ผู้ปกครอง ครู อาจารย์ หรือ เพื่อนนักเรียนที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาพฤติกรรมของวัยรุ่น เพื่อให้เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง



# ขอขอบคุณ

- กราบขอบพระคุณ รศ.ดร.จุฬารัตน์ โสตะ
- ขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ขอขอบคุณครู-อาจารย์-นักเรียน  
โรงเรียนหนองบัวพิทยาคาร  
โรงเรียนศรีบุญเรืองวิทยาคาร
- ขอขอบคุณบริษัทไทยเจริญยามาฮามอเตอร์  
เซลล์ หนองบัวลำภู

สวัสดีค่ะ

