

ความตั้งใจและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาโรงเรียนดงเจนวิทยาคม

(Behaviors and Intention to use a Safety Helmet of Motorcycle Donggen Witayakhom School Case study)

มนตรี วิลาชัย ส.บ.

Montree Wilachai B.P.H.

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอภูพาน จังหวัดพะเยา
Province

Phugamyao District of Public health Office, Phayao

บทคัดย่อ

ความตั้งใจและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาโรงเรียนดงเจนวิทยาคมมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความตั้งใจและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง สภาพการจราจร ความเชื่อด้านสุขภาพ ทักษะในการสวมหมวกนิรภัย บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย กับความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอน และทดสอบความมีนัยสำคัญโดยใช้ค่าที และหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 15 –20 ปี เป็นเพศชาย ร้อยละ 77.5 เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 81.5 จากผู้ขับขี่มากกว่าครึ่งหนึ่ง เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 39.8 และร้อยละ 89.2 ไม่สวมหมวกนิรภัย ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจและพฤติกรรมที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนเกินครึ่ง ร้อยละ 64.8 มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์แต่พฤติกรรมที่แสดงออกในการสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ มีไม่ถึงครึ่ง (46.7 %) ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการรับอุบัติเหตุและถูกตรวจจับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อายุ เพศชาย รายได้ ความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นไปในทางตรงกันข้ามกัน คือ นักเรียนมีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยสูงแต่แสดงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ต่ำ

คำสำคัญ: พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย ผู้ใช้รถจักรยานยนต์

Abstract

The objective for this study was to explore the intention and behavior on wearing helmet of Phayao Technical College's student who ride motorcycle. the beliefs on health, the attitude towards wearing helmet, norms of

reference groups in wearing helmet and the intention to wear helmet while riding motorcycle. The analysis focused on the relation of demographic and social of study sample, the Condition of riding motorcycle, the beliefs on health, the attitude towards wearing helmet, norm, of reference groups in wearing helmet, and the intention to wear helmet by Multiple regression analysis, and tested for significance by T value, finding correlation value of Pearson, tested for the relevant of the intention and behavior on wearing helmet by finding correlation statistic of Pearson, the research concluded that. The age of most students was between 15 – 20 years old (77.5%), male (81.5%), over 50% was those who controlling the ride and got themselves into accident 39.8% and not wearing helmet 92.0% The relevant factors of intention and behavior on wearing helmet of those who ride motorcycle, the findings were. 64.8% of student had the intention to wear helmet while riding motorcycle but 47% was actually wear it. The analysis shown that factors which relevant to the intention on wearing helmet with statistically significance at 0.05 as prioritized by norms of reference groups, perception on risk chance for getting into accident and being arrested by police officer, age, male, and income. The correlation between the intention and behavior on wearing helmet had shown the contrast, students had high intention to wear helmet but less numbers was actually wore it while riding motorcycle.

Keywords: Behavior, Wear Helmet, Ride Motorcycle

บทนำ

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เป็นปัญหาสาธารณสุขในระดับประเทศ และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รายงานจากกระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี พ.ศ.2525 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร 153.7 รายต่อประชากร 1 แสนคน และในปี พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นเป็น 2.5 เท่า คือ 383.4 รายต่อประชากร 1 แสนคน ในช่วงระยะเวลาสิบกว่าปีที่ผ่าน มา (ระหว่าง พ.ศ. 2525–2539) พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นเป็น 2.2 เท่า คือ จากอัตรา 13.1 เป็น 28.4 รายต่อประชากร 1 แสนคน หรือประมาณปี ละ 17,000 ราย และจากสถิติของประเทศในช่วง พ.ศ. 2542 - 2544 มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นประมาณ 60,000 – 70,000 รายต่อปี ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 11,000 – 12,000 รายต่อปี หรือมีอัตราตาย 77.6 -86.9 ต่อแสน

ประชากร คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล และสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ที่ได้ทำการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ใน พ.ศ. 2540 พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 38.1 และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10.4 นอกจากนี้พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย ถึงร้อยละ 80 – 90¹⁻³

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดของจังหวัดพะเยา คือ อุบัติเหตุจราจร ที่มีอัตราป่วยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2545 มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้น โดยพบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอัตรา 1,230.48 ต่อแสน

ประชากร และมีอัตราตาย 10.80 ต่อแสนประชากร ผู้บาดเจ็บเป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิง 2.6 เท่า นอกจากนี้ อัตราการบาดเจ็บจากการจักรยานยนต์สูงที่สุดในอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดคิดเป็น 890.2 ต่อแสนประชากร ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ช่วงเวลา 16.01 น. ถึง 20.20 น. ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาหรือนักเรียนคิดเป็น 386.4 ต่อแสนประชากร ช่วงอายุที่ได้รับอุบัติเหตุมากที่สุดคือ อายุ 15-19 ปี ในขณะที่เดียวกันมีการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 1.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 94.9⁵ จากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่สวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการได้รับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์มากที่สุด การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อได้รับอุบัติเหตุจราจรเกือบครึ่งหนึ่งได้รับบาดเจ็บทางสมอง⁶ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ประชาชนทุกคนสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง และทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ว่าระยะทางใกล้หรือไกล จะขับขี่ช้าหรือเร็วเป็นสิ่งที่ควรเร่งรัดดำเนินการแม้ว่าไม่ใช่เรื่องที่ยั่งยืน แม้เหตุผลทางวิชาการจะเป็นที่พิสูจน์แล้วในหลายประเทศว่าหมวกนิรภัยช่วยลดการตายได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีส่วนสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย ย่อมเป็นประโยชน์ในการวางแผนหรือมาตรการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวได้ เมื่อพิจารณาปัจจัยเงื่อนไขที่ทำให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยได้มีมากมาย ปัจจัยหรือลำดับที่มีผลต่อพฤติกรรมความตั้งใจ การศึกษาที่ได้ในครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่อย่างไรและมีความตั้งใจดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม

การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนว่าเป็นอย่างไร และมีปัจจัยด้านใดที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลต่อความตั้งใจ คาดว่าผลที่ได้จากการศึกษานี้สามารถนำไปใช้วางแผนหรือมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนโรงเรียนดงเจนวิทยาคมและของจังหวัดพะเยาต่อไป

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Survey Research) เพื่อศึกษาความตั้งใจและพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ในนักเรียนโรงเรียนดงเจนวิทยาคม ระยะเวลาดำเนินการเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2549 ประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้คือ นักเรียนในโรงเรียนดงเจนวิทยาคม 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอน และทดสอบความมีนัยสำคัญโดยใช้ค่าที (t-test) และหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน⁷

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน นักเรียนในโรงเรียนดงเจนวิทยาคม จังหวัดพะเยา เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงโดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 18.3 ปี มีผู้อายุน้อยที่สุด 15 ปี และมีอายุมากที่สุด 25 ปี โดยผู้ที่มีอายุระหว่าง 15 – 18 ปี มีมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 50.7) รองลงมาคือผู้ที่มีอายุระหว่าง 19 – 22 ปี (ร้อยละ 46.7) ตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของนักเรียน จำแนกตาม
ปัจจัยทางประชากรและสังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม (n =400)		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	310	77.5
	หญิง	90	22.5
	รวม	400	100.0
อายุ	15 - 18 ปี	203	50.7
	19 - 22 ปี	187	46.8
	23 - 26 ปี	10	2.5
	รวม	400	100.0

mean = 18.3 S.D. = 1.942
min = 15 max = 25

นักเรียนที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระยะเวลา 1 ปี ที่ผ่านมา ร้อยละ 60.2(241/400) และเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.8 (159/400) ประสพการณ์การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ นักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 89.2(149/167) และมีการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 10.8(18/167) ตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของนักเรียนจำแนกตามประสพการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา

ประสพการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (n = 400)	จำนวน	ร้อยละ
การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์		
ไม่เคย	241	60.2
เคย	159	39.8
จำนวน 1 ครั้ง	80	50.3
จำนวน 2-5 ครั้ง	74	46.6
จำนวนมากกว่า 5 ครั้ง	5	3.1
ประสพการณ์การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (n=167)		
ไม่สวม	149	89.2
สวม	18	10.8
รวม	167	100

ด้านการรับรู้ที่นักเรียนที่มีการรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 32.3 เห็นด้วยมากที่สุดกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันใบหน้าจากฝุ่นละออง และร้อยละ 8.0 ที่ไม่เห็นด้วย สำหรับการรับรู้ประโยชน์ของการ

สวมหมวกนิรภัยไม่ทำให้ตนเองถูกลงโทษจากสถานศึกษาส่วนใหญ่มีความคิดเห็นระดับปานกลางจำนวน 123(30.7%) คน ตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของนักเรียนที่มีความคิดเห็นรับรู้ประโยชน์ของการสวม หมวกนิรภัย

รายการ	ระดับความคิดเห็น n=400				
	มากที่สุด(%)	มาก(%)	ปานกลาง(%)	น้อย(%)	ไม่เห็นด้วย(%)
1.การสวมหมวกนิรภัย จะป้องกันใบหน้าและตาจากฝุ่นละอองต่าง ๆ	129(32.3)	103(25.8)	82(20.5)	54(13.4)	32(8.0)
2.การสวมหมวกนิรภัยทำให้ท่านไม่ถูกลงโทษจากสถานศึกษา	44(11)	75(18.7)	123(30.7)	81(20.3)	77(19.3)

นักเรียนจะปฏิบัติตามกลุ่มอ้างอิงมากที่สุดคือ ถ้าผู้ปกครองบอกให้สวมหมวกนิรภัยจะปฏิบัติตามรองลงมาถ้าเพื่อสนิทชักชวนให้สวมหมวกนิรภัยจะ

ปฏิบัติตาม อย่างไรก็ตามส่วนใหญ่มีความเห็นในระดับปานกลางในทุกกลุ่มอ้างอิงตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของนักเรียนจำแนกตามบรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย

รายการ	ระดับความคิดเห็น n=400				
	มากที่สุด(%)	มาก(%)	ปานกลาง(%)	น้อย(%)	ไม่เห็นด้วย(%)
1.ถ้าผู้ปกครองบอกให้ท่านสวมหมวกนิรภัย ท่านจะปฏิบัติตาม	62(15.5)	85(21.3)	167(41.8)	67(16.8)	19(4.8)
2.ถ้าอาจารย์ตักเตือนหรือออกระเบียบข้อบังคับให้ท่านสวมหมวกนิรภัย ท่านจะปฏิบัติตาม	34(8.5)	113(28.3)	149(37.3)	70(17.5)	34(8.5)
3.ถ้าเพื่อนสนิทชักชวนให้ท่านสวมหมวกนิรภัย ท่านจะปฏิบัติตาม	46(11.4)	95(23.8)	174(43.5)	66(16.5)	19(4.8)
4.ถ้าผู้มีชื่อเสียง ดาราที่ท่านชื่นชอบสวมหมวกนิรภัยท่านจะปฏิบัติตาม	34(8.5)	82(20.5)	161(40.4)	75(18.8)	47(11.8)

นักเรียนที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในการทำกิจกรรมต่างๆ โดยที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ไปซื้อของมากที่สุด ร้อยละ 97 (388/400) รองลงมาไปธุระ ร้อยละ 96.8 (387/400) และไปเที่ยวกลางวัน ร้อยละ 96 (380/400) ส่วนความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยใน

กิจกรรมต่างๆ มากกว่าครึ่งหนึ่งโดยที่ ไปต่างอำเภอมากที่สุด รองลงมาไปธุระ และเมื่อมาเรียนหนังสือ คิดเป็น ร้อยละ 89.5 (342/382) ร้อยละ 74.2 (288/388) และ ร้อยละ 64.3 (240/373) ตามลำดับ ตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ร้อยละความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน

กิจกรรม	การใช้รถจักรยานยนต์			ความตั้งใจในการสวมหมวก		
	ไม่ใช้(%)	ใช้(%)	รวม(%)	ตั้งใจ(%)	ไม่ตั้งใจ(%)	รวม(%)
1. เมื่อมาเรียนหนังสือ	27(6.8)	373(93.2)	400(100)	240(64.3)	133(35.7)	373(100)
2. เล่นกีฬา	57(14.3)	341(85.7)	398(100)	160(46.5)	184(53.5)	344(100)
3. เที่ยวกลางวัน	16(4)	380(96)	396(100)	242(63.4)	140(36.6)	382(100)
4. เที่ยวกลางคืน	26(6.5)	374(93.5)	400(100)	183(48.7)	193(51.3)	376(100)
5. ไปธุระ	13(3.2)	387(96.8)	400(100)	288(74.2)	100(25.8)	388(100)
6. ไปซื้อของ	12(3)	388(97)	400(100)	222(57.2)	166(42.8)	388(100)
7. ไปต่างอำเภอ	17(4.3)	382(95.7)	399(100)	342(89.5)	40(10.5)	382(100)

นักเรียนส่วนใหญ่เคยใช้รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการสวมหมวกนิรภัยในกิจกรรมที่แตกต่างกัน พบว่า นักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะมาเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 36.0 (126/359) ไปเล่นกีฬาไม่สวมหมวกมีร้อยละ 61.6 (180/292) ไปเที่ยวกลางวันไม่สวมหมวกคิดเป็นร้อยละ 37.6 (131/348)

สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมีเพียงร้อยละ 2.1-9.4 ในขณะที่ใช้รถจักรยานยนต์ภายในตัวอำเภอ และพบว่าสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อเดินทางไปต่างอำเภอร้อยละ 36.1 (99/274) สำหรับลักษณะการใช้หมวกนิรภัยถูกต้องโดยใช้สายรัดคางร้อยละ 92 (218/237) ตารางที่ 6

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนดงเจนวิทยาคม

กิจกรรม	การใช้รถจักรยานยนต์			การสวมหมวกนิรภัย				ลักษณะการใช้หมวก			
	ไม่เคย (%)	เคย (%)	รวม (%)	ไม่สวม (%)	นานๆ ครั้ง (%)	บางครั้ง (%)	ทุกครั้ง (%)	รวม (%)	ใช้สายรัดคาง (%)	ไม่ใช้สายรัดคาง (%)	รวม (%)
มาเรียนหนังสือ	18 (4.8)	358 (95.2)	376 (100)	126 (36.0)	120 (33.5)	102 (28.4)	11 (3.1)	359 (100)	194 (84.4)	36 (15.6)	230 (100)

กิจกรรม	การใช้รถจักรยานยนต์			การสวมหมวกนิรภัย				ลักษณะการใช้หมวก			
	ไม่เคย (%)	เคย (%)	รวม (%)	ไม่สวม (%)	นานๆครั้ง (%)	บางครั้ง (%)	ทุกครั้ง (%)	รวม (%)	ใช้สายรัดคาง(%)	ไม่ใช้สายรัดคาง(%)	รวม (%)
ไปเล่นกีฬา	83 (20.8)	293 (73.3)	376 (100)	180 (61.6)	72 (24.7)	32 (11.0)	8 (2.7)	292 (100)	99 (89.2)	12 (10.8)	111 (100)
ไปเที่ยวช่วง กลางวัน	26 (6.9)	349 (93.1)	375 (100)	131 (37.6)	90 (25.9)	115 (33.0)	12 (3.5)	(348) (100)	175 (83.4)	35 (16.6)	211 (100)
ไปเที่ยวช่วง กลางคืน	93 (24.7)	283 (75.3)	376 (100)	190 (66.9)	34 (12.0)	54 (19.0)	6 (2.1)	284 (100)	71 (75.5)	23 (24.5)	94 (100)
ไปทำธุระ	43 (11.5)	332 (88.5)	375 (100)	98 (29.6)	82 (24.8)	120 (36.2)	31 (9.4)	331 (100)	175 (76.8)	53 (23.2)	228 (100)
ไปซื้อของ	34 (9.1)	341 (90.9)	375 (100)	165 (48.7)	79 (23.3)	83 (24.5)	12 (3.5)	339 (100)	143 (86.1)	23 (13.9)	166 (100)
เดินทางไปต่าง อำเภอ	94 (25.5)	274 (74.5)	(368) (100)	31 (11.4)	59 (21.5)	85 (31.0)	99 (36.1)	274 (100)	218 (92.0)	19 (8.0)	237 (100)

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย คืออายุ ระยะเวลาใช้รถ การรับรู้โอกาสเสี่ยง เป็นความสัมพันธ์ในทางลบกับความตั้งใจ คืออายุ ระยะเวลาใช้และการรับรู้โอกาสเสี่ยงมากขึ้น ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยลดลง ในขณะที่บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงเป็นความสัมพันธ์เชิงบวก คือ เมื่อได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มอ้างอิงจะมีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกคือ ประสิทธิภาพการได้รับอุบัติเหตุเป็นความสัมพันธ์เชิง

บวก เมื่อมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมากขึ้นจะมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น การรับรู้ความรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคเป็นความสัมพันธ์ในทางลบ คือเมื่อรับรู้ถึงความรุนแรงมาก และรับรู้ถึงอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยมาก พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยลดลง ทศนคติและบรรทัดฐานเป็นความสัมพันธ์ในทางลบ ถึงแม้ทัศนคติและบรรทัดฐานจะดีขึ้นแต่พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยลดลง บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ทั้งความตั้งใจและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆกับความตั้งใจและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

ตัวแปร	ความตั้งใจ		พฤติกรรม	
	r	p-value	r	p-value
ปัจจัยประชากรและสังคม				
- อายุ	-.241	0.001**	.107	0.73
- ค่าใช้จ่ายที่ได้รับ	-.024	.261	.088	.261
ปัจจัยสภาพการจราจร				
- ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ	.035	.538	.182	.02*
- ระยะเวลาการจราจร	-.187	0.001**	.016	.842
- ระยะทาง จันทน์ - สุกรี	-.012	.830	.014	.858
- ระยะทาง เสาร์ - อาทิตย์	-.034	.560	-.135	.086
ปัจจัยความเชื่อด้านสุขภาพ				
- รับรู้โอกาสเสี่ยง	-.309	0.001**	-.012	.881
- รับรู้ความรุนแรง	-.002	.970	-.271	.001**
- รับรู้ประโยชน์	.065	.247	.102	.194
- รับรู้อุปสรรค	.080	.155	-.179	.022*
ทัศนคติ	.079	.157	-.254	.001**
บรรทัดฐาน	.324	.001**	-.220	.005**

*หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ,** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 8 การวิเคราะห์ถดถอยของปัจจัยประชากรและสังคม ปัจจัยสภาพการจราจร ปัจจัยความเชื่อด้านสุขภาพ ทัศนคติ การสวมหมวกนิรภัย บรรทัดฐาน

ข้อความ	ขั้นตอนที่1		ขั้นตอนที่2		ขั้นตอนที่3		ขั้นตอนที่4		ขั้นตอนที่5	
	B	Beta	B	Beta	B	Beta	B	Beta	B	Beta
ตัวแปร										
บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย	2.180	0.376	2.120	0.366	1.932	0.333	1.871	0.323	1.875	0.323
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกตรวจจับฝ่าฝืนกฎหมายจราจร			-	-0.303	-3.165	-0.302	-3.109	-0.297	-3.209	-0.307
อายุ			3.175		-1.715	-0.192	-1.634	-0.183	-1.993	-0.224
เพศชาย							-5.443	-0.126	-5.774	-0.134
รายได้									0.003	0.127
ค่า constant		9.834		26.413		59.637		62.656		66.218
R		0.376		0.483		0.519		0.534		0.547
R ²		0.141		0.233		0.269		0.285		0.299
R ² change		0.141		0.092		0.036		0.016		0.014
F		44.139		40.638		32.680		26.409		22.562

จากตารางที่ 8 พบว่าปัจจัยประชากรและสังคม คือ อายุ เพศชาย รายได้ ปัจจัยความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการถูกตรวจจับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และบรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัยมีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หรืออธิบายตัวแปรปรวนของความตั้งใจการสวมหมวกนิรภัยในนักเรียน ได้ร้อยละ 29.9 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์มีบางค่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงตัดตัวแปรบางตัวออกไปเพื่อจะได้สมการถดถอยพหุและแบบจำลองความสัมพันธ์ที่ดีที่สุด ในการอธิบายความสัมพันธ์ของความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจการสวมหมวกนิรภัยระดับปานกลาง ($R=0.547$) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ($\text{Constant} = 66.218$) ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง ($\beta = 0.323$) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการรับอุบัติเหตุและถูกตำรวจจับ ($\beta = -0.307$) อายุ ($\beta = -0.224$) เพศชาย ($\beta = -0.134$) รายได้ ($\beta = 0.127$) โดยปัจจัยเหล่านี้ สามารถทำนายการเปลี่ยนแปลงความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้ร้อยละ 14.1

อภิปรายผล

ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมมีระดับความตั้งใจสูง อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาตามสภาพการณ์ต่างๆ แล้วจะพบว่าระดับความตั้งใจจะ

เป็นไปตามสภาพการณ์ สภาพการณ์ที่มีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยเกินร้อยละ 50 จะพบได้ จากการใช้รถจักรยานยนต์มาเรียนหนังสือ ใช้รถจักรยานยนต์ไปเที่ยวกลางวัน ใช้รถจักรยานยนต์ไปทำธุระ ใช้รถจักรยานยนต์ไปซื้อของ โดยเฉพาะใช้รถจักรยานยนต์ไปต่างอำเภอมีความตั้งใจสูงที่จะสวมหมวกนิรภัย ส่วนการใช้รถจักรยานยนต์ไปเล่นกีฬาและไปเที่ยวกลางคืน มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่า ร้อยละ 50 อาจเป็นเพราะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ประเมินว่าสภาพการณ์ใดบ้างที่มีโอกาสเสี่ยงสูงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และได้รับความรุนแรงสูง ประกอบกับการประเมินผลประโยชน์และผลเสียที่จะได้รับจากการสวมหมวกนิรภัยในสภาพการณ์ต่างๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันสามารถป้องกันแสงแดดได้ การสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่ถูกตำรวจจับ โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์ไปต่างอำเภอจะมีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยสูง ส่วนในตอนกลางคืนการสวมหมวกนิรภัยอาจจะทำให้มองเห็นสิ่งรอบข้างไม่ชัดเจน

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยจะเห็นว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย คือ บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการรับอุบัติเหตุและถูกตำรวจจับ อายุ เพศชาย รายได้ ส่วนปัจจัยอื่นๆ ประสิทธิภาพการได้รับอุบัติเหตุ ประสิทธิภาพสวมหมวกนิรภัย ประสิทธิภาพขี่ ความเป็นเจ้าของหมวก ระยะทาง ปัจจัยความเชื่อสุขภาพด้านความรุนแรง ปัจจัยความเชื่อสุขภาพด้านประโยชน์ ปัจจัยความเชื่อสุขภาพด้านอุปสรรค ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัย เพศหญิง ไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย ผลการวิจัยแสดงว่า บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง มี

ความสำคัญต่อการทำนายความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยมากกว่าปัจจัยอื่น

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ นายแพทย์ไพฑูรย์ ธนเกียรติสกุล นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรมป้องกัน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพะเยา คุณชัชวาลย์ วงศ์เรือง และคุณสรสนีย์ วงศ์เรือง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพะเยา ที่กรุณาให้คำแนะนำแก้ไขและตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า จนทำให้การศึกษานี้สมบูรณ์ ขอขอบคุณผู้บริหาร บุคลากรและนักเรียนโรงเรียนดงเจนวิทยาคม ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือเป็นอย่างยิ่งในการเก็บข้อมูลและตอบแบบสอบถาม

เอกสารอ้างอิง

1. งานข้อมูลข่าวสาร กลุ่มควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและปัญหาจากสุรา สำนักงานโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. จำนวนการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุชนส่งทั่วประเทศ กรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค จำแนกรายเดือน ปี พ.ศ. 2545(มกราคม-กันยายน). สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2546. จาก: <http://www.thai.net/accident/stat.html>
2. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขและภูมิภาค. สถานการณ์อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2546 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2546-2 มกราคม 2546. สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2546.
3. จาก: http://www.thai.net/accident/data/newyear/newy_sit45.htm
4. งานข้อมูลข่าวสาร กลุ่มงานวิชาการ สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2546. จำนวนการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุชนส่งของสำนักงานสาธารณสุขและโรงพยาบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2543-2544 จาก: http://www.thai.net/accident/data/stat/inju_dead_miad.htm
5. พัทรี พวงมาลัย. การศึกษาการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัยที่มารับบริการ ในโรงพยาบาลพะเยา. จังหวัดพะเยา: โรงพยาบาลพะเยา; 2541.
6. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพะเยา. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ปีงบประมาณ 2541 – 2545. พะเยา: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพะเยา; 2546.
7. เพ็ญประภา ศิวโรจน์, สมพงษ์ โมราฤทธิ์ และธานินทร์ ฉัตรากิบาล. การประเมินผลนโยบายป้องกันการบาดเจ็บจากรถจักรยานของรัฐบาลในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 จังหวัดเชียงใหม่ และ ลำปาง; 2546.
8. สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ และ กรรณิการ์ สุขเกษม. เทคนิคทางสถิติขั้นสูงสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยไมโครคอมพิวเตอร์และโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS PC+ การวิเคราะห์การถดถอย แนวคิดวิธีการและการประยุกต์ใช้ เล่มที่ 5. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เลียงเชียง; 2536.