# ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย

# Factors Predicting Safely Motorcycle Driving Behavior Among the Elderly in Wiang Pa Pao District, Chiang Rai Province


**อรทัย สุดเล็ก* ส.ม.** Orrathai Sutlek* M.P.H.

**ศศิวิมล บุตรสีเขียว** Ph.D. (Occupational Health and Safety)** Sasivimol Bootsikeaw** Ph.D. (Occupational Health and Safety)

**น้ำเงิน จันทรมณี** ปร.ด. (วิศวกรรมทางการแพทย์)** Namngern Chantaramanee** Ph.D. (Medical Engineering)

** นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา*

*Master of Public Health Program Student, School of Public Health, University of Phayao*

*** คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา School of Public Health, University of Phayao*



**Received:** May 5, 2025 **Revised:** Sep 18, 2025 **Accepted:** Dec 25, 2025



## บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาที่สำคัญอันดับต้นๆ ที่ทำให้ประชาชนเสียชีวิต พบแนวโน้มผู้เสียชีวิตเป็นผู้สูงอายุมากขึ้น การศึกษานี้เป็นวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ กลุ่มตัวอย่างคือผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย จำนวน 424 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปด้วยสถิติเชิงพรรณนา และปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง กล่าวคือ มีพฤติกรรมที่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ร้อยละ 96.23 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ได้แก่ ปัญหาด้านการได้ยิน การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการรับรู้ความสามารถของตนเอง ตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ ได้แก่ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถของตนเอง และการรับรู้ความรุนแรง ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ ได้ร้อยละ 24.50 ($p<0.05$) ผลการวิจัยครั้งนี้สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางจรจรของผู้สูงอายุในพื้นที่ได้



**คำสำคัญ:** ปัจจัยทำนาย, พฤติกรรม, การขับขี่รถจักรยานยนต์, ผู้สูงอายุ

ABSTRACT

Motorcycle accidents are one of the leading causes of death in Thailand, with an increasing number of fatalities among the elderly. This descriptive cross-sectional study aimed to investigate the predictive factors of safe motorcycle riding behavior among elderly. The sample consisted of 424 elderly motorcycle riders residing in Wiang Pa Pao District, Chiang Rai Province, selected through a multistage sampling method. Data were collected using a validated questionnaire. Descriptive statistics were employed to analyze general data analysis, and multiple regression was conducted to identify predictive factors. The findings revealed that the majority of elderly individuals exhibited a high level of safe motorcycle riding behavior, with 96.23% of the participants demonstrated good practices. Factors significantly associated with safe riding behavior encompassed hearing problems, perceived susceptibility, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers, and self-efficacy. The significant predictors were perceived barriers, self-efficacy, and perceived severity, which collectively accounted for 24.50% of the variance in safe motorcycle riding behavior ($p$<0.05). The results of this study can be used to develop effective strategies for promoting safe motorcycle riding and to reduce traffic-related injuries and fatalities among the elderly in the local community.

**Key words:** Predictive factors, Behavior, Motorcycle riding, Elderly

## บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญอันดับต้นๆ ที่ทำให้ประชาชนสูญเสียชีวิต ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพ พิการ บาดเจ็บ รวมถึงก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของทั้งตัวผู้ขับขี่หรือผู้อื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกพบว่าในปี พ.ศ. 2564 ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนน จำนวน 1.19 ล้านคน ร้อยละ 66 ของผู้เสียชีวิตอยู่ในกลุ่มอายุ 18-59 ปี และร้อยละ 19 เป็นผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป

รถจักรยานยนต์ถือเป็นรูปแบบยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากกว่ารูปแบบยานพาหนะอื่นๆ กว่าร้อยละ 48 (World Health Organization, 2023) สำหรับประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่ 15,014 คน ในปี พ.ศ. 2565 พบว่าร้อยละ 38.60 ของผู้เสียชีวิตอยู่ในกลุ่มอายุ 36-60 ปี รองลงมาร้อยละ 20.68 อยู่ในกลุ่มอายุ 25-35 ปี และร้อยละ 17.33 เป็นผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป และในปี 2566 พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 14,118 คน โดยร้อยละ 37.65 ของผู้เสียชีวิตอยู่ในกลุ่มอายุ 36-60 ปี รองลงมาร้อยละ 22.43 อยู่ในกลุ่มอายุ 25-35 ปี และร้อยละ 17.95 เป็นผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป โดยพบว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 80.82 และในจังหวัดเชียงรายปี พ.ศ. 2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 339 คน พบว่าร้อยละ 34.28 ของผู้เสียชีวิตอยู่ในกลุ่มอายุ 36-60 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.70 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2568)

สำหรับปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ. 2564 ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2565) และจากการศึกษาของ ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์ (2564) พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ พฤติกรรมเมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย และปัญหาด้านการเคลื่อนไหว ซึ่งจากการศึกษาของณัฐชยา พวงทอง และอรวรรณ กีรติสิโรจน์ (2565) พบว่าผู้สูงอายุที่ปัญหาทางการเคลื่อนไหว หรือผู้สูงอายุที่เคยหกล้ม แม้ไม่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง แต่จะเกิดอาการวิตกหวาดกลัวการหกล้มซ้ำ ทำให้ไม่กล้าใช้ชีวิตตามปกติ ส่งผลให้คุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ ลดลงไปด้วย ซึ่งสอดคล้องกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่อธิบายไว้ว่าบุคคลที่จะสามารถปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคหรือหลีกเลี่ยงการเกิดโรคได้ จะต้องมีความเชื่อว่าตนเป็นบุคคลที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคนั้น เมื่อเกิดเป็นโรคขึ้นจะทำให้เกิดความรุนแรง รวมทั้งมีผลกระทบต่อการดำรงชีวิต ในการปฏิบัติกิจกรรมใดๆ ต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านอื่นๆ เช่น ความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่าย ความยากลำบาก และอุปสรรคต่างๆ เป็นต้น ซึ่งการปฏิบัติตนตามคำแนะนำจะเป็นประโยชน์และช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคได้ (Maiman & Becker, 1974)

อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย มีรายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรสูงที่สุดในจังหวัดเชียงราย สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร พบว่าในปี พ.ศ. 2566 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 25 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 36 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 19-24 ปี ร้อยละ 28 และกลุ่มอายุ 36-60 ปี ร้อยละ 20 โดยเป็นอุบัติเหตุบนถนนกรมทางหลวงมากที่สุด ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 76 (โรงพยาบาลเวียงป่าเป้า, 2567) ซึ่งสูงกว่าปี พ.ศ. 2565 ที่มีผู้สูงอายุเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนร้อยละ 21.72 และอัตราการเสียชีวิตมากกว่าระดับประเทศถึงร้อยละ 18.05 ในปี พ.ศ. 2566 และเมื่อศึกษาข้อมูลในฐานข้อมูลของโรงพยาบาลเวียงป่าเป้าย้อนหลัง 5 ปี พบอัตราการเสียชีวิตของผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในทุกปี ประกอบกับเมื่อเข้าสู่วัยผู้สูงอายุจะมีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย และการมีโรคประจำตัว เช่น มองเห็นไม่ชัด หูตึง อาจไม่ได้ยินเสียงรถ เสียงแตร เวลาข้ามถนนระบบการทรงตัวไม่ดี จึงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุทางจราจรได้ (โรงพยาบาลเวียงป่าเป้า, 2565) สอดคล้องกับการศึกษาของปนัดดา หนูน้อย และคณะ (2565) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้สูงอายุพบว่าในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา ความชุกการเกิดอุบัติเหตุของผู้สูงอายุร้อยละ 43.1 โดยสาเหตุหลักเกิดจากการพลัดตกหกล้ม ร้อยละ 30.3 และอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 2.0 และผู้สูงอายุที่มีโรคประจำตัวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่มีโรคประจำตัว 1.7 เท่า และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรของผู้สูงอายุคือ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สอดคล้องกับการศึกษาของ รัตน์ดาวรรณ คลังกลาง และขนิษฐา นันทบุตร (2562) พบว่าอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้สูงอายุ เช่น ดื่มสุราเป็นประจำ หมดสติ เมาสุราเดินเซ หกล้ม มีแผลถลอกเล็กน้อย ขับขี่ยานพาหนะไม่ปลอดภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่รักษากฎระเบียบจราจร ดังนั้นการป้องกันด้านพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้สูงอายุจึงเป็นสิ่งสำคัญ ประกอบกับการศึกษาด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุยังมีน้อยในประเทศไทย ซึ่งจากการค้นคว้าข้อมูลพบว่ามีการศึกษาในกลุ่มวัยรุ่นและวัยแรงงานเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า นำไปสู่การจัดทำแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ และวางแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร และลดการสูญเสียชีวิตของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้าต่อไป

## วิธีการศึกษา

การศึกษาวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional descriptive research) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย จำนวน 424 คน ระหว่างเดือนตุลาคม 2567 - มีนาคม 2568

**ประชากร** คือ ผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย

**กลุ่มตัวอย่าง** คือ ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ Roscoe (1969) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากร และมีจำนวนมาก และจากการคำนวณได้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย จำนวน 385 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของการตอบแบบสอบถามการได้แบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงได้เพิ่มกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จึงมีจำนวน 424 คน จากนั้นทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1** สุ่มตำบลในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า ซึ่งมี 7 ตำบล สุ่มมา 4 ตำบล เป็นตำบลที่มีหมู่บ้านไม่ต่ำกว่า 8 หมู่บ้าน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย

**ขั้นตอนที่ 2** สุ่มเลือกหมู่บ้าน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย โดยวิธีการจับฉลากแบบไม่ใส่คืน โดยสุ่มตำบลละ 8 หมู่บ้าน ทั้งหมดจำนวน 32 หมู่บ้าน โดยมีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 424 คน แบ่งเป็นหมู่บ้านละ 14 คนโดยประมาณ

**ขั้นตอนที่ 3** สุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มแบบง่าย คือการจับฉลากรายชื่อของผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านนั้นๆ จนครบจำนวน 424 คน

**เกณฑ์การคัดเข้า** คือ ผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถอ่านภาษาไทย หรือสามารถรับฟังภาษาไทยได้ เป็นผู้ที่มีความสมัครใจและเต็มใจเข้าร่วมการศึกษาวิจัย

**เกณฑ์การคัดออก** คือ มีอาการเจ็บป่วยรุนแรง เช่น ผู้ป่วยติดเตียง ผู้ป่วยใส่เครื่องช่วยหายใจ หรือเสียชีวิตในระหว่างการศึกษา และสติสัมปชัญญะไม่สมบูรณ์ เช่น ผู้สูงอายุความจำเสื่อม

**เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา** ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

**ส่วนที่ 1** แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลเป็นแบบสอบถามปลายปิด จำนวน 11 ข้อ ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพ การศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน โรคประจำตัว ชนิดของโรคประจำตัว ปัญหาสุขภาพด้านการเคลื่อนไหว ปัญหาสุขภาพด้านการมองเห็น ปัญหาสุขภาพด้านการได้ยิน ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และชนิดของใบอนุญาตขับขี่

**ส่วนที่ 2** แบบสอบถามการรับรู้ของบุคคลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 30 ข้อ ประกอบด้วย การรับรู้จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านละ 6 ข้อ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 3 ระดับ คือ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ และไม่เห็นด้วย โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน (ลักษณีย์ บุญขาว และคณะ, 2565) คือ ระดับคะแนนทางบวกเป็น 3,2,1 และระดับคะแนนทางลบเป็น 1,2,3 ตามลำดับ

ทั้งนี้การแปลผลคะแนนการรับรู้ของบุคคลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แบ่งเป็น 3 ระดับ (Best, 1997) คือ การรับรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับดี (คะแนนเฉลี่ย 2.35-3.00 คะแนน) ระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย 1.68-2.34 คะแนน) และระดับน้อย (คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.67 คะแนน)

**ส่วนที่ 3** แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 15 ข้อ ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 9 ข้อ การดูแลสุขภาพให้พร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 4 ข้อ และการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ จำนวน 2 ข้อ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) คือ ปฏิบัติ

เป็นประจำ ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติเลย โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน (ลักษณีย์ บุญขาว และคณะ, 2565) คือ ระดับคะแนนทางบวกเป็น 3,2,1 และระดับคะแนนทางลบเป็น 1,2,3 ตามลำดับ

ทั้งนี้การแปลผลคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 3 ระดับ (Best, 1997) คือ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง (คะแนนเฉลี่ย 2.35-3.00 คะแนน) ระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย 1.68-2.34 คะแนน) และระดับน้อย (คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.67 คะแนน)

**การตรวจสอบเครื่องมือ**

แบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้น ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 คน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน และผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการ มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ทั้งฉบับเท่ากับ 0.98 จากนั้นนำไปทดลองใช้กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.71

**ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล**

1. ผู้ศึกษาส่งหนังสือชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลไปยังอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เป็นผู้ช่วยวิจัย ตำบลละ 8 คน จำนวน 4 ตำบล เพื่อประสานการเก็บรวมรวมข้อมูล

2. ผู้ศึกษาเข้าพบกับ อสม. ที่เกี่ยวข้องในการเก็บรวมรวมข้อมูล เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์และขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และให้กลุ่มตัวอย่างลงนามในใบยินยอมเข้าร่วมการศึกษา

3. ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามโดย อสม. เป็นผู้สัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง

4. ผู้ศึกษานำแบบสอบถามมาตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

**การวิเคราะห์ข้อมูล**

วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยสถิติไคสแควร์ และสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันตามลักษณะของข้อมูล และการวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุด้วยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้น โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

**การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง**

งานวิจัยนี้ผ่านการพิจารณาและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยพะเยา เลขที่ อว 7308/ว2161 รับรองวันที่ 27 กันยายน 2567

## ผลการศึกษา

**1. ข้อมูลทั่วไป**

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 58.25 อายุเฉลี่ย 67.23 ปี (S.D.=5.59) ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 74.53 จบการศึกษาชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 80.42 มีรายได้เฉลี่ย 5,230.61 บาทต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างมีโรคประจำตัวร้อยละ 56.84 โดยโรคความดันโลหิตสูงมากที่สุด ร้อยละ 30.66 ปัญหาสุขภาพทางกายที่พบคือ ปัญหาด้านการเคลื่อนไหว ร้อยละ 7.78 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 31-40 ปี มากที่สุด ร้อยละ 38.44 มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ร้อยละ 38.21 ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 62.74 ซึ่งเป็นใบอนุญาตแบบตลอดชีพ ร้อยละ 42.22

**2. การรับรู้ของบุคคลและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย**

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ มีระดับการรับรู้ของบุคคลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับดี ร้อยละ 97.64 และมีระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง ร้อยละ 96.23 ดังตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** จำนวนและร้อยละของระดับการรับรู้ของบุคคลและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย (n=424 คน)

| ตัวแปร | จำนวน | ร้อยละ | ค่าเฉลี่ย | S.D. | แปลผล |
|---|---|---|---|---|---|
| **การรับรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย** | | | 2.98 | 0.15 | ดี |
| ระดับดี (2.35-3.00 คะแนน) | 414 | 97.64 | | | |
| ระดับปานกลาง (คะแนน 1.68-2.34) | 10 | 2.36 | | | |
| ระดับน้อย (คะแนน 1.00-1.67) | 0 | 0 | | | |
| **พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย** | | | 2.96 | 0.19 | สูง |
| ระดับสูง (ระดับคะแนน 2.35-3.00) | 408 | 96.23 | | | |
| ระดับปานกลาง (ระดับคะแนน 1.68-2.34) | 16 | 3.77 | | | |
| ระดับน้อย (ระดับคะแนน 1.00-1.67) | 0 | 0 | | | |

**3. ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย** จากการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ปัญหาสุขภาพทางกายด้านการได้ยิน มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ (n=424 คน)

| ปัจจัยส่วนบุคคล | พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย | | | | $\chi^2$ | *p*-value |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ระดับดี | | ระดับปานกลาง | | | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | |
| **เพศ** | | | | | 1.438 | 0.230 |
| ชาย | 240 | 97.17 | 7 | 2.83 | | |
| หญิง | 168 | 94.92 | 9 | 5.08 | | |
| **อายุ** | | | | | 0.185 | 0.667 |
| <65 ปี | 149 | 96.75 | 5 | 3.25 | | |
| ≥65 ปี | 259 | 95.93 | 11 | 4.07 | | |
| **รายได้เฉลี่ย** | | | | | 0.110 | 0.740 |
| <5,000 บาทต่อเดือน | 264 | 96.00 | 11 | 4.00 | | |
| ≥5,000 บาทต่อเดือน | 144 | 96.64 | 5 | 3.36 | | |
| **สถานภาพ** | | | | | 0.328 | 0.955 |
| โสด/หม้าย/หย่าร้าง | 103 | 95.37 | 5 | 4.63 | | |
| สมรส | 305 | 96.52 | 11 | 3.48 | | |
| **ระดับการศึกษา** | | | | | 2.372 | 0.668 |
| ไม่เคยเรียน | 21 | 91.30 | 2 | 8.70 | | |
| ประถมศึกษา | 328 | 96.19 | 13 | 3.81 | | |
| มัธยมศึกษาขึ้นไป | 59 | 98.33 | 1 | 1.67 | | |

**ตารางที่ 2** ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ (n=424 คน) (ต่อ)

| ปัจจัยส่วนบุคคล | พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย | | | | $\chi^2$ | *p*-value |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ระดับดี | | ระดับปานกลาง | | | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | |
| **โรคประจำตัว** | | | | | 1.161 | 0.281 |
| มี | 234 | 97.10 | 7 | 2.90 | | |
| ไม่มี | 174 | 95.08 | 9 | 4.92 | | |
| **ปัญหาสุขภาพทางกายการเคลื่อนไหว** | | | | | 1.403[a] | 0.625 |
| มี | 33 | 100.00 | 0 | 0.00 | | |
| ไม่มี | 375 | 95.91 | 16 | 4.09 | | |
| **ปัญหาสุขภาพทางกายการได้ยิน** | | | | | 12.166 | <0.001* |
| มี | 29 | 85.29 | 5 | 14.71 | | |
| ไม่มี | 379 | 97.18 | 11 | 2.82 | | |
| **ปัญหาสุขภาพทางกายด้านการมองเห็น** | | | | | 0.217 | 0.641 |
| มี | 37 | 94.87 | 2 | 5.13 | | |
| ไม่มี | 371 | 96.36 | 14 | 3.64 | | |
| **ประสบการณ์การขับขี่** | | | | | 2.70 | 0.100 |
| <35 ปี | 147 | 94.23 | 9 | 5.77 | | |
| ≥35 ปี | 261 | 97.39 | 7 | 2.61 | | |
| **ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์** | | | | | 1.154 | 0.283 |
| มี | 258 | 96.99 | 8 | 3.01 | | |
| ไม่มี | 150 | 94.94 | 8 | 5.06 | | |
| **ชนิดของใบอนุญาตขับขี่** | | | | | 2.054 | 0.358 |
| สอบรับใบอนุญาตแบบต่ออายุ | 83 | 95.40 | 4 | 4.60 | | |
| สอบรับใบอนุญาตแบบตลอดชีพ | 175 | 97.77 | 4 | 2.23 | | |
| ไม่มีใบขับขี่ | 150 | 94.94 | 8 | 5.06 | | |

*$p$-value<0.05, [a]Fisher's Exact test

**4. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ** พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) (n=424 คน)

| การรับรู้ของบุคคล | พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย | |
|---|---|---|
| | r | *p*-value |
| การรับรู้โอกาสเสี่ยง | 0.377 | <0.001* |
| การรับรู้ความรุนแรง | 0.355 | <0.001* |
| การรับรู้ประโยชน์ | 0.181 | <0.001* |
| การรับรู้อุปสรรค | 0.446 | <0.001* |
| การรับรู้ความสามารถของตนเอง | 0.302 | <0.001* |

* *p*-value<0.05

**5. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย**

ปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย จำนวน 5 ตัวแปร พบว่ามี 3 ตัวแปรที่ทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย ดังสมการทำนาย คือ Y=1.605+0.120(X1)+0.136(X2)+0.132(X3) เท่ากับร้อยละ 24.50 ดังตารางที่ 5

**ตารางที่ 5** ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุ (n=424 คน)

| ตัวแปรทำนาย | b | S.E. | Beta | t | *p*-value |
|---|---|---|---|---|---|
| ค่าคงที่ | 1.605 | | | | |
| การรับรู้อุปสรรค (X1) | 0.120 | 0.013 | 0.400 | 9.363 | <0.001* |
| การรับรู้ความสามารถของตนเอง (X2) | 0.136 | 0.034 | 0.177 | 4.023 | <0.001* |
| การรับรู้ความรุนแรง (X3) | 0.132 | 0.045 | 0.128 | 2.908 | 0.004* |
| R = 0.500 $R^2$ = 0.245 F = 46.773 | | | | | |

**p*-value<0.05

## อภิปรายผล

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมที่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยพบว่าพฤติกรรมที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ จะระมัดระวังมากขึ้นเมื่อถึงทางแยก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกนกอร หลงกลาง และนูรายนา มะสารี (2563) ที่พบว่านิสิตมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยกจะหยุดรถหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง ร้อยละ 68.60 กล่าวคือบุคคลจะมีพฤติกรรมระมัดระวังมากขึ้นเมื่อถึงทางแยกหรือหยุดรถเมื่อผ่านทางแยกเพื่อป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ Leong *et al*. (2021) พบว่าการข้ามทางแยกที่ไม่มีสัญญาณให้หยุดเป็นพฤติกรรมที่มีปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ปัจจัยส่วนบุคคล โดยปัญหาสุขภาพทางกายด้านการได้ยินมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งปัญหาทางการได้ยินในผู้สูงอายุส่งผลกระทบหลายด้าน นอกจากนี้ปัญหาทางการได้ยินในผู้สูงอายุยังส่งผลต่อความสามารถทางด้านร่างกายลดลง ผู้สูงอายุอาจเกิดอาการวิงเวียนศีรษะและการทรงตัวไม่ดีเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวนิดา ราชมี (2565) พบว่าผู้สูงอายุที่มีปัญหาการได้ยิน มีโอกาสเสี่ยงหกล้มมากกว่าผู้สูงอายุที่ไม่มีปัญหา 1.7 เท่า (OR=1.7, 95%CI=1.0-3.0) และสอดคล้องกับการศึกษาของ Cheng *et al.* (2022) ที่พบว่าการสูญเสียการได้ยินที่มีอยู่เดิมของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการขนส่งทางบกในผู้ใหญ่ที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป ดังนั้นเมื่อผู้สูงอายุรับรู้ถึงปัญหาด้านการได้ยินของตนเอง และรับรู้ถึงความเสี่ยงที่จะทำให้ตนเองเกิดอุบัติเหตุ ผู้สูงอายุเหล่านี้จึงมีพฤติกรรมในการป้องกันตนเองเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือลดการบาดเจ็บที่รุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้

การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์กันสอดคล้องกับการศึกษาของชัญญากานต์ โกกะพันธ์ และคณะ (2565) พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องกับการศึกษาของวัลลีย์ อาษาไชย (2566) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงให้เห็นว่าการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขณะเลี้ยวรถ การขับย้อนศร มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ส่งผลทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยไปด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของ Wali *et al.* (2017) พบว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงลดลงอย่างมีนัยสำคัญ สีของเสื้อผ้า การฝึกขับขี่ช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและมีแนวโน้มการบาดเจ็บจากการชนลดลง และการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอก่อนการขับขี่ทำให้เกิดการชนที่สูงขึ้น 1.97 เท่า ของผู้ที่พักผ่อนเพียงพอ

การรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับการศึกษาของวรรณา อิ่มจิตต์ และคณะ (2562) ที่พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญ และการศึกษาของวัลลีย์ อาษาไชย (2566) พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญ แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ถึงผลของความรุนแรงจากการขับขี่ด้วยความเร็ว ดื่มสุราก่อนการขับขี่ พักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความรุนแรงและสร้างความสูญเสียต่อตนเองและครอบครัว ดังนั้นเมื่อรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยร่วมด้วย

การรับรู้ประโยชน์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับการศึกษาของ นัพวุฒิ ชื่นบาล และคณะ (2556) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พบว่าการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเองที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ เช่นเดียวกับการศึกษาของวรรณา อิ่มจิตต์ และคณะ (2562) พบว่าการรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ

กลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญ แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุราก่อนการขับขี่ ไม่ขับรถย้อนศร เปิดสัญญาไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวรถ ตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ การลดความเร็วในเขตชุมชน ส่งผลให้ประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยไปด้วย

การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับการศึกษาของวรรณา อิ่มจิตต์ และคณะ (2562) พบว่าการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญ จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะฝนตก ไม่ขับรถย้อนศร การตรวจสุขภาพร่างกาย ตรวจสภาพรถ การไม่ดื่มสุราก่อนการขับขี่ และลดความเร็วในการขับขี่ ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ส่งผลให้ประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับการศึกษาของวรรณา อิ่มจิตต์ และคณะ (2562) พบว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญ แสดงให้เห็นว่าการไม่บรรทุกผู้ซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่ดื่มสุราก่อนการขับขี่ ตรวจสภาพรถ การมีสุขภาพแข็งแรง ปฏิบัติตามกฎจราจร การให้สัญญาไฟก่อนเลี้ยว ทำให้ประชาชนมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ส่งผลให้ผู้สูงอายุมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุในพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยร่วมกันทำนายได้ร้อยละ 24.50 จากผลการศึกษาการรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย สอดคล้องกับแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Maiman & Becker, 1974) ที่อธิบายว่าบุคคลที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค จะเห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดี และเป็นปัจจัยสำคัญในการทำนายพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันโรคของบุคคล การรับรู้ความสามารถของตนเองและรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่อธิบายว่า บุคคลที่จะสามารถปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคหรือหลีกเลี่ยงการเกิดโรคได้ จะต้องมีความเชื่อว่าตนเป็นบุคคลที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคนั้น เมื่อเกิดเป็นโรคขึ้นจะทำให้เกิดความรุนแรง รวมทั้งมีผลกระทบต่อการดำรงชีวิต ในการปฏิบัติกิจกรรมใดๆ ต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านอื่นๆ ไว้ด้วย เช่น ค่าใช้จ่าย ความสะดวกสบาย ความยากลำบากและอุปสรรคต่างๆ เป็นต้น นอกจากนั้นการปฏิบัติตามตนตามคำแนะนำจะเป็นประโยชน์ และช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคได้ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการทำนายพฤติกรรมการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคของบุคคลได้ และการที่บุคคลมีรายได้ที่ต่างกันและมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จะทำให้บุคคลมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของวรรณา อิ่มจิตต์ และคณะ (2562) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่าการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมีนัยสำคัญ และสอดคล้องกับการศึกษาของ นิธิพงศ์ ศรีเบญจมาศ และคณะ (2564) ที่ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่าปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้สูงที่สุดคือ การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุ รองลงมาคือ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และอายุ ตามลำดับ และสอดคล้องกับการศึกษาของ Jalaludin *et al*. (2022) ที่พบว่าปัจจัยทำนายที่กำหนดพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักยานยนต์ในเมืองจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย คือความตั้งใจที่จะประพฤติตนอย่างปลอดภัย จะเห็นได้ว่าปัจจัยและความสามารถในการทำนายมีความแตกต่างกัน เนื่องจากการประยุกต์ใช้แนวคิดทฤษฎีที่แตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่และลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ด้วยบริบทของพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้ามีเส้นทางจราจรทางหลวงหมายเลข 118 เป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีลักษณะ 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จึงจำเป็นต้องขับผ่าน 4 ช่องจราจรเมื่อต้องข้ามผ่าน และเมื่อผู้ขับขี่เป็นผู้สูงอายุ การตัดสินใจและการเคลื่อนไหวที่ช้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่ากลุ่มวัยอื่นๆ ดังนั้นเมื่อผู้สูงอายุเกิดการรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติตน ส่งผลทำให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และจากการศึกษาข้อมูลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในผู้สูงอายุยังมีน้อย ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้สูงอายุด้วยกันได้ จึงทำให้ผลการทำนายมีความแตกต่างกัน

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนควรส่งเสริมการรับรู้โอการสการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุ เพื่อให้เกิดความตระหนักและสามารถตัดสินใจปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้อง เช่น การอบรมให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย

2. ผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ ควรได้รับการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้ผู้สูงอายุมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้อง

3. ควรมีการส่งเสริมเรื่องการตรวจสุขภาพของผู้สูงอายุอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยเฉพาะการตรวจการมองเห็น และการได้ยิน

### ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกในประเด็นการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้สูงอายุและสามารถนำผลที่ได้ไปใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาในพื้นที่

2. ควรมีพัฒนาโปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุ และนำไปประยุกต์ใช้ในประชากรกลุ่มอายุอื่นๆ เช่น นักเรียนระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา ให้สามารถปฏิบัติตนได้อย่างเหมาะสมเมื่อมีการขับขี่รถจักรยานยนต์

## ข้อจำกัดของการวิจัย

แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาอาจจะมีเนื้อหาที่มากเกินไปสำหรับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้สูงอายุ และแบบสอบถามมีข้อคำถามทั้งทางบวกและทางลบในหัวข้อเดียวกัน ซึ่งอาจจะมีการตีความผิดหรือสับสนได้ง่าย

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณสาธารณสุขอำเภอ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล และขอขอบคุณอาสาสมัครทุกท่านที่ให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ ทำให้การศึกษาครั้งนี้ดำเนินไปได้จนสำเร็จด้วยดี

## เอกสารอ้างอิง

กนกอร หลงกลาง และนูรายนา มะสาลี. (2563). การศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง. วิทยาศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย). คณะวิทยาการสุขภาพและการกีฬา. พัทลุง: มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง.

ชัญญากานต์ โกกะพันธ์, ลักษณีย์ บุญขาว, ดวงเดือน ปลดรัมย์ และนลินี เพ็ชรฉกรรจ์. (2565). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ, 15(2), 60-72. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JSH/article/view/250217

ณัฐชยา พวงทอง และอรวรรณ กีรติสิโรจน์. (2565). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการหกล้มของผู้สูงอายุ อำเภอทัพทัน จังหวัดอุทัยธานี. วารสารวิจัยสุขภาพและการพยาบาล, 38(1), 73-85. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://he01.tci-thaijo.org/index.php/bcnbangkok/article/view/246427

นัพวุฒิ ชื่นบาล, ตรีอมร วิสุทธิศิริ และพรเลขา บรรหารศุภวาท. (2556). การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล https://trsl.thairoads.org/FileUpLoad/1312/140608001312.pdf

นิธิพงศ์ ศรีเบญจมาศ, ปาริฉัตร เทือกคำซาว และศิรินพร จันทะคุณ. (2564). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารไทยเภสัชศาสตร์และวิทยาการสุขภาพ, 16(1), 16-22. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://ejournals.swu.ac.th/index.php/pharm/article/view/13407

ปนัดดา หนูน้อย, มาริษา เพิ่มทองมาก, สุธินี มีอยู่ และคณะ. (2565). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้สูงอายุ ตำบลดอนยาง อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี. การประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 14 มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม; 7-8 กรกฎาคม 2565; มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม. นครปฐม: สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม.

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. วารสารชุมชนวิจัยและพัฒนาสังคม, 15(3), 30-42. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://so04.tci-thaijo.org/index.php/NRRU/article/view/244947/172134

รัตน์ดาวรรณ คลังกลาง และขนิษฐา นันทบุตร. (2562). สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในผู้สูงอายุและการดูแลตนเองเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ. วารสารการพยาบาลและการดูแลสุขภาพ, 37(3), 164-172. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://he01.tci-thaijo.org/index.php/jnat-ned/article/view/219736

โรงพยาบาลเวียงป่าเป้า. (2567). รายงานอุบัติเหตุทางถนนที่มารักษาที่โรงพยาบาลเวียงป่าเป้า [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2567]. แหล่งข้อมูล: https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/11ea72f4-edbf-4947-86fa-8eaaa5adbe5c/page/Hg6bE

ลักษณีย์ บุญขาว, ชลธิชา มะยุรา, ภูวนันท์ มาตรา และวิไลวรรณ โสภา. (2565). ระบบการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนและผู้ปกครองในโรงเรียนเครือข่ายมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. วารสารความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม, 31(2), 75-84. [สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2567]; แหล่งข้อมูล: https://he03.tci-thaijo.org/index.php/OHSWA/article/view/1335

วนิดา ราชมี. (2565). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพลัดตกหกล้มของผู้สูงอายุ เขตสุขภาพที่ 6 [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2567]. แหล่งข้อมูล: https://hpc6.anamai.moph.go.th/th/cms-of-15/download/?did=213400&id=91524&reload=

วรรณา อิ่มจิตต์, ณัฐกฤตา ศิริโสภณ, กรัณฑรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ์, อัจริยะ เอนก และอลิสา นิติธรรม. (2562). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. วารสารสุขศึกษาพลศึกษา และสันทนาการ, 45(2), 115-166. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://so03.tci-thaijo.org/index.php/tahper/article/view/243381/164813

วัลลีย์ อาษาไชย. (2566). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2567]; แหล่งข้อมูล: https://backoffice.udpho.org/openaccess/control/download.php?id=MjMy.

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2568). การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2568]; แหล่งข้อมูล: https://www.thairsc.com/data-compare

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2565). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564 [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2567]; แหล่งข้อมูล: https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf

Roscoe, J. T. (1969). Fundamental Research Statistics for the Behavioral Sciences. New York: Holt Rinehart and Winston.

Jalaludin, J., Widyaningsih, N., & Dwiatmoko, H. (2022). Theory of planned behavior application on motorcycle rider safety behavior. Astonjadro: Ceaesj, 11(1), 198-206. [cited 2025 October 20]; Available from: https://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/ASTONJADRO/article/view/5990/3290.

Leong, L. V., Mohd Shafie, S. A., Gooi, P. K., & Goh, W. C. (2021). Assessing self-reported risky riding behavior of motorcyclists at unsignalized intersections for sustainable transportation. Sustainability, 13(16), 9144. [cited 2025 October 20]; Available from: https://doi.org/10.3390/su13169144

Maiman, L. A. & Becker, M. H. (1974). The health belief model: Origins and correlates in psychological theory. Health Education Monographs, 2(4), 336-353. [cited 2025 October 20]; Available from: https://doi.org/10.1177/109019817400200404

Wali, B., Khattak, A. J., & Khattak, A. J. (2018). A heterogeneity based case-control analysis of motorcyclist's injury crashes: Evidence from motorcycle crash causation study. Accident Analysis & Prevention, 119, 202-214. [cited 2025 October 20]; Available from: https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.07.024

World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023 [online]. [cited 2024 June 10]; Available from: https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/46275f9f-ef66-4892-8ddd-a496ef8c1b74/content

Cheng, Y. F., Xirasagar, S., Yang, T. H., Kuo, N. W., & Lin, H. C. (2022). Association of hearing loss with land transport accidents: a nationwide population-based study. International Journal of Audiology, 61(9), 731-735. [cited 2025 October 20]. Available from: https://doi.org/10.1080/14992027.2021.1998677