

การศึกษาความชุกและปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวก นิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ในจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย

แพรวานิตย์ เนตรสุวรรณ^{1,2*} และเกรียงศักดิ์ ปันตาธรรม³

¹ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม จังหวัดเชียงราย

² คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล

³ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ

แพรวานิตย์ เนตรสุวรรณ

คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล

เลขที่ 2 ถนนวังหลัง แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700

อีเมล: praewanitpoon@gmail.com

โทรศัพท์ที่ทำงาน: 02 419 7000

DOI: 10.14456/tjem.2026.4

วันที่รับบทความ: 2025-07-21

วันที่แก้ไขบทความ: 2026-05-14

วันที่ตอบรับบทความ: 2026-07-11

บทคัดย่อ

■ บทนำ

จังหวัดเชียงรายมีแนวโน้มอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งปัจจัยสำคัญคือการไม่สวมหมวกนิรภัย

■ วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดเชียงราย

■ วิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง เก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามออนไลน์จากนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในโรงเรียนประจำอำเภอ 18 แห่ง ช่วงวันที่ 8 กรกฎาคม – 8 สิงหาคม 2567

ผลการศึกษา

จากอาสาสมัคร 1,706 ราย พบการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพียงร้อยละ 23.5 เพศชาย การมีใบอนุญาตขับขี่ การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง การมีเพื่อนหรือผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย และการได้รับการเตือนจากผู้ปกครอง มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

สรุป

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดเชียงรายยังอยู่ในระดับต่ำ โดยได้รับอิทธิพลจากปัจจัยด้านบุคคล สังคม และครอบครัว

คำสำคัญ

นักเรียนมัธยม, พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย



Prevalence and Factors Associated with Helmet-Wearing Behavior During Motorcycle Riding Among High School Students, Chiang Rai Province

Praewanit Nedsuwan^{1,2*} and Kriangsak Pintatham³

¹ Samakphi Witthayakhom school Chiang Rai

² Faculty of Medicine Siriraj Hospital, Mahidol University

³ Chiang Rai Prachanukroh hospital

*corresponding author

Praewanit Nedsuwan*

Faculty of Medicine Siriraj Hospital, Mahidol University

2 Wang Lang Rd, Siriraj, Bangkok Noi, Bangkok 10700

Email: praewanitpoon@gmail.com

Tel 02 419 7000

DOI: 10.14456/tjem.2026.4

Receive date: 2025-07-21

Revised date: 2026-05-14

Accepted date: 2026-07-11

Abstract

Introduction

Chiang Rai Province faces increasing road traffic fatalities, especially among young adults and adolescents, largely due to failure to wear motorcycle helmets.

Objective

To determine the prevalence and factors influencing helmet-wearing behavior among high school students in Chiang Rai Province.

Methods

A cross-sectional online survey was conducted among grades 7–12 students across 18 district schools from July 8 to August 8, 2024.

Results

Among 1,706 participants, only 23.5% reported wearing a helmet every time. Logistic regression revealed that male gender, having a driving license, owning a helmet, having peers/parents who wear helmets, and receiving parental reminders were significantly associated with helmet use ($p < 0.05$).

Conclusion

Helmet use among these students remains low, influenced significantly by personal, social, and family-related factors.

Keywords

Adolescents, helmet-wearing behavior

บทนำ (Introduction)

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 26.86 ต่อแสนประชากร โดยกลุ่มอายุ 15–19 ปี มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดกลุ่มหนึ่ง^{1,2} ขณะที่ประชากรกลุ่มอายุ 0–29 ปี มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 24.8³ สำหรับจังหวัดเชียงราย มีอัตราการเสียชีวิตสูงถึง 37.34 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ โดยกลุ่มอายุ 20–24 และ 15–19 ปี มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งและสองตามลำดับ¹

จากการศึกษาในอดีตเกี่ยวกับนักเรียนอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงรายเมื่อ 20 ปีก่อน พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเพศชายร้อยละ 27.0 และเพศหญิงร้อยละ 35.6⁴ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นตอนต้นมักมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ โดยเฉพาะการขับขี้อ่อนวัยอันควร และการบรรทุกผู้โดยสารเกินกำหนด การออกแบบมาตรการป้องกันและแทรกแซงจึงจำเป็นต้องมุ่งเน้นที่การสร้างความร่วมมือระหว่างครอบครัวและสถานศึกษา เพื่อร่วมกันกำกับดูแลและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ถนนของเยาวชนอย่างเป็นรูปธรรม⁵

เนื่องจากการศึกษาเดิมมุ่งเน้นกลุ่มอาชีวศึกษาและผ่านมานานถึง 20 ปี ซึ่งอาจไม่สะท้อนพฤติกรรมของนักเรียนมัธยมศึกษาในปัจจุบัน การศึกษานี้จึงจัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดเชียงราย เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนนโยบายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อไป

วิธีการศึกษา (Method)

เป็นการศึกษาเชิงสำรวจภาคตัดขวาง (cross-sectional survey) โดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ เก็บข้อมูลช่วงวันที่ 8 กรกฎาคม ถึง 8 สิงหาคม พ.ศ. 2567 คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (convenience sampling) จากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1–6 (อายุ 12–18 ปี) ในโรงเรียนประจำอำเภอทั้ง 18 แห่งของจังหวัดเชียงราย

เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion criteria):

นักเรียนที่เคยขับขี้อหรือโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างน้อย 1 ครั้งในรอบ 30 วันที่ผ่านมา และยินยอมเข้าร่วมการวิจัย

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria):

นักเรียนที่ไม่เคยใช้รถจักรยานยนต์ในรอบ 30 วัน หรือแบบสอบถามที่มีข้อมูลตัวแปรหลักไม่ครบถ้วน/ขัดแย้งกัน

จริยธรรมการวิจัย: ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย (CRPPHO No. 60/2567)

เครื่องมือวิจัยและการทดสอบ:

แบบสอบถามพัฒนาจากการทบทวนวรรณกรรมและเครื่องมือที่ผ่านการใช้ในอดีต⁶⁻⁸ ปรับปรุงเนื้อหาและตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิด้านเวชศาสตร์ฉุกเฉิน 1 ท่าน ตัวแบบสอบถามมี 5 ส่วน รวม 30 ข้อ (ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการขับขี้อ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ประวัติอุบัติเหตุ และความรู้ในการสวมหมวกนิรภัย) และผ่านการทำแบบทดสอบนำร่อง (pilot test) ในนักเรียนตัวแทน 20 รายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างภาษาก่อนนำไปใช้จริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล: คำนวณขนาดตัวอย่างขั้นต่ำได้ 420 ราย อ้างอิงสัดส่วนจากข้อมูลปี 2547⁴ ด้วยโปรแกรมคำนวณออนไลน์⁹ ผู้วิจัยประสานงานส่งหนังสือขอความร่วมมือไปยังโรงเรียนประจำอำเภอทั้ง 18 แห่งเพื่อกระจายลิงก์แบบสอบถามออนไลน์ให้กลุ่มเป้าหมายตอบด้วยตนเองผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (ใช้เวลาประมาณ 5 นาที) จากนั้นทำการคัดกรองความสมบูรณ์ของข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูล: ข้อมูลเชิงปริมาณที่มีการแจกแจงปกติระบุด้วยค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (mean $\pm$ SD) ข้อมูลที่แจกแจงไม่ปกติระบุด้วยมัธยฐานและพิสัยระหว่างควอไทล์ (median, IQR) ข้อมูลเชิงคุณภาพแสดงด้วยจำนวนและร้อยละ วิเคราะห์หาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยทดสอบตัวแปรเดียว (univariable analysis) แล้วนำตัวแปรที่มีค่า $p < 0.05$ เข้าสู่แบบจำลองการถดถอยโลจิสติกพหุตัวแปร (multiple logistic regression) เพื่อคำนวณค่า odds ratio ที่ปรับแล้ว (adjusted OR) และช่วงความเชื่อมั่น 95% (95% CI) ทั้งนี้ ปัจจัยเรื่องใบอนุญาตขับขี่จะวิเคราะห์เฉพาะนักเรียนอายุ 15 ปีขึ้นไปตามเกณฑ์กฎหมาย กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

ผลการศึกษา (Results)

จากผู้ตอบแบบสอบถามที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 1,706 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 60.1) มีอายุเฉลี่ย 14.48 ปี และศึกษาระดับมัธยมปลาย (ร้อยละ 63.4) ด้านพฤติกรรมพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 60.6 และ 74.0 ตามลำดับ) แต่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่

เพียงร้อยละ 23.5 โดยให้เหตุผลหลักในการสวมเพื่อความปลอดภัย (ร้อยละ 79.8) และเหตุผลที่ไม่สวมคือการขับขี่ในระยะทางสั้น (ร้อยละ 27.7) นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 52.3 เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 9.2 และต้องเข้ารับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินร้อยละ 40.8 แม้ว่านักเรียนจะมีความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและมาตรฐานอุตสาหกรรมในระดับสูง (ร้อยละ 88.0 และ 78.8) แต่ความรู้เรื่องกฎหมายค่าปรับสำหรับผู้โดยสารยังอยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 41.3) (ตารางที่ 1)

จากการวิเคราะห์ตัวแปรเดียว (ตารางที่ 2) พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) ได้แก่ เพศชาย การมีใบอนุญาตขับขี่ การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง การมีเพื่อนหรือผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ และการได้รับการเตือนจากผู้ปกครอง ในขณะที่ปัจจัยด้านพื้นที่อยู่อาศัย ระดับการศึกษา การพักอาศัยกับผู้ปกครอง และการเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ

เมื่อนำปัจจัยดังกล่าวมาวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกพหุตัวแปร (ตารางที่ 3) พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำสูงสุดคือการมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (AOR = 6.59) รองลงมาคืออิทธิพลจากสภาพแวดล้อมทางสังคมและครอบครัว ได้แก่ การได้รับการเตือนจากผู้ปกครอง (AOR = 3.10) การมีเพื่อนสวมหมวกนิรภัย (AOR = 3.00) และ การมีผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย (AOR = 2.50) รวมถึงปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศชาย (AOR = 1.46) และการมีใบอนุญาตขับขี่เมื่ออายุถึงเกณฑ์ (AOR = 1.41)

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ประวัติอุบัติเหตุ และความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (N = 1,706)

ปัจจัยและพฤติกรรม	จำนวน (ร้อยละ) หรือ ค่าเฉลี่ย
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป (General Demographics)	
อายุเฉลี่ย (ปี)	14.48±1.73
เพศ: หญิง	1,025 (60.1)
เพศ: ชาย	681 (39.9)
เขตที่อยู่อาศัย: ในอำเภอเมือง	397 (23.3)
เขตที่อยู่อาศัย: นอกอำเภอเมือง	1,309 (76.7)
ระดับการศึกษา: มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1 - ม.3)	625 (36.6)
ระดับการศึกษา: มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 - ม.6)	1,081 (63.4)
ที่พักอาศัย: พักที่บ้านกับผู้ปกครอง	1,554 (91.1)
ส่วนที่ 2: พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์	
อายุเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี) (mean±SD)	12.53±3.48
เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์	1,034 (60.6)
เป็นผู้ขับขี่หลัก	1,031 (60.4)
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะผู้อายุถึงเกณฑ์ 15 ปี)*	352 (20.6)
เคยถูกตำรวจเรียกตรวจหรือเปรียบเทียบปรับ	131 (7.7)
ส่วนที่ 3: พฤติกรรมและอิทธิพลทางสังคมในการใช้หมวกนิรภัย	
มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง	1,262 (74.0)
สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเมื่อขับขี่	401 (23.5)
สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเมื่อโดยสาร	255 (14.9)
เห็นเพื่อนสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่	310 (18.2)
เห็นผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่	542 (31.8)
ผู้ปกครองเตือนให้สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ	702 (41.1)
โรงเรียนมีนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	1,126 (66.0)
ส่วนที่ 4: เหตุผลในการตัดสินใจสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย	
เหตุผลหลักที่สวม: ความปลอดภัย	1,361 (79.8)
เหตุผลหลักที่สวม: กลัวตำรวจจับและปรับ	116 (6.8)
เหตุผลหลักที่ไม่สวม: ขับขี่ในระยะทางสั้น	472 (27.7)
เหตุผลหลักที่ไม่สวม: ไม่สะดวกสบาย	429 (25.1)
เหตุผลหลักที่ไม่สวม: ไม่มีหมวกนิรภัย	392 (23.0)
ส่วนที่ 5: ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์	
เคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์	893 (52.3)
- เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ (n = 893)†	82 (9.2)
- เกิดการบาดเจ็บที่ลำตัว (n = 893)†	232 (26.0)
- สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดเหตุ (n = 893)†	424 (47.5)
- เข้ารับการรักษาที่ห้องฉุกเฉิน หรือ ER visit (n = 893)†	364 (40.8)

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ประวัติอุบัติเหตุ และความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (N = 1,706) (ต่อ)

ปัจจัยและพฤติกรรม	จำนวน (ร้อยละ) หรือ ค่าเฉลี่ย
ส่วนที่ 6: ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและการสวมหมวกนิรภัย (ตอบถูก)	
ความรู้เรื่องผลกระทบอุบัติเหตุและการป้องกัน	1,327 (77.8)
หมวกนิรภัยต้องมีเครื่องหมายมาตรฐาน (มอก.)	1,345 (78.8)
ทราบวิธีการรัดสายรัดคางอย่างถูกต้อง	1,501 (88.0)
รู้โทษปรับเมื่อผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย	1,135 (66.5)
รู้โทษปรับเมื่อผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย	705 (41.3)

* คำนวณจากฐานนักเรียนที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป (n = 1,196)

† คำนวณจากฐานนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุเท่านั้น (n = 893)

ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่

ปัจจัย	สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ n/N (%)	Crude OR (95% CI)	p-value
เพศ			
ชาย	197/681 (28.9)	1.64 (1.31–2.05)	<0.001
หญิง	204/1,025 (19.9)	Ref.	–
พื้นที่อยู่อาศัย			
ในเขตอำเภอเมือง	106/398 (26.6)	1.25 (0.96–1.61)	0.090
นอกเขตอำเภอเมือง	295/1,308 (22.6)	Ref.	–
ระดับการศึกษา			
มัธยมศึกษาตอนต้น	131/625 (21.0)	1.25 (0.99–1.59)	0.066
มัธยมศึกษาตอนปลาย	270/1,081 (25.0)	Ref.	–
ที่พักอาศัย			
พักกับผู้ปกครอง	367/1,555 (23.6)	1.06 (0.71–1.59)	0.840
หอพัก	34/151 (22.5)	Ref.	–
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์			
มี	116/352 (33.0)	1.84 (1.43–2.39)	<0.001
ไม่มี	285/1,354 (21.0)	Ref.	–
การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์			
เป็นเจ้าของ	243/1,034 (23.5)	1.00	1.000
ไม่ได้เป็นเจ้าของ	158/672 (23.5)	Ref.	–
การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย			
มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง	377/1,262 (29.9)	7.46 (4.86–11.44)	<0.001
ไม่มีหรือยืม	24/444 (5.4)	Ref.	–

ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่ (ต่อ)

ปัจจัย	สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ n/N (%)	Crude OR (95% CI)	p-value
การมีเพื่อนสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ			
มี	157/310 (50.6)	4.85 (3.73–6.30)	<0.001
ไม่มี/สวมเป็นบางครั้ง	244/1,396 (17.5)	Ref.	–
การมีผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ			
มี	236/542 (43.5)	4.67 (3.69–5.92)	<0.001
ไม่มี/สวมเป็นบางครั้ง	165/1,164 (14.2)	Ref.	–
ผู้ปกครองเตือนให้สวมหมวกนิรภัย			
เตือนเป็นประจำ	290/702 (41.3)	5.66 (4.42–7.26)	<0.001
ไม่เตือน/เตือนเป็นบางครั้ง	111/1,004 (11.1)	Ref.	–

หมายเหตุ: Ref. = Reference category. ค่า p คำนวณด้วย Pearson chi-square test.

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกพหุตัวแปรของปัจจัยที่สัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่

ปัจจัย	Adjusted OR	95% CI	p-value
เพศชาย	1.46	1.11–1.91	<0.001
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุถึงเกณฑ์ตามกฎหมาย	1.41	1.02–1.95	0.04
มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง	6.59	4.11–10.57	<0.001
มีเพื่อนสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ	3.00	2.21–4.08	<0.001
มีผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ	2.50	1.89–3.29	<0.001
ได้รับการเตือนจากผู้ปกครองให้สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ	3.10	2.32–4.08	<0.001

ซึ่งทุกปัจจัยล้วนมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

อภิปรายผล (Discussion)

การศึกษานี้พบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดเชียงรายมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับต่ำ

เพียงร้อยละ 23.5 ซึ่งสอดคล้องกับรายงานระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับประเทศที่ระบุว่าประชากรอายุ 0–29 ปี มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 24.8³ เมื่อเปรียบเทียบกับการศึกษาในกลุ่มเยาวชนชนอาชีวศึกษาของจังหวัดเชียงรายเมื่อ 20 ปีก่อนโดย Pitaktong และคณะ⁴ พบว่าพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยยังคงอยู่ใน

ระดับต่ำ และมีสัดส่วนที่ลดลงอย่างมากโดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียนหญิง

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคือการมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (AOR = 6.59) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Ederer และคณะ¹⁰ ที่พบว่าการจัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัยควบคู่กับการให้ความรู้ในโรงเรียนสามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างก้าวกระโดด นอกจากนี้ ปัจจัยด้านกฎหมายอย่างการมีใบอนุญาตขับขี่เมื่ออายุถึงเกณฑ์ก็ส่งผลเชิงบวกต่อพฤติกรรม (AOR = 1.41) อย่างไรก็ตาม นักเรียนที่อาศัยอยู่นอกเขตอำเภอเมืองมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าในเขตเมืองอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากข้อจำกัดในการเข้าถึงศูนย์สอบใบขับขี่ที่ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในตัวเมือง การขยายจุดให้บริการควบคู่กับการรณรงค์จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

อิทธิพลจากสภาพแวดล้อมทางสังคมและครอบครัวเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลอย่างชัดเจน โดยการมีแบบอย่างจากเพื่อนที่สวมหมวกนิรภัย (AOR = 3.00) ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย (AOR = 2.50) และการได้รับการตักเตือนจากผู้ปกครอง (AOR = 3.10) ล้วนมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อพฤติกรรม สอดคล้องกับงานวิจัยของ Pitaktong และคณะ⁴ และ Clarke และคณะ⁸ ที่ชี้ให้เห็นอิทธิพลของครอบครัวและเพื่อน นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับความสำเร็จของโครงการรณรงค์โดยใช้แนวทาง Social Marketing¹¹ ที่อาศัยความร่วมมือของนักเรียน ผู้ปกครอง และครู จนสามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเด็กได้ถึงร้อยละ 62.6 ผลการศึกษาทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นว่า แม้นักเรียนส่วนใหญ่จะมีความรู้ด้านความปลอดภัยในเกณฑ์ดี แต่ความรู้เพียงอย่าง

เดียวไม่เพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การดำเนินงานจึงต้องอาศัยการสร้างสภาพแวดล้อมทางสังคม แรงจูงใจ และการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องควบคู่กัน¹⁰

ข้อจำกัดของการศึกษา (Limitations)

การศึกษานี้มีข้อจำกัด 4 ประการ ได้แก่ 1) การคัดเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) อาจจำกัดการเป็นตัวแทนประชากรและการอ้างอิงผล 2) การตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง อาจเกิดอคติจากการรายงาน (Self-report bias) และการตอบตามความคาดหวังของสังคม 3) การศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional study) บ่งชี้ได้เพียงความสัมพันธ์ ไม่สามารถสรุปความเป็นเหตุและผลได้ และ 4) บริบทเฉพาะพื้นที่ของจังหวัดเชียงราย การนำผลไปใช้เชิงนโยบายระดับประเทศจึงต้องพิจารณาความแตกต่างของแต่ละพื้นที่ร่วมด้วย

บทสรุป (Conclusion)

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดเชียงรายอยู่ในระดับต่ำแม้มีความรู้ด้านความปลอดภัยดี ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคือ การมีหมวกนิรภัยส่วนตัว การมีใบขับขี่ การได้รับการเตือนจากผู้ปกครอง รวมถึงการมีครอบครัวและเพื่อนเป็นแบบอย่างที่ดี ผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นความจำเป็นในการดำเนินงานเชิงบูรณาการเพื่อเพิ่มการเข้าถึงหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน พร้อมสร้างค่านิยมความปลอดภัยผ่านเครือข่ายครอบครัว เพื่อน และโรงเรียน ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

ด้านนโยบายและมาตรการ ควรดำเนินการเชิงบูรณาการที่เพิ่มการเข้าถึงหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ส่งเสริมกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนที่เน้นการมีส่วนร่วมของนักเรียน ผู้ปกครอง และครู รวมถึงสนับสนุนเยาวชนให้เข้าถึงกระบวนการทำใบขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย ด้านการวิจัย การศึกษาครั้งต่อไปควรใช้การสุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนประชากรมากขึ้น ครอบคลุมหลายพื้นที่ของประเทศ และใช้การศึกษาเชิงคุณภาพร่วมด้วย เพื่อทำความเข้าใจปัจจัยที่เกี่ยวข้องในเชิงลึก ลอดอคติจากการรายงานตนเอง และประเมินประสิทธิผลของมาตรการเพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgements)

ขอขอบพระคุณคณะครูโรงเรียนสามัคคีวิทยาคม และบุคลากรของโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ และที่สำคัญอย่างยิ่งคือ นักเรียนทุกคนที่เข้าร่วมงานวิจัย

ผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of interest)

ไม่มี

ทุนวิจัย (Funding)

ไม่มี

เอกสารอ้างอิง

1. Injury Data Collaboration Center, Department of Disease Control, Ministry of Public Health. Road traffic injury statistics from the Injury Surveillance (IS) system [Internet]. Nonthaburi: Department of Disease Control, Ministry of Public Health; 2021 [cited 2024 May 27]. Available from: <https://dip.ddc.moph.go.th/new>
2. Injury Data Collaboration Center, Department of Disease Control, Ministry of Public Health. Road traffic mortality situation in Thailand [Internet]. Nonthaburi: Department of Disease Control, Ministry of Public Health; 2011 [cited 2024 May 27]. Available from: <https://dip.ddc.moph.go.th/new>
3. Thai Road Safety Culture Enhancement Center. Comparison of road traffic accident statistics in Thailand [Internet]. Bangkok: Thai Road Safety Culture Enhancement Center; 2022 [cited 2024 May 27]. Available from: <https://www.thairsc.com/data-compare>
4. Pitaktong U, Manopaiboon C, Kilmarx PH, Jeeyapant S, Jenkins RA, Tappero JW, et al. Motorcycle helmet use and related risk behaviors among adolescents and young adults in Northern Thailand. Southeast Asian J Trop Med Public Health. 2004;35(1):232-41.
5. Tongklao A, Jaruratanasirikul S, Sriplung H. Risky behaviors and helmet use among young adolescent motorcyclists in Southern Thailand. Traffic Injury Prev 2016;17(1):80-5. doi:10.1080/15389588.2015.1045062. (Taylor & Francis Online)
6. Yotayai J. First-year student survey: helmet use among Chiang Mai University students, 2016 [Internet]. Chiang Mai: Chiang Mai University; 2016 [cited 2024 May 27]. Available from: <https://www.surveycan.com/survey>. (unpublished report)
7. Thanasupphokhin N, Khumsap R. Knowledge and behavior of helmeted drivers motorcycle of motorcycle users in the district area Samut Sakhon District, Samut Sakhon

- Province. *STOU Acad J Res Innov (Humanit Soc Sci)*. 2023;3(2):107–25.
8. Clarke DD, Ward P, Bartle C, Truman W. In-depth study of motorcycle accidents. Road Safety Research Report No. 54 [Internet]. London: Department for Transport; 2004 Nov [cited 2024 May 27]. Available from: <https://smarter-usa.org/wp-content/uploads/2017/06/5.-in-depth-study-of-motorcycle-accidents-uk.pdf>
9. Calculator.net. Sample Size Calculator [Internet]. 2025 [cited 2025 Jul 10]. Available from: <https://www.calculator.net/sample-size-calculator.html>
10. Ederer DJ, Bui TV, Parker EM, Roehler DR, Sidik M, Florian MJ, et al. Helmets for Kids: evaluation of a school-based helmet intervention in Cambodia. *Inj Prev* 2016;22(1):52-8. doi:10.1136/injuryprev-2014-041434.
11. Ludwig TD, Buchholz C, Clarke SW. Using social marketing to increase the use of helmets among bicyclists. *J Am Coll Health* 2005;54(1):51-8.