

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี

ภัทริธิดา พัทธคุณัญญา¹ สุรีย์พันธุ์ วรพงศธร¹ ธวัชชัย วรพงศธร¹

ยุวดี รอดจากภัย² เกษม ชูรัตน์¹

¹คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

²คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย และระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยความเชื่อของบุคคล ปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 2) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี

การวิจัยนี้ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง ในกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำนวน 187 คน ที่ขับขี่ และใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางได้ เครื่องมือที่ใช้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามกรอบแนวคิดของโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ โดยมีค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.90 ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัยพบว่า 1) นักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี 1) มีความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย และระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก นักศึกษามีความเชื่อในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (5 ด้าน) นักศึกษาได้รับสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก นักศึกษามีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง ร้อยละ 35.83 ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และ 2) ปัจจัยการรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย และการได้รับข้อมูลข่าวสาร สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ได้ร้อยละ 30.20 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.05$

คำสำคัญ: โมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อุบัติหารถจักรยานยนต์

FACTORS INFLUENCING SAFETY-HELMET WEARING BEHAVIORS TO PREVENT ACCIDENTS FROM MOTORCYCLE RIDING OF STUDENTS IN THE INSTITUTE OF PHYSICAL EDUCATION, CHON BURI CAMPUS

Phathicha Phacharakununya¹ Sureepun Vorapongsathorn¹
Thavatchai Vorapongsathorn¹ Yuwadee Rodjapai² Kasem Chooratna¹

¹Faculty of Education, Ramkhamhaeng University

²Faculty of Public Health, Burapha University

Abstract

The objectives of this research were 1) to study knowledge pertaining to the usages and laws related to safety helmet, personal belief factors, cues to action, and behaviors in safety helmet wearing to prevent accidents from motorcycle riding; and 2) to study factors affecting behaviors in wearing safety helmet to prevent accidents from motorcycle riding of students in the Institute of Physical Education, Chon Buri Campus.

This study was a cross-sectional survey of 187 undergraduate students, capable of riding motorcycle, in the Institute of Physical Education, Chon Buri Campus. The tools for this research were the developed questionnaires based on the conceptual framework of the Health Belief Model with reliability coefficient of 0.90. Data were analyzed by percentage, mean, standard deviation, and stepwise multiple regression. All statistical tests were set at the significance level of 0.05.

The results revealed that 1) students in the Institute of Physical Education, Chon Buri Campus attained knowledge on usages and laws pertaining to safety helmet at a high level. The students' beliefs in overall (five aspects) were rated at a moderate level. They received cues to action at a highest level, and students' beliefs in the Institute of Physical Education, Chon Buri Campus wore safety-helmet in every time of motorcycle riding and about 35.83 percent were reported at a moderate level. 2) Self-efficacy and barrier in safety-helmet wearing, and information receiving could jointly predict the safety-helmet wearing behaviors at 30.20 percent carrying the statistically significant level of $p < .05$.

Keywords: Health belief model, Helmet wearing behaviors, Motorcycle accident

บทนำ

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสุขภาพอนามัยของประชากรทั่วโลก องค์การอนามัยโลก ได้รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปี พ.ศ. 2561 จากข้อมูลสมาชิก 175 ประเทศทั่วโลก พบว่า ทั่วโลกยังเผชิญความรุนแรงจากการเสียชีวิต และบาดเจ็บบนถนน ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจำนวน 1.35 ล้านคน โดยเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 3,700 คน ต่อวัน และบางครั้งหนึ่งเป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และคนเดินถนน สำหรับประเทศไทย อัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยยังคงสูงเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย และอาเซียนโดยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรแสนคน มีผู้เสียชีวิต 22,491 ต่อปี เฉลี่ย 60 คนต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นตัวเลขที่สูงเกินกว่าจะยอมรับได้ โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตในช่วงอายุ 15-29 ปี เป็นวัยรุ่นสาวไม่ควรเสียชีวิต และส่วนใหญ่ร้อยละ 74 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งในประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากมอเตอร์ไซด์จำนวน 16,600 รายต่อปี (World Health Organization, 2018) ประเทศไทยนอกจากจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้ว ยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดสำหรับรถจักรยานยนต์ ดังนั้นรัฐบาลไทยและผู้มีส่วนรับผิดชอบทุกฝ่าย ควรร่วมมือกันสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยมุ่งเน้นไปที่กลุ่มเยาวชนที่ขี่รถจักรยานยนต์ให้มากขึ้น

ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง รถจักรยานยนต์จึงนับเป็นยานพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้มากที่สุด ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 พบว่า การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สะสมทั่วประเทศ มีจำนวน 20,709,434 คัน ซึ่งเป็นยานพาหนะที่จดทะเบียนมากที่สุด (Department of Land Transport, 2018) ผลจากจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นทุกปี ย่อมส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามมา ซึ่งสอดคล้องกับสถิติคดีจราจรทางบกพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2556-2558 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากเป็นอันดับหนึ่งของทุกปี (Royal Thai Police, 2016) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อให้เกิดความรุนแรงที่เป็นอันตรายถึงชีวิตเนื่องจากรถจักรยานยนต์ ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเหมือนยานพาหนะอื่น โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงสูงกว่ายานพาหนะอื่น ๆ สาเหตุหลักของการเสียชีวิตและความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เป็นการบาดเจ็บที่ศีรษะ โดยผู้บาดเจ็บรุนแรงที่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 30 ในขณะที่ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 50

ผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ประจำปี 2559 ทั่วประเทศ โดยมูลนิธิไทยโรดส์ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่าในภาพรวมประเทศไทยยังมีการสวมหมวกนิรภัยไม่ถึงร้อยละ 50 และเมื่อจำแนกอัตราการสวมหมวกนิรภัยตามกลุ่มอายุ โดยรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารพบว่า กลุ่มผู้ใหญ่สวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 43 สำหรับกลุ่มวัยรุ่นสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 26 เท่านั้น (Thai Roads Foundation and Road Safety Watch, 2017)

สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และมีเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 361 หรือถนนเลียบเมืองชลบุรี ติดกับนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ซึ่งเป็นกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีการสัญจรของพนักงาน และประชาชน ในพื้นที่ใกล้เคียง หรือบริเวณโดยรอบสถาบันการพลศึกษา มีการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับส่งพนักงาน เจ้าหน้าที่จากโรงงานอุตสาหกรรม รถบรรทุกขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งใช้เส้นทางดังกล่าวนี้เป็นหลัก นักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จึงเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากนักศึกษา ร้อยละ 80 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาเรียน และใช้ในชีวิตประจำวัน การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึง

นับว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการลดปัญหาดังกล่าว จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน การส่งเสริมสุขภาพ พบว่า โมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) เป็นโมเดลที่พัฒนามาจากพฤติกรรมศาสตร์เพื่อที่จะศึกษาปัญหาสุขภาพ และอธิบายพฤติกรรมสุขภาพระดับบุคคล และมีผู้นำโมเดลนี้ไปประยุกต์ใช้อธิบายพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในงานวิจัยต่าง ๆ (Dissakoon Chonsalasin, 2017; Brijis, et al. , 2014; และ Aghamolaei, et al., 2011)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยใช้องค์ความรู้จากกรอบแนวคิดของโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ ทำการวิเคราะห์ความเชื่อ และปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติเพื่อนำไปสู่การศึกษาถึงพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญ 3 ปัจจัย คือ 1. ปัจจัยความเชื่อของบุคคล 5 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการไม่สวมหมวกนิรภัย การรับรู้ความรุนแรงของการไม่สวมหมวกนิรภัย การรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย และ การรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย 2. ปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสาร และการได้รับคำแนะนำตักเตือนจากบุคคล และ 3. ปัจจัยเชิงโครงสร้าง ได้แก่ ความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย และระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งปัจจัยทั้งหมดนี้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย และระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยความเชื่อของบุคคล ปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ และพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี

สมมติฐานของการวิจัย

ปัจจัยเชิงโครงสร้าง ปัจจัยความเชื่อของบุคคล และปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ มีอิทธิพลร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional survey) โดยนำแนวคิดของโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1-4 สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ที่กำลังศึกษาอยู่ในภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2561 ซึ่งแบ่งเป็น 3 คณะ คือ คณะวิทยาศาสตร์การกีฬาและสุขภาพ คณะศิลปศาสตร์ และคณะศึกษาศาสตร์ จำนวน 187 คน โดยคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป G* Power 3.1.9.2 Thavatchai Vorapongsathorn & Sureepun Vorapongsathorn, 2018 pp. 11-21) สำหรับสถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression) ซึ่งมีตัวแปรทำนาย 13 ตัว โดยกำหนด

ขนาดของอิทธิพล (effect size) เท่ากับ 0.15 (Cohen, 1988) อำนาจการทดสอบ (power of test) เท่ากับ 0.90 และ $\alpha = 0.05$

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยดำเนินการตามลำดับขั้นตอน คือ ศึกษาแนวคิด ตำรา เอกสาร บทความ ทฤษฎี หลักการ จากวารสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตของการศึกษาวิจัย และสร้างเครื่องมือในการวิจัยให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ และสมมติฐาน ผู้วิจัยได้ทำการค้นหาสภาพปัญหาของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยใช้การวิเคราะห์ตามแนวคิดของ PRECEDE Model (cited in Sureepun Vorapongsathorn, 2015 pp. 178-184) จากข้อมูลสภาพปัญหาที่สำรวจได้ร่วมกับปัจจัยที่สำคัญตามกรอบแนวคิดของโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ นำมาสร้างแบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด โดย แบ่งออกเป็น 5 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (check list) จำนวน 25 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามในเรื่องปัจจัยเชิงโครงสร้าง ประกอบด้วย ข้อคำถามความรู้เรื่องการสวมหมวกนิรภัยและระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย จำนวน 19 ข้อ ระดับการวัดเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ใช่ ไม่ใช่

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยความเชื่อของบุคคลในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับการวัดเป็นช่วงสเกล (interval scale) พิจารณาจากคะแนนประมาณค่า แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด ข้อคำถามที่สร้างขึ้น จำนวน 52 ข้อ โดยแบ่งเป็น 5 ด้าน คือ 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยง 2) การรับรู้ความรุนแรงของการไม่สวมหมวกนิรภัย 3) การรับรู้ประโยชน์ 4) การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย และ 5) การรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 11 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ เคย ไม่เคย ไม่แน่ใจ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ด้าน คือ 1) การได้รับข้อมูลข่าวสาร และ 2) การได้รับคำแนะนำตักเตือนจากบุคคล

ส่วนที่ 5 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 38 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า แบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง เป็นประจำ นาน ๆ ครั้ง และ ไม่เคยปฏิบัติ

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC) อยู่ระหว่าง 0.50-1.00 ข้อคำถามผ่านเกณฑ์ทั้งหมด และนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตสมุทรสาคร จำนวน 50 ชุด ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความเที่ยง (reliability coefficient) ของแบบสอบถามทั้งฉบับ เท่ากับ 0.90

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำหนังสือติดต่อสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล และขอความอนุเคราะห์อาจารย์ประจำวิชาให้ช่วยอำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูล จากนักศึกษาที่มีรายชื่อเป็นตัวอย่างในแต่ละชั้นเรียน ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการดำเนินการวิจัยตามเอกสารจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ เพื่อให้ตัวอย่างได้รับทราบ และเข้าใจพร้อมทั้งลงนามแสดงความยินยอมเข้าร่วมในการวิจัย การเก็บข้อมูลได้ดำเนินการในระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2561

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำนวน 187 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 70.10) มีอายุอยู่ในช่วง 18-20 ปี (ร้อยละ 61.00) สังกัดคณะศึกษาศาสตร์ (ร้อยละ 48.70) กำลังศึกษาในระดับชั้นปีที่ 3 (ร้อยละ 29.40) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 5,001-10,000 บาท (ร้อยละ 75.90) นักศึกษาขี่รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 สัปดาห์ มากที่สุด คือระยะทาง 1-30 กิโลเมตร (ร้อยละ 87.70) โดยเฉลี่ยในรอบ 1 สัปดาห์ นักศึกษาขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 17.55 กิโลเมตร นักศึกษาส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 87.50) ซื้อมือถือเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 49.69) (ตารางที่ 1)

2. ตารางที่ 2-แสดงข้อมูลประวัติการขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี พบว่านักศึกษาส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.96 ไม่มีใบขี่รถจักรยานยนต์ มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.83 ส่วนใหญ่สวมเป็นบางครั้ง ร้อยละ 57.22 และไม่สวมเลย มีร้อยละ 6.95 เหตุผลที่สวมหมวกนิรภัย เพราะเชื่อว่า ป้องกันอันตรายได้ ร้อยละ 89.30 และผู้ที่ไม่สวมหมวก มีความคิดว่า รำคาญ ร้อน ยุ่งยาก ร้อยละ 8.56 และคิดว่า ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย มีร้อยละ 2.14 เคยได้รับโทษ ถูกปรับ/จับ ตามกฎหมายจราจร ร้อยละ 49.73 นักศึกษามีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 6-10 ปี ร้อยละ 66.80 ขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ ร้อยละ 82.40 ในรอบ 1 สัปดาห์ นักศึกษาขี่รถจักรยานยนต์ทุกวัน ร้อยละ 74.30 ความเร็วที่ใช้ในการขี่รถจักรยานยนต์ คือช่วง 51-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 72.19 ในรอบ 3 ปี ที่ผ่านมาเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 52.90 เคยได้รับอุบัติเหตุจำนวนมากที่สุด คือ 1 ครั้ง ร้อยละ 64.77 (ตารางที่ 2)

3. ข้อมูลปัจจัยด้านความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัยและระเบียบข้อกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 80.70 มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 14.35 คะแนน (คะแนนเต็ม เท่ากับ 19) (ตารางที่ 3)

4. ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยความเชื่อของบุคคลในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถตนเอง ในภาพรวม 5 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 55.60 และการรับรู้ของนักศึกษาในแต่ละด้านอยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด ยกเว้นการรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยที่นักศึกษามีการรับรู้อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 52.40 (ตารางที่ 3)

5. ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสาร และการได้รับคำแนะนำตักเตือนจากบุคคล ในภาพรวม 2-ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อแยกแต่ละด้าน พบว่า การ

ได้รับข้อมูลข่าวสาร อยู่ในระดับปานกลาง และการได้รับคำแนะนำตักเตือนจากบุคคลอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 65.80 (ตารางที่ 3)

6. ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของ นักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.40 (ตารางที่ 3)

7. ผลการทดสอบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยการรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย ($\beta = 0.39$) ปัจจัยการรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย ($\beta = -0.25$) และปัจจัยการได้รับข้อมูลข่าวสาร ($\beta = 0.49$) เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ได้ร้อยละ 30.20 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ $p < 0.05$ (ตารางที่ 4) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	131	70.10
หญิง	56	29.90
อายุ		
18-20 ปี	114	61.00
21-23 ปี	73	39.00
Max = 24, Min = 18, $\bar{X}$ = 20.17, S.D. = 1.11		
คณะที่สังกัด		
วิทยาศาสตร์การกีฬา	41	21.90
ศิลปศาสตร์	55	29.40
ศึกษาศาสตร์	91	48.70
ระดับชั้นเรียน		
ระดับชั้นปีที่ 1	43	23.00
ระดับชั้นปีที่ 2	44	23.50
ระดับชั้นปีที่ 3	55	29.40
ระดับชั้นปีที่ 4	45	24.10
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
1,000 - 5,000 บาท	38	20.30
5,001-10,000 บาท	142	75.90
ตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป	7	3.80
Max = 15,000, Min = 1,300, $\bar{X}$ = 6,535.68, SD = 2111.079		
ระยะทางการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 สัปดาห์		
1-30 กิโลเมตร	164	87.70
31-60 กิโลเมตร	14	7.50
ตั้งแต่ 61 กิโลเมตร ขึ้นไป	9	4.80

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรีจำแนกตามประวัติการขับซี้รถจักรยานยนต์

ประวัติการขับซี้รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง		
มี	161	87.50
ไม่มี	23	12.50
วิธีการได้หมวกนิรภัยมาเป็นของตนเอง		
ซื้อเอง	81	49.69
ของคนในครอบครัว	55	33.74
ได้มาพร้อมซื้อการรถจักรยานยนต์	25	15.34
แฟนซื้อให้	2	1.23
การมีใบขับซี้รถจักรยานยนต์		
มี	72	38.50
ไม่มี	114	60.96
แบบชั่วคราว	1	0.54
การสวมหมวกนิรภัยในการขับซี้รถจักรยานยนต์		
ไม่สวม	13	6.95
สวมเป็นบางครั้ง	107	57.22
สวมทุกครั้ง	67	35.83
เหตุผลในการสวม/ไม่สวมหมวกนิรภัย		
ช่วยป้องกันอันตราย	167	89.30
รำคาญ ร้อน ยุ่งยาก	16	8.56
ไม่จำเป็น	4	2.14
เคยได้รับโทษ ถูกจับ/ถูกปรับ ตามกฎหมายจราจร		
เคย	93	49.73
ไม่เคย	94	50.27
ประสบการณ์ขับซี้รถจักรยานยนต์		
1-5 ปี	45	24.10
6-10 ปี	125	66.80
11-15 ปี	17	9.10
Max = 13, Min = 1, $\bar{X}$ = 7.38, S.D. = 2.60		
การขับซี้รถจักรยานยนต์		
เป็นประจำ	154	82.40
เป็นบางครั้ง	33	17.60
การขับซี้รถจักรยานยนต์ใน 1 สัปดาห์		
ทุกวัน	139	74.30
1- 2 วัน	7	3.70
3-4 วัน	22	11.80
5-6 วัน	19	10.20

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำแนกตามประวัติการขับขีรถจักรยานยนต์ (ต่อ)

ประวัติการขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความเร็วที่ใช้ในการขับขีรถจักรยานยนต์		
30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	38	20.32
51-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	135	72.19
ตั้งแต่ 81 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป	14	7.49
Max = 200, Min = 30, $\bar{X}$ = 66.31, SD = 20.19		
การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในรอบ 3 ปี ที่ผ่านมา		
มี	99	52.90
ไม่มี	88	47.10
จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์		
1 ครั้ง	57	64.77
2 ครั้ง	18	20.46
3 ครั้งหรือมากกว่า	13	14.77

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละ ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำแนกตามระดับของปัจจัยความรู้เรื่องการใช้กฎหมายและเนื้อหากฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยความเชื่อของบุคคล ปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ปัจจัย	ระดับ						ระดับ โดย รวม	$\bar{X}$	S.D.
	น้อย		ปานกลาง		มาก				
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
ความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย และระเบียบ ข้อบังคับกฎหมาย เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	1	0.50	35	18.70	151	80.70	มาก	14.35	2.47
ความเชื่อของบุคคลในการสวม หมวกนิรภัยรวม 5 ด้าน	48	25.70	104	55.60	35	18.70	ปานกลาง	197.68	20.60
การรับรู้โอกาสเสี่ยงการไม่สวม หมวกนิรภัย	63	33.70	89	47.60	35	18.70	ปานกลาง	27.29	3.31
การรับรู้ความรุนแรงการไม่สวม หมวกนิรภัย	28	15.00	67	35.80	92	49.20	ปานกลาง	37.00	5.33
การรับรู้ประโยชน์การสวม หมวกนิรภัย	98	52.40	81	43.30	8	4.30	น้อย	20.78	2.38
การรับรู้อุปสรรคการสวมหมวก นิรภัย	23	12.30	79	42.20	85	45.50	ปานกลาง	34.34	8.98
การรับรู้ความสามารถตนเองใน การสวมหมวกนิรภัย	2	1.10	86	46.00	99	52.90	ปานกลาง	78.25	11.31
สิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติในการ สวมหมวกนิรภัยรวม 2 ด้าน	27	14.40	66	35.30	94	50.30	ปานกลาง	7.14	3.24
การได้รับข้อมูลข่าวสาร	61	32.60	55	29.40	71	38.00	ปานกลาง	3.43	2.21

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละ ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำแนกตามระดับของปัจจัย ความรู้เรื่องการใช้กฎหมายและเนื้อหากฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยความเชื่อของบุคคล ปัจจัย สิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัย	ระดับ						ระดับ โดย รวม	$\bar{x}$	S.D.
	น้อย		ปานกลาง		มาก				
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
การได้รับคำแนะนำจากเตือน จากบุคคล	23	12.30	41	21.90	123	65.80	มาก	3.71	1.59
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	16	8.60	126	67.40	45	24.10	ปานกลาง	93.71	8.82

ตารางที่ 4 การทำนายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ด้วยปัจจัยการรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย และการได้รับข้อมูลข่าวสาร โดยใช้สถิติการถดถอยพหุแบบขั้นตอน

ตัวแปรทำนาย	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย			t	p value
	B	SE	Beta		
1. ค่าคงที่	70.125	4.206	-	16.673	0.000
2. การรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย	0.389	0.048	0.503	8.096	0.000
3. การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อ	-0.245	0.060	-0.251	-4.053	0.000
4. การได้รับข้อมูลข่าวสาร	0.492	0.246	0.124	1.999	0.047

$R = 0.56$, Adjusted $R^2 = 0.302$, $F = 27.415$, $p = .000$

อภิปรายผลการวิจัย

ผลจากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาเขตชลบุรี ตามโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ พบว่า มี 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ปัจจัยความเชื่อของบุคคล 2 ปัจจัยคือ การรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย ($\beta = 0.39$) และการรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย ($\beta = -0.25$) และปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ 1 ปัจจัย ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสาร ($\beta = 0.49$) ซึ่งเป็นไปตามคำอธิบายของโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ (Rosenstock, et al, 1988) และผลจากวิเคราะห์ข้อมูลสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ได้รับปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ ทั้งในด้านข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ และการได้รับคำแนะนำจากผู้ปกครองของนักศึกษา อยู่ในระดับมาก ซึ่งสถาบันการพลศึกษามีนโยบายในเรื่องกฎระเบียบการจราจรภายในสถาบัน มีกฎระเบียบในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพื่อเผยแพร่การลดอุบัติเหตุในการขับขี่ด้วยวิธีการต่าง ๆ ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นให้นักศึกษามีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

Champion, et al., (2008) (cited in Sureepun Vorapongsathorn, 2015, p. 153) ได้อธิบายว่าในงานวิจัยแบบสำรวจเชิงพรรณนา (explanatory survey) จะเห็นอิทธิพลของปัจจัยสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างชัดเจน ก็ต่อเมื่อ มีปัจจัย 3 ปัจจัยเกิดขึ้นร่วมกัน คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้ในเรื่องอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย และรับรู้ในเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยอยู่ระดับที่สูง ร่วมกับมีการรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยในระดับที่ต่ำ ซึ่งผลการศึกษานี้ พบว่า ปัจจัยสิ่งชักนำให้

เกิดการปฏิบัติยังมีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยยังไม่ชัดเจนมากนัก เนื่องจากยังขาดปัจจัยการรับรู้ในเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย เข้ามาร่วมอธิบายในสมการทำนาย ทั้งนี้เพราะว่านักศึกษายังมีการรับรู้ในเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับน้อยถึงร้อยละ 52 และคิดว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46 ซึ่งปัจจัยเหล่านี้น่าจะเป็นข้อมูลที่สื่อสารไปถึงผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลนักศึกษา ควรจัดกิจกรรมอบรม สื่อสาร ประชาสัมพันธ์เพิ่มความรู้ในเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มากขึ้นกว่าในปัจจุบัน โดยเฉพาะการเน้นย้ำให้เห็นประโยชน์ในการป้องกันอันตราย ในกรณีถ้าเกิดอุบัติเหตุ หมวกนิรภัยจะสามารถลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 72 และลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 39 (Poojadkarnonline, 2018)

มีงานวิจัยที่ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบปัจจัยที่สอดคล้องกับการศึกษานี้หลายเรื่อง เช่น ดิสกุล ชลศาลาสินธุ์ (Dissakoon Chonsalasin et al., 2017) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้โมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยสำหรับสังคมเมือง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยด้านแรงจูงใจ ปัจจัยด้านสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ ปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรง และปัจจัยด้านการรับรู้อุปสรรค ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.05$ และสอดคล้องกับการศึกษาของ Bazargani et al. (2017); Brijis et al. (2014); Oruogi et al. (2014); Papadakaki et al. (2013); Ambak et al (2011) ซึ่งพบว่า การรับรู้อุปสรรคเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งสอดคล้องการศึกษาของ Aghamolaei et al (2011) ที่พบว่า การรับรู้อุปสรรค และปัจจัยสิ่งชักนำให้มีการปฏิบัติ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม มีการศึกษาที่พบปัจจัยที่แตกต่างกันไปจากการศึกษาดังกล่าวอยู่บ้าง แต่ก็เป็นปัจจัยสำคัญในโมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ คือ การศึกษาของ เจษฎา คุ่มพงษ์ และคณะ (Jetsada Kumphonng, et al., 2018) ที่ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในประเทศเวียดนาม โดยใช้โมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ พบว่า การรับรู้ความรุนแรง (perceived severity) ที่จะเกิดขึ้นถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย และการรับรู้ถึงประโยชน์ (perceived benefit) ของการสวมหมวกนิรภัย มีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$)

โดยสรุป ผลจากการศึกษานี้ พบปัจจัยในการทำนายพฤติกรรมของการสวมหมวกนิรภัย 3 ปัจจัย คือ การรับรู้ความสามารถตนเองในการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยการได้รับข้อมูลข่าวสาร ซึ่งน่าจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายของผู้บริหาร และอาจารย์ที่เกี่ยวข้องกับนักศึกษาในสถาบันการพลศึกษา โดยเฉพาะอาจารย์ที่สอนในเรื่องความปลอดภัย ควรหาโอกาสสอดแทรกให้นักศึกษาเห็นความสำคัญ เห็นประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยในการป้องกันอันตรายจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อลดความเชื่อของนักศึกษาที่เห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง รวมทั้งมีการกระตุ้นโน้มน้าวให้กำลังใจนักศึกษาให้เห็นความสามารถของตนเอง ที่จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นปกติทุกครั้งเมื่อมีการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ผลการวิจัย พบประเด็นที่สำคัญ คือ นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 61 ไม่มีใบขับขี่ ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ทางสถาบันการพลศึกษา ควรเน้นย้ำให้นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบขับขี่ ต้องไปสอบให้ได้ใบขับขี่ เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติที่ถูกต้องในสังคม และเป็นการบังคับทางอ้อมจากการสอบใบขับขี่ ทำให้นักศึกษามีความรู้ในการขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างปลอดภัยบนท้องถนน รวมถึงการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายของตนเองด้วย

2. ผู้บริหารควรกำหนดนโยบายอย่างชัดเจนในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยกำหนดให้บริเวณภายในสถาบันการพลศึกษา เป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนท้าย มีคณะกรรมการควบคุม กำกับ ดำเนินการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความตระหนักถึงผลกระทบ และให้เห็นความสำคัญที่จะต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์ อันจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับการส่งเสริมพฤติกรรมเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรในรูปแบบอื่น เช่น การศึกษาในเชิงคุณภาพ โดยการสร้างโปรแกรมการส่งเสริม และป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การเก็บข้อมูลในเชิงลึกเพิ่มขึ้น เนื่องจากนวัตกรรมทางเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าของรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ สามารถทำให้รถจักรยานยนต์มีความแรง และเร็วมากขึ้น และความนิยมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (big bike) เพิ่มขึ้นในวัยรุ่น อาจจะมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาหรือวัยรุ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยการศึกษา และการเก็บรวบรวมข้อมูลในเชิงลึกมากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณ อาจารย์ประจำวิชา และเจ้าหน้าที่ในแต่ละคณะ ในสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ทุกท่านที่อำนวยความสะดวก ช่วยเหลือ ประสานงานให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี ขอขอบคุณนักศึกษาในสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ทุกท่าน ซึ่งเสียสละเวลาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามอย่างครบถ้วน ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จอย่างสมบูรณ์

References

- Aghamolaei, T., Tavafian, S. S., & Madani, A. (2011). Prediction of helmet use among Iranian motorcycle drivers: An application of the health belief model and the theory of planned behavior. *Traffic Injury Prevention, 12*(3), 239-243.
- Ambak, K., Ismail, R., Abdullah, R. A., & Borhan, M. N. (2010). Predicting helmet use among Malaysian motorcyclist using structural equation modeling. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences, 4*(10), 5263-5270.
- Bazargani, H. S., Saadati, M., Rezapour, R., & Abedi, L. (2017). Determinants and barriers of helmet use in Iranian motorcyclists: A systemic review. *Journal of Injury Violence Research, 9*(1), 61-67.
- Brijs, K., Brijs, T., Sann, S., & Trinh, T. M. (2014). Psychological determinants of motorcycle helmet use among young adults in Cambodia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior, 26*, Part A: 273-290.
- Champion, V. L., & Skinner, C. S. (2008). The health belief model in K. Glanz, B. K. Rimer, & K. Viswaanath Eds. *Health behavior and health education: Theory, research and practice*. (4th ed.). San Francisco, CA.: John Wiley & Sons.

- Dissakoon Chonsalasin, Siradol Siridhara, Vatanavongs Ratanavaraha, Sajjakaj Jomnonkwao, & Duangdao Watthanaklang. (2017). A study of factors affecting Intention of helmet use: An application of the theory of health belief model. *Technical Education Journal King Mongkut's University of Technology North Bangkok*, 1, 26-35.
- Cohen J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. (2nd ed.). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, Publisher.
- Department of Land Transport. (2018). *Numbers of registered cars in Thailand*. (accumulation numbers to the present). Retrieved July 10, 2018, from <https://data.go.th/Datasets.aspx?kw=%E0%B8%88%E0%B8%94%E0%B8%97%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%9A%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%99>.
- Jetsada Kumphong, Thaned Satiennam, Wichuda Satiennam, & Tu Anh Trinh. (2018). Psychological models for development of motorcycle helmet use among students in Vietnam. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 143, 1-7.
- Oruogi, M., Hekmatpou, D., & Javaheri, J. (2014). The implication of health belief model to promote the performance of motorcyclists using helmets in Markazi province in Iran, *Iranian Journal of Epidemiology*, 9(3), 37-44.
- Papadakaki, M. G., Tzamalouk, G., Orsi, C., & Kritikos, A. (2013). Barriers and facilitators of helmet use in a Greek sample of motorcycle riders: Which evidence, *Transportation Research Part F. Psychology and Behaviour*, 18, 189-198.
- Poojadkarnonline. (2018). *Unwearing helmets may cause to be severe injury or dead*. Retrieved December 28, 2018, from <https://mgronline.com/goodhealth/detail/9610000128674>.
- Rosenstock, I. M., Strecher, V. J., & Becker, M. H. (1988). Social learning theory and the health belief model. *Health Education Quarterly*, 15(2), 175-183.
- Royal Thai Police. (2016). *A statistical report of road traffic legal action in Thailand, 2013-2015*. Bangkok.
- Sureepun Vorapongsathorn. (2015). *Research in health education*. (3rd ed.). Bangkok: Witoon Karnpok.
- Thai Roads Foundation and Road Safety Watch. (2017). *A report of safety helmet wearing of motorcycle drivers in Thailand, 2018*. Bangkok: Thai Roads Foundation.
- Thavatchai Vorapongsathorn & Sureepun Vorapongsathorn. (2018). Sample size calculation for research using G*Power program. *Journal of Health Promotion and Environmental Health*, 41(2), 11-21.
- World Health Organization. (2018). *A global status report of road safety in 2018*. Retrieved June 15, 2018, from <http://news.ch3thailand.com/local/83995>.

Received : April 26, 2019

Revised : June 1, 2019

Accepted : June 7, 2019