



ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของนักเรียน สังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ Influencing Factors of Not-Drinking and Driving Behavior Among Vocational Students in Chiang Mai

จันทร์ฉาย	โยธาทิพย์	พย.ด.*	Chanchai	Yothayai	Ph.D.*
สุจิตรา	เทียนสวัสดิ์	D.S.N**	Sujitra	Tiansawad	D.S.N**
วารุณี	พองแก้ว	ปร.ด.***	Warunee	Fongkaew	Ph.D.***
อัจฉรา	สุคนธสรณ์	ปร.ด.****	Achara	Sukonthasarn	Ph.D.****
สุภารัตน์	วังศรีคุณ	ปร.ด.*****	Suparat	Wangsrikhun	Ph.D.*****

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษา กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนระดับชั้น ปวช.1-3 ที่สมัครใจเข้าร่วมการศึกษาจำนวน 615 ราย ของวิทยาลัยเทคนิคและโรงเรียนอาชีวะ 7 แห่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป และแบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่คาดว่าจะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ได้แก่ ความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการดื่มไม่ขับ การรับรู้อิทธิพลของพ่อแม่ อิทธิพลของเพื่อน อิทธิพลของกฎหมายกฎจราจร และอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ

ผลการศึกษาพบว่าในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.73 ไม่เคยมีพฤติกรรมดื่ม/เมาขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 26.50 ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะมีเมานานๆ ครั้ง ร้อยละ 16.10 ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะมีเมมาเป็นบางครั้ง ผลการวิเคราะห์สถิติถดถอยโลจิสติกพบว่าทัศนคติ อิทธิพลของพ่อแม่ และอิทธิพลของเพื่อนสามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ได้ 2.12 เท่า 2.00 เท่า และ 2.01 เท่า ตามลำดับ และพบว่าปัจจัยทั้ง 3 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการเกิดพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างได้ร้อยละ 15.2

ผลการศึกษาครั้งนี้สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการส่งเสริมพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นโดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ และควรมีการศึกษาหาปัจจัยอื่นๆ ที่จะช่วยทำนายพฤติกรรมนี้ได้เพิ่มเติม

คำสำคัญ: ดื่มไม่ขับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง นักเรียนอาชีวะ

* อาจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
* Lecturer, Faculty of Nursing, Chiang Mai University, chanchai.y@cmu.ac.th
** รองศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
** Associate Professor, Faculty of Nursing, Chiang Mai University
*** ศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
*** Professor, Faculty of Nursing, Chiang Mai University, warunee.fo@cmu.ac.th
**** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
**** Assistant Professor, Faculty of Nursing, Chiang Mai University, achara.su@cmu.ac.th
***** อาจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
***** Lecturer, Faculty of Nursing, Chiang Mai University, suparat.w@cmu.ac.th



Abstract

This correlational descriptive study aimed to investigate factors relating to not drinking and motorcycle driving behavior among vocational students. The sample was 615 students studying for vocational certificate year 1-3 in seven colleges in Muang District, Chiang Mai. The research instruments consisted of a Demographic Data Form, and questionnaire for measuring not drinking and motorcycle driving behavior and expected relating factors. The expected factors that influence drinking and driving behavior included knowledge, attitudes, perceived parental influences, perceived peer influences, perceived influence of laws and regulations, and perceived influence of mass media developed by the investigator.

In the past month, 50.73 % of the sample did not engaged in drinking and motorcycle driving behavior. Logistic regression analysis revealed that attitudes, perceived parental influences, and perceived peer influences were significant relating factors of not drinking and motorcycle driving behavior. The ratio of attitudes predisposed not to drink and drive versus predisposed to drink and drive, perceived parental influences, and perceived peer influences were 2.12, 2.00, and 2.01, respectively. These three factors could explain 15.20% of the total variance for not drinking and motorcycle driving behavior.

The findings of the study can be used as baseline data for developing interventions to promote the avoidance of drinking and driving behavior among Thai adolescents, and in particular among vocational students in Chiang Mai. Further studies of other factors expected to influence drinking and driving may be needed to determine the nature of those relationships.

Key words: Not-Drinking and Driving, Influencing Factor, Vocational Student

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจของโลก รวมทั้งประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยเป็นสาเหตุการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตอันดับ 2 ของชายไทย และอันดับ 3 ของหญิงไทยรองจากโรคมะเร็งและโรคในระบบหัวใจและหลอดเลือด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) โดยเฉลี่ยในแต่ละชั่วโมงจะมีคนไทย 2 คนตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และอีกอย่างน้อย 6 คนได้รับบาดเจ็บเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาล (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2553; สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2555) ในจำนวนอุบัติเหตุ

ทั้งหมดมากกว่าร้อยละ 80 เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ และในบรรดาเหยื่อผู้เคราะห์ร้ายเหล่านี้จะอยู่ในช่วงวัยรุ่นอายุระหว่าง 15-25 ปี โดยเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง 3-5 เท่า (ศูนย์กู้ชีพเรนทร, 2550; สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2551) ซึ่งประชากรวัยนี้ถือเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าและจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศในอนาคต

ผลกระทบของอุบัติเหตุดังกล่าวมีผลต่อทั้งตัวบุคคล ครอบครัว และสังคม และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ เป็นการสูญเสียทั้งสุขภาพ ชีวิต และทรัพย์สิน ข้อมูลของกระทรวงมหาดไทยระบุว่าในปี 2554 มี



ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 10,000 ราย เฉลี่ย 33 คนต่อวัน ส่วนกระทรวงสาธารณสุขสรุปว่าในแต่ละปีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 1 แสนล้านบาทและมีผู้พิการปีละประมาณ 1 แสนคน (สถาบันวิจัยประชากรและสังคมมหาวิทยาลัยมหิดล, 2556) ความสูญเสียนี้ยังไม่รวมความสูญเสียทางด้านจิตใจซึ่งไม่สามารถจะประเมินเป็นตัวเงินได้

พฤติกรรมการขับซึ่ขณะเมาสุราเป็นสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเหล่านี้ โดยพบว่าการขับซึ่รถขณะเมาสุราจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ 6.6 เท่าของการขับซึ่ขณะไม่ดื่มสุรา และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต 9.6 เท่าของผู้ขับซึ่ที่ไม่ดื่มสุรา (สสส., 2554) จากการศึกษาวัยรุ่นที่ได้รับการบาดเจ็บจากการขับซึ่และมารับการตรวจในห้องฉุกเฉินพบภาวะเมาแล้วขับร้อยละ 16 ในจำนวนนี้ร้อยละ 11 มีระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด มากกว่า 50 มก./ดล. เกินกว่าค่าที่กฎหมายไทยกำหนด (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2557) และแนวโน้มของการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2554)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มและการขับซึ่ขณะเมาสุราแบ่งออกเป็นหลายปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวผู้ขับซึ่ เช่น ความรู้และทัศนคติ โดยที่สังคมไทยมักมองเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ว่าเป็นเรื่องธรรมดา ไม่เป็นอันตรายต่อตนเอง และผู้ที่ดื่มสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ ทำให้ความกังวลใจหรือความกลัวเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการขับซึ่ขณะเมาสุราลดน้อยลง (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2554) ปัจจัยจากบุคคลอื่นๆ เช่น พ่อแม่และเพื่อน พบว่าบทบาทและพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพ่อแม่มีผลทางบวกต่อการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของบุตร นอกจากนี้พ่อแม่ยังสนับสนุนซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานใช้ (นพดล กรรณิกา, 2552; สถาบันรามจิตติ, 2555; อรทัย วลีวงศ์ สุรศักดิ์ ไชยสงค์ และทักษพล ธรรมรังสี, 2553) ปัจจัยด้านสถาบัน ได้แก่ กฎ ระเบียบข้อบังคับและนโยบายของสถาบัน รวมทั้งปัจจัยทางด้านสังคม ได้แก่ นโยบายของรัฐบาลและกฎหมายจราจร

ตลอดจนสื่อต่างๆ ที่กำกับหรือกระตุ้นส่งเสริมพฤติกรรมดื่มไม่ขับ สถาบันการศึกษาที่วัยรุ่นกำลังศึกษาอยู่ทุกสถาบันมีกฎระเบียบห้ามไม่ให้ดื่มสุราหรือเสพสารเสพติดอื่นๆ นอกจากนี้ในสถานศึกษายังมีการดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ต่อต้านสุรา บุหรี่และสารเสพติดอยู่เป็นประจำ แต่จากผลการศึกษาโครงการพัฒนาระบบเฝ้าระวังปัญหาเสพติดในสถานศึกษาพบว่า สารเสพติดที่ผู้เรียนเสพติดเป็นอันดับหนึ่งคือสุราและมีผู้เรียนที่ถูกลงโทษทางวินัยจากการดื่มสุราและสูบบุหรี่มากเป็นอันดับหนึ่ง (สถาบันรามจิตติ, 2555)

ในส่วนการดำเนินการเพื่อไม่ให้เกิดการขับซึ่รถขณะเมาหรือภายหลังจากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ได้มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น การรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับซึ่งต่อมาเปลี่ยนเป็นดื่มไม่ขับ มีการปรับเปลี่ยนโทษผู้ขับซึ่รถขณะเมาสุรา มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับซึ่ การบังคับใช้กฎหมายเป็นอีกแนวทางที่นำมาแก้ไขปัญหาคือการบังคับใช้ในแง่ของการตั้งด่านตรวจจับอย่างต่อเนื่อง การรณรงค์ผ่านทางสื่อต่าง ๆ ได้นำมาปฏิบัติอย่างแพร่หลายเช่นกัน มาตรการดังกล่าวเป็นการดำเนินงานเชิงนโยบายและด้านกฎหมายซึ่งกำหนดโดยภาครัฐ แต่การกำหนดมาตรการดังกล่าวขาดการใช้ข้อมูลพื้นฐานที่มาจากการศึกษาจากกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนโดยตรง การแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ทำให้จำนวนของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังคงสูงอยู่ (สสส., 2554) ปัจจัยที่อาจเป็นทั้งสิ่งกำกับหรือกระตุ้นส่งเสริมให้บุคคลมีพฤติกรรมดื่มไม่ขับ อธิบายได้ตามกรอบแนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (The Social Ecological Model) (Stokols, 1996) ที่มีพื้นฐานความคิดว่าพฤติกรรมของบุคคลกำหนดโดยหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลของทั้งปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในระดับต่างๆ ทั้งสิ้น

อย่างไรก็ตามการศึกษาที่ผ่านมาส่วนมากเป็นการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวผู้ขับซึ่เท่านั้น และส่วนมากเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา ยังขาดการศึกษาที่เน้นการวิเคราะห์ในเชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยดังกล่าว และยังไม่มีพบการศึกษาหาความสัมพันธ์ของปัจจัยเหล่านี้



กับพฤติกรรมการขับขี้อยู่เฉพาะการดื่มไม่ขับ ซึ่งอาจทำให้มองปัญหาได้ไม่ครอบคลุม ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ต้องเป็นการศึกษาในภาพรวมและทุกระดับที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนั้นการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมุ่งเน้นที่การศึกษาพฤติกรรมการขับขี้อรรถการยานยนต์ของผู้ที่ดื่มสุราและปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเหล่านี้ในกลุ่มวัยรุ่นไทย โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนในระดับอาชีวศึกษาที่เป็นกลุ่มเสี่ยง โดยศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนี้ทั้งที่เป็นปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมได้แก่ ทักษะคิด ความรู้ อิทธิพลของเพื่อน อิทธิพลของผู้ปกครอง อิทธิพลของกฎหมายและกฎระเบียบจราจรและอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์เมื่อเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยคาดว่าจะผลจากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ รวมทั้งศึกษาหาความสัมพันธ์ของปัจจัยเหล่านี้เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ของเด็กวัยรุ่นไทย โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อลดและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี้อรรถการยานยนต์ขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพที่ดีต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่
2. เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่

คำถามของการวิจัย

1. พฤติกรรมดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างไร
2. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับขี้อรรถการยานยนต์ของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างไร

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ประยุกต์ใช้แนวคิดนิเวศวิทยาสังคม (Stokols, 1996) ที่มีต้นกำเนิดมาจากแนวคิดเชิงนิเวศวิทยา (The Ecological Model) (Bronfenbrenner, 1977) เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา โดยเชื่อว่าพฤติกรรมของบุคคลอยู่ภายใต้อิทธิพลหรือถูกกำหนดหรือมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบส่วนบุคคลและองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม ที่มีปฏิสัมพันธ์กันโดยจำแนกองค์ประกอบเหล่านี้เป็น 5 ระดับ ที่มีความสลับซับซ้อนขึ้นเรื่อยๆ ได้แก่ องค์ประกอบส่วนบุคคล (intrapersonal factors) ได้แก่ ระดับความรู้และทัศนคติของบุคคล องค์ประกอบระหว่างบุคคล (interpersonal factors) คือ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและกลุ่มบุคคลระดับปฐมภูมิ ได้แก่ อิทธิพลของบุคคลในครอบครัวโดยเฉพาะพ่อแม่ และอิทธิพลของเพื่อน องค์ประกอบระดับสถาบัน (institutional factors) คือ กฎ ระเบียบข้อบังคับและนโยบายของสถาบันการศึกษา องค์ประกอบระดับชุมชน (community factors) หมายถึง เครือข่ายสังคม ค่านิยม ขนบธรรมเนียม ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการระหว่างบุคคล กลุ่มบุคคลและองค์กรนั้น และองค์ประกอบระดับชาติหรือนโยบายสาธารณะ (public policy) คือ นโยบาย กฎหมาย รวมทั้งสื่อต่างๆ ทั้งระดับท้องถิ่นและระดับประเทศที่กำลังก่อตัวและสนับสนุนกิจกรรมและพฤติกรรมที่พึงประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมปัญหาทางด้านสุขภาพ องค์ประกอบเหล่านี้คือปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลในระดับต่างๆ ที่มีความเชื่อมโยงกันและมีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์ (descriptive-correlational study) เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนระดับชั้นปวช. 1-3 ของวิทยาลัยเทคนิคและโรงเรียนอาชีวศึกษาทั้งหมด 7 แห่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (inclusion criteria) คือ มีอายุระหว่าง 15-24 ปี



ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะประจำ เข้าใจภาษาไทย และยินยอมเข้าร่วมการศึกษาค้นคว้าด้วยความเต็มใจและได้รับอนุญาตจากผู้ปกครองกรณีที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี คำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากร้อยละ 10 ของจำนวนประชากรนักเรียนในระดับ ปวช.1-3 ในปีการศึกษา 2553 ของแต่ละโรงเรียนและแต่ละระดับชั้นปีได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 920 คน เก็บข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามผ่านผู้ประสานงานของแต่ละโรงเรียน จำนวน 1,020 ชุด ได้รับแบบสอบถามกลับคืนจำนวน 840 ชุด แบบสอบถามที่สมบูรณ์และนำมาวิเคราะห์ผล จำนวน 615 ชุด คิดเป็นร้อยละ 73.21 เก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ. 2555

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1. แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป พัฒนาโดยผู้วิจัย ประกอบด้วย 17 ข้อคำถามเกี่ยวกับ เพศ อายุ ระดับชั้น ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ประวัติการทำความผิดจราจรและการถูกจับและปรับ เช่น จากการดื่มแล้วขับใช้รถจักรยานยนต์ เป็นต้น รวมทั้งประวัติการได้รับอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์และการบาดเจ็บที่ได้รับ

2. แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามกรอบแนวคิดนิเวศวิทยาสังคมประกอบด้วยแบบสอบถามและแบบประเมินรวม 7 ชุดดังนี้

2.1 แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับ มีคำถาม 1 ข้อเกี่ยวกับการขับใช้รถจักรยานยนต์ขณะมีเมเอนในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา ลักษณะคำตอบเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่ามี 5 ระดับ คือ ไม่เคย (1) จนถึงเป็นประจำ (5)

2.2 แบบประเมินความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่ กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะดื่ม/เมา มีจำนวน 4 ข้อ เป็นแบบตัวเลือกตอบ คือ ใช่ ไม่ใช่ และ ไม่ทราบ การคิดคะแนน คือ ให้ 1 คะแนนในข้อที่ตอบถูก ไม่ได้คะแนนในข้อที่ตอบผิดหรือไม่ทราบ คะแนนรวมอยู่ระหว่าง

0 – 4 ผู้ที่มีความรู้ดีหมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 3.2 คะแนน)

2.3 แบบประเมินทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ มีจำนวน 7 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1) จนถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง (6) คะแนนสูงแสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับ คะแนนรวมของทัศนคติอยู่ระหว่าง 7-42 คะแนน ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีหมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 33.6 คะแนน)

2.4 แบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองที่มีผลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับใช้รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 2 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครอง ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่ของการที่จะปฏิบัติตามในส่วนที่ 1 ลักษณะคำตอบของแต่ละส่วนเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ควรปฏิบัติตาม (0) จนถึง มากที่สุด/ควรปฏิบัติตามมากที่สุด (5) คะแนนของแต่ละข้อได้จากผลคูณของคะแนนทั้ง 2 ส่วน คะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0-50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีพ่อแม่ผู้ปกครองมีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับใช้รถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 40 คะแนน)

2.5 แบบประเมินอิทธิพลของเพื่อนที่มีผลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับใช้รถจักรยานยนต์ มีคำถามจำนวน 3 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของเพื่อน ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่ของการที่จะปฏิบัติตามในส่วนที่ 1 ลักษณะคำตอบของแต่ละส่วนและการคิดคะแนนเหมือนกับแบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองในข้อ 2.4 คะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ในระหว่าง 0-75 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีเพื่อนมีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับใช้รถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 60 คะแนน)

2.6 แบบประเมินอิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจรที่มีผลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับใช้รถจักรยานยนต์ คำถามจำนวน 2 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของ



กฎหมายและกฎจราจร ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่ของการที่จะปฏิบัติในส่วนที่ 1 ลักษณะคำตอบของแต่ละส่วนและการคิดคะแนนเหมือนกับแบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองในข้อ 2.4 คะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0-50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้กฎหมายและกฎจราจรมีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีความรุนแรงตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 40 คะแนน)

2.7. แบบประเมินอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ คำถามจำนวน 2 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่ของการที่จะปฏิบัติในส่วนที่ 1 ลักษณะคำตอบของแต่ละส่วน และการคิดคะแนนเหมือนกับแบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองในข้อ 2.4 คะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0-50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีสื่อต่างๆ มีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีความรุนแรงตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป (≥ 40 คะแนน)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ ความตรงเชิงโครงสร้างโดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (exploratory factor analysis) และความเที่ยงแล้วได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาคระหว่าง .79 - .90 ซึ่งเป็นระดับที่ยอมรับได้ และก่อนนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ได้ตรวจความตรงเฉพาะหน้า (face validity) โดยนำไปให้นักเรียนระดับชั้น ปวช. 1-3 จำนวน 6 คน ทำแบบสอบถาม และมีการอภิปรายร่วมกัน จากนั้นผู้วิจัยได้ปรับปรุงภาษาแบบสอบถามก่อนนำไปใช้

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

โครงการนี้ได้รับการพิจารณารับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของคณะพยาบาลศาสดรมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และได้รับการอนุมัติจากผู้อำนวยการของสถาบันการศึกษาทั้ง 7 แห่งให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ นอกจากนี้การตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างเป็นไปตามความสมัครใจ กลุ่มตัวอย่างมี

สิทธิ์ถอนตัวจากการศึกษาได้ตลอดเวลาโดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ การเข้าร่วมในการศึกษาครั้งนี้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเรียนของนักเรียน นอกจากนี้ในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ผู้วิจัยได้ขอความยินยอมจากผู้ปกครองในการอนุญาตให้เข้าร่วมในการศึกษาครั้งนี้ด้วย ข้อมูลที่รวบรวมได้จะปกปิดไว้เป็นความลับและผลการวิจัยจะนำเสนอในภาพรวมไม่มีการเปิดเผยชื่อของกลุ่มตัวอย่าง และสถาบันการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย

2. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความรู้ ทักษะคิด อิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครอง อิทธิพลของเพื่อน อิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจร อิทธิพลของสื่อต่างๆ กับพฤติกรรมดื่มไม่ขับโดยใช้สถิติถดถอยโลจิสติก (logistic regression) โดยจัดกลุ่มพฤติกรรมเป็นไม่เคยขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะมีนเมา กับเคย ส่วนข้อมูลปัจจัยต่างๆ จัดกลุ่มโดยใช้คะแนนดิบรวมของแต่ละปัจจัยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม โดยคะแนนดิบรวมต่ำกว่าร้อยละ 80 จัดเป็นกลุ่มความรู้ต่ำ ทักษะคิดเชิงลบ การรับรู้ถึงอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครอง เพื่อน กฎหมายกฎจราจร และสื่อต่างๆ ต่ำ ส่วนคะแนนดิบรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไปจัดเป็นกลุ่มที่มีความรู้ดี มีทักษะคิดเชิงบวก และการรับรู้ถึงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ สูง

ผลการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งหมด 615 ราย อายุระหว่าง 15-24 ปี อายุเฉลี่ย 17.33 ปี ร้อยละ 63.90 เป็นนักเรียนชาย ร้อยละ 73.66 ใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน ส่วนมากร้อยละ 76.75 จะเป็นผู้ขับซึ่งด้วยตนเอง ร้อยละ 52.03 มีประวัติเคยถูกจับหรือถูกปรับจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา มี 1 รายที่ถูกจับจากสาเหตุดื่มแล้วขับซึ่งรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 62.28 เคยประสบอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์
2. พฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ พบว่า



ร้อยละ 50.73 ไม่เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมีเินเมา
ร้อยละ 26.50 ขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมีเินเอนานๆ ครั้ง

ร้อยละ 16.10 ขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมีเินเมา
เป็นบางครั้ง ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของพฤติกรรมขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมีเินเมา (n=615)

ความถี่ของพฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	312	50.73
นานๆ ครั้ง	163	26.50
บางครั้ง	99	16.10
บ่อยครั้ง	28	4.55
เป็นประจำ	13	2.12

3. ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 2 ประกอบด้วย

3.1 ความรู้ ประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับซึ่และความรู้ด้านกฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับซึ่ขณะดื่ม/เินเมา ผลรวมของคะแนนอยู่ระหว่าง 0 – 4 คะแนน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 1.88 (SD= 1.00)

3.2 ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ คะแนนรวมอยู่ในช่วง 7-42 คะแนน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 35.14 (SD=6.58)

3.3 อิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ ค่าคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ในช่วง 0-50 คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง

เท่ากับ 37.04 (SD=13.91)

3.4 อิทธิพลของเพื่อนที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ ค่าคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ในช่วง 0-75 คะแนน กลุ่มตัวอย่างมีค่าคะแนนเฉลี่ย 38.21 คะแนน (SD=21.55)

3.5 อิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจรที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ ค่าคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ในช่วง 0-50 คะแนนเฉลี่ย 26.95 คะแนน (SD=13.34)

3.6 อิทธิพลของสื่อต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่ม/เินเมาไม่ขับรถจักรยานยนต์ ค่าคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ในช่วง 0-50 คะแนนเฉลี่ย 31.20 คะแนน (SD=13.99)

ตารางที่ 2 คะแนนเฉลี่ยของปัจจัยที่คาดว่ามอีทธิพลต่อกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ (n=615)

ปัจจัย	ช่วงคะแนนที่เป็นไปได้	ช่วงคะแนนที่ได้	คะแนนเฉลี่ย	SD
ความรู้	0-4	0-4	1.88	1.00
ทัศนคติ	7-42	7-42	35.14	6.58
พ่อแม่	0-50	0-50	37.04	13.91
เพื่อน	0-75	0-75	38.21	21.55
กฎหมาย กฎจราจร	0-50	0-50	26.95	13.34
สื่อต่างๆ	0-50	0-50	31.20	13.99



4. ผลจากการวิเคราะห์สถิติถดถอยโลจิสติกพบว่าทัศนคติ อิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองและ อิทธิพลของเพื่อน เป็นตัวทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ โดยถ้าคะแนนทัศนคติเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้โอกาสมีพฤติกรรมดื่มไม่ขับเพิ่มขึ้น 2.12 เท่า (OR=2.12, 95% CI=1.46-3.10, $p < .001$) ถ้าคะแนนการรับรู้อิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองและการรับรู้อิทธิพลของเพื่อนเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะเพิ่มโอกาสเกิดพฤติกรรม

การดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ได้ 2.00 เท่า (OR=2.00, 95% CI=1.39-2.89, $p < .001$) และ 2.01 เท่า (OR=2.01, 95% CI=1.21-3.33, $p < .01$) ตามลำดับ ซึ่งจากการทดสอบความสอดคล้องของโมเดล (the goodness-of-fit of the model) พบว่ามีความสอดคล้องและพบว่าปัจจัยทั้ง 3 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการเกิดพฤติกรรมดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างได้ร้อยละ 15.2 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลจากการวิเคราะห์สถิติถดถอยโลจิสติกของปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ (n=615)

ปัจจัย	B	S.E	Wald	Sig.	OR	95% C.I.	
						ต่ำสุด	สูงสุด
ทัศนคติ	.753	.193	15.279	.000	2.12	1.46	3.10
อิทธิพลพ่อแม่	.695	.187	13.829	.000	2.00	1.39	2.89
อิทธิพลเพื่อน	.697	.258	7.315	.007	2.01	1.21	3.33

Nagelkerke $R^2 = .152$, * $p < .001$

การอภิปรายผล

ผลการวิจัยสามารถอภิปรายได้ดังนี้

ผลการศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 15-24 ปี อายุเฉลี่ย 17.33 ปี ประมาณร้อยละ 64 เป็นเพศชาย ประมาณร้อยละ 50 มีพฤติกรรมดื่ม/เมาขณะขับชี่รถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างวัยรุ่นที่ดื่ม/เมาแล้วขับชี่รถมอเตอร์ไซด์มีจำนวนมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลการสำรวจเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการขับชี่รถยนต์พาหนะของประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไปทั่วประเทศ ที่พบว่าร้อยละ 75.6 ของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศไม่เคยมีพฤติกรรมดังกล่าว ในขณะที่ผลการศึกษาระดับประเทศในทุกกลุ่มอายุพบว่าร้อยละ 36 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และขับชี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมา (มูลนิธิไทยโรดส์, 2554) แสดงว่าอัตรา

การดื่มแล้วขับในกลุ่มวัยรุ่นอาชีวศึกษาสูงกว่ากลุ่มอื่นซึ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ดื่มสูงเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนที่ศึกษาทั่วประเทศอาจเนื่องมาจากลักษณะเฉพาะของกลุ่มตัวอย่างซึ่งส่วนมากในการศึกษานี้เป็นวัยรุ่นชายและอยู่ในช่วงอายุที่มีอัตราการดื่มสูง ซึ่งสอดคล้องกับการผลการศึกษาสถานการณ์สุขภาพจิตคนไทยปี 2553 ที่พบว่าในกลุ่มอายุ 15-29 ปี โดยเฉพาะเพศชายที่อาศัยอยู่ในเขตภาคเหนือมีจำนวนการดื่มสูงที่สุด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2555; อภิชาติ จำรัสฤทธิ์รักษ์, ปราโมทย์ ประสาทกุล, และปัญญา ชูเลิศ, 2553) และจากรายงานสถานการณ์สุราประจำปี พ.ศ. 2553 พบว่าแนวโน้มจำนวนผู้ที่ดื่มเป็นประจำในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ.2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 และสัดส่วนหรือจำนวนผู้ที่ดื่มภายใน 30 วันที่ผ่านมาในกลุ่มนักเรียนชายสูงถึงร้อยละ 66.3 และในกลุ่มนักเรียนหญิงร้อยละ 56.6 ในส่วนของผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มเยาวชนในระดับมัธยม และ



อาชีวศึกษา พบว่ามีการขับซึ่รถหลังดื่มสุราร้อยละ 43.4 และได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุร้อยละ 29.0 (บัณฑิต ศรไพศาล จุฑาภรณ์ แก้วมุงคุณ และกมลลา วัฒนพร, 2553) และจากผลสำรวจปี พ.ศ.2554 ในประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ขับซึ่รถยนต์และ/หรือรถจักรยานยนต์ จำนวน 39.7 ล้านคนมีพฤติกรรมดื่มเป็นประจำในระยะ 1 ปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 18.2 โดยร้อยละ 13.5 ดื่มเป็นประจำก่อนขับซึ่ ร้อยละ 81.8 ดื่มเป็นบางครั้งก่อนขับซึ่ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2555) แต่จากผลการศึกษาที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.19 มีประวัติการถูกจับ/ปรับจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสาเหตุส่วนมากเกิดจากการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่านตรวจของตำรวจมุ่งเน้นไปที่การจับกุมผู้ขับซึ่ที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยเป็นหลัก ส่วนสาเหตุที่ถูกจับจากการดื่ม/เมาขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์มีเพียง 1 รายนั้นอาจจะเป็นตัวสะท้อนให้เห็นว่าการตรวจจับแอลกอฮอล์เพื่อหาปริมาณแอลกอฮอล์นั้นในทางปฏิบัติจริงมีอยู่จำนวนน้อย หรืออาจเนื่องมาจากการตั้งด่านตรวจมักกระทำตอนกลางวัน ส่วนพฤติกรรมดื่มแล้วขับส่วนมากเป็นหลังเลิกเรียนหรือตอนกลางคืนเป็นส่วนใหญ่ ทำให้กฎหมายและกฎจราจรไม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ดังเช่นผลการศึกษาครั้งนี้

ผลจากการวิเคราะห์สถิติถดถอยโลจิสติกของปัจจัยที่คาดว่าเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่าทัศนคติ อิทธิพลของพ่อแม่ และอิทธิพลของเพื่อนสามารถทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ความรู้ อิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจร และอิทธิพลของสื่อต่างๆ ไม่สามารถเป็นปัจจัยทำนายพฤติกรรมนี้ได้ อภิปรายได้ดังนี้

1. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ได้แก่ ทัศนคติเป็นปัจจัยส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์

สามารถทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้ โดยถ้าทำให้คะแนนทัศนคติเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้พฤติกรรมดื่มไม่ขับเพิ่มขึ้น 2.12 เท่า ดังนั้นการเสริมสร้างเพิ่มทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์จะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมนี้ได้

ส่วนปัจจัยระหว่างบุคคลที่สามารถทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีนัยสำคัญคืออิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองและอิทธิพลของเพื่อน ซึ่งผลการศึกษาสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาที่พบว่าพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการขับซึ่รถยนต์ของพ่อแม่และเพื่อนมีผลต่อพฤติกรรมการดื่มและขับซึ่ของวัยรุ่นทั้งทางตรงและทางอ้อม (Fowler et al., 2007; Zhang et al., 2012) โดยถ้าคะแนนการรับรู้อิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้พฤติกรรมดื่ม/เมาไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่า เช่นเดียวกับการเพิ่มของคะแนนการรับรู้อิทธิพลของเพื่อน 1 หน่วยจะเพิ่มโอกาสเกิดพฤติกรรมดื่ม/เมาไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่า ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพัฒนาการของวัยรุ่นที่เป็นวัยที่ให้ความสำคัญกับเพื่อน มีพฤติกรรมตามอย่างกันและต้องการการยอมรับจากเพื่อน ดังนั้นหากเพื่อนชักนำกันทำพฤติกรรมที่ดีก็จะนำไปสู่สิ่งที่ดี แต่จากสำรวจนักเรียนอาชีวะกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พฤติกรรมและปัญหาปี 2558 พบว่านักเรียนอาชีวะดื่มครั้งแรกเฉลี่ยที่อายุ 15 ปี โดยมักจะชักชวนกันดื่มกับเพื่อนร่วมสถาบันตามหอพักหรือบ้านเพื่อน โดยส่วนมากจะดื่มเพื่อเข้าสังคมและให้กลุ่มเพื่อนยอมรับ (นพดล วิทย์รพวงศ์, 2558; Zhang et al., 2012) ดังนั้นการส่งเสริมให้พ่อแม่ผู้ปกครองว่ากล่าวตักเตือนเด็กในปกครอง และการลดพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และพฤติกรรมดื่ม/เมาแล้วขับในกลุ่มเพื่อนจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้

2. ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคลด้านความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับซึ่และความรู้ด้าน



กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ขณะดื่ม/เมาไม่สามารถทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับชীরถจักรยานยนต์ของของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดของแบบสอบถามด้านความรู้จำนวนเพียง 4 ข้อซึ่งอาจประเมินได้ไม่ครอบคลุมความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับชীরถจักรยานยนต์ของของวัยรุ่น นอกจากนี้ถ้าพิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมด้านความรู้ของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 1.90 คะแนนจากคะแนนเต็ม 4 คะแนน ซึ่งเป็นระดับคะแนนที่ค่อนข้างต่ำ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการให้ความรู้เรื่องผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับชี่และความรู้ด้านกฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ขณะดื่ม/เมายังมีน้อย ดังจะเห็นได้จากการที่สื่อต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์เรื่องดื่มไม่ขับมีจำนวนมากหลากหลายรูปแบบ แต่ในเนื้อหาการรณรงค์ยังขาดการสอดแทรกประเด็นความรู้เกี่ยวกับโทษของแอลกอฮอล์ กฎหมายเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ (ศิริวัฒน์ ทิพย์ธราดล, 2555) การที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับผลเสียของแอลกอฮอล์ต่อการขับชี่และขาดความรู้ด้านกฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ขณะดื่ม/เมา จะทำให้ผู้ขับชี่ยังคงพฤติกรรมขับชี่ในขณะที่ดื่ม/เมาอยู่ ดังจะเห็นได้จากสถิติที่ระบุว่าจำนวนผู้ขับชี่ขณะดื่ม/เมาไม่ได้ลดลงเลยถึงแม้จะมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการรณรงค์ปลูกกระแสให้เกิดการตื่นตัวถึงอันตรายจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับชี่รถยนต์ (ทักษพล ธรรมรังสี, 2556) นอกจากนี้เนื้อหาในการรณรงค์ส่วนมากเน้นที่การนำเสนอแบบเสียหนึ่งของชีวิตที่ประสบเหตุการณ์ที่ทำให้ชีวิตเปลี่ยนแปลงไป โดยเน้นด้านอารมณ์ ความรู้สึก เสียใจ เศร้า และการสูญเสียทั้งของเหยื่อและครอบครัว เป็นอุทาหรณ์สำคัญในการกระตุ้นจิตสำนึกของประชาชน แต่ยังขาดการสอดแทรกประเด็นความรู้เกี่ยวกับโทษของแอลกอฮอล์ ระดับแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด กฎหมายและบทลงโทษเกี่ยวกับการดื่ม/เมาแล้วขับ เป็นต้น

ส่วนปัจจัยระหว่างบุคคลที่ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับชীরถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้คือ อิทธิพลของ

กฎหมายและกฎจราจรทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ทำอย่างจริงจัง การตรวจระดับแอลกอฮอล์ยังทำได้ไม่ทั่วถึง ทุกที่ ทุกเวลา ด้วยมีจำนวนเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์น้อยเนื่องจากงบประมาณมีจำนวนจำกัด (ปิยะ ต๊ะวิชัย และ วีระวิทย์ วัจนะพุกกะ, 2556) ดังผลการศึกษาคั้งนี้ที่พบว่าในกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมดื่ม/เมาขณะขับชীরถจักรยานยนต์เป็นประจำบ่อยครั้งและบางครั้งจำนวน 140 รายมีเพียงรายเดียวที่ถูกจับ/ปรับด้วยเรื่องการขับชี่ขณะเมา แสดงให้เห็นว่าการตรวจจับและวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี่กลุ่มนี้มีน้อยมาก นอกจากนี้กฎหมายของประเทศไทยยังขาดความชัดเจนและบทลงโทษที่เบาเกินไปเมื่อเทียบกับต่างประเทศ เช่น ในประเทศออสเตรเลียโดยเฉลี่ยแล้วประชากร 1 คน จะถูกตรวจระดับแอลกอฮอล์ที่จุดตรวจเดือนละ 2 ครั้ง นอกจากนี้ยังมีกฎหมายห้ามเด็กและเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 18 ปี ดื่มสุราขณะขับรถโดยเด็ดขาด ขณะที่ประเทศไทยมีเพียงการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ใหญ่ที่ขับชี่รถยนต์ไม่ให้เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่ากฎหมายไทยยังไม่มีควมชัดเจนในเรื่องข้อห้ามและบทลงโทษ ทำให้กฎหมายยังไม่มีคุณภาพและการบังคับใช้ไม่ได้ผลเท่าที่ควร โดยจะเห็นว่าเมื่อถึงช่วงเทศกาลจะมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดความสับสนแก่ประชาชนได้ (สสส., 2556)

อิทธิพลของสื่อต่างๆ ผลการศึกษาพบว่าไม่เป็นปัจจัยทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชীরถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความขัดแย้งกันของลักษณะเนื้อหาสาระที่สื่อนำเสนอที่พบว่าในขณะที่สื่อส่วนหนึ่งพยายามรณรงค์ไม่ให้ขับชี่ยานพาหนะขณะดื่ม/เมาแต่ขณะเดียวกันก็มีสื่ออีกส่วนหนึ่งที่พยายามสร้างกระแสและค่านิยมทางบวกต่อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยมีกลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มเป้าหมายหลัก ส่งผลให้จำนวนและปริมาณผู้บริโภคมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ลดลงตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ (ทักษพล ธรรมรังสี และคณะ, 2556; นิตศน์ ศิริโชติรัตน์, 2555)



ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ด้านการรณรงค์พฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น ผลการศึกษาสามารถนำไปเป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่ม/เมาไม่ขับในกลุ่มนักเรียนอาชีวและวัยรุ่นกลุ่มอื่นๆ ได้โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมและปรับเปลี่ยนให้เกิดทัศนคติที่ดี ให้พ่อแม่ผู้ปกครองและเพื่อนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการส่งเสริมพฤติกรรม

ดังกล่าวให้มากขึ้น

2. ด้านการศึกษาวิจัย จากผลการศึกษาพบว่ามีปัจจัยเพียง 3 ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมได้เพียง 15.2% เท่านั้น ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาหาปัจจัยอื่นๆ ที่จะทำนายพฤติกรรมได้เพิ่มเติม ซึ่งหากกรอบแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ ที่มีอยู่ยังไม่สามารถอธิบายพฤติกรรมการขับในวัยรุ่นได้ อาจต้องมีการศึกษาเชิงคุณภาพเพิ่มเติม

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากโครงการพัฒนานักวิจัยรุ่นใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เอกสารอ้างอิง

- ทักษพล ธรรมรังสี. (2556). สถานการณ์การบริโภค เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และผลกระทบในประเทศไทย ปี 2556. นนทบุรี: เดอะ กราฟิโก ซิสเต็มส์.
- ทักษพล ธรรมรังสี, สุรศักดิ์ ไชยสงค์, ประพัทธ์ เนรมิตพิทักษ์กุล, กมลลา วัฒนพร, และนงนุช ใจชื่น. (2556). ผลการศึกษาความสัมพันธ์เกี่ยวกับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการบาดเจ็บที่มารับบริการที่แผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.).
- นพดล วิทย์วรพงศ์ (บรรณาธิการ). (2558). พฤติกรรมการดื่มของคนอาชีว. จุลสารเรื่องเล่า, (2), 6-8.
- นิทัศน์ ศิริโชติรัตน์. (2555). การติดตามเฝ้าระวังอุตสาหกรรมเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ในสื่อสิ่งพิมพ์และกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาด. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.).
- บัณฑิต ศรีไพศาล, จุฑาภรณ์ แก้วมุงคุณ, และกมลลา วัฒนพร. (2553). แนวโน้มคดีอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มสุรา จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร. รายงานสถานการณ์สุราประจำปี พ.ศ.2553. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.).
- ปิยะ ต๊ะวิชัย, และ วีระวิทย์ วัจนะพุททะ. (2556). การบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ. วันที่ค้นข้อมูล 22 พฤษภาคม 2557, เข้าถึงได้จาก http://www.trafficpolice.go.th/download/Do_not_drive_drunk.pdf
- มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2553). สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2550 - 2552.วันที่ค้นข้อมูล 24 มกราคม 2554, เข้าถึงได้จาก <http://www.ddd.or.th>
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2554). รายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2554. กรุงเทพฯ: มูลนิธิไทยโรดส์.
- ศิริวัฒน์ พิทยธราดล. (2555). กระทรวงสาธารณสุขกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. วันที่ค้นข้อมูล 25 กันยายน 2555, เข้าถึงได้จาก [http://www.thaincd.com/document/file/activity/\(3\)_word-Pdf.pdf](http://www.thaincd.com/document/file/activity/(3)_word-Pdf.pdf)
- ศูนย์กู้ชีพเรนทร. (2550). สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรช่วงวันหยุดปีใหม่ พ.ศ. 2547. วันที่ค้นข้อมูล 30 กันยายน 2555, เข้าถึงได้จาก http://203.157.240.12/bie/acc_report/graph/acc_newyear_sa.php
- สถาบันรามจิตติ. (2555). Child Watch กับสภาวะการณ์เด็กและเยาวชนในรอบปี 2554 - 2555. สืบค้นข้อมูลเมื่อ 2 มิถุนายน 2557 จาก <http://www.teenpath.net/data/r-research/00011/tpfile/00001.pdf>
- สถาบันวิจัยประชากรและสังคมมหาวิทยาลัยมหิดล. (2556). สุขภาพคนไทย 2556. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยประชากรและสังคมมหาวิทยาลัยมหิดล.



- สุรัชย์ อัญเชิญ. (2554). ผลกระทบจากการดื่มสุรา. วันที่ค้นข้อมูล 25 กันยายน 2555, เข้าถึงได้จาก <http://www.rvp.co.th/knowledge/saftydriving/indexalcohol07.htm>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2551). สถิติอุบัติเหตุประจำปี. วันที่ค้นข้อมูล 10 ธันวาคม 2553, เข้าถึงได้จาก http://www.police.go.th/traff_main.htm
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2555). *การสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2554*. กรุงเทพฯ: สำนักสถิติสังคม.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). จำนวนการตาย จำแนกตามสาเหตุการตาย และเพศ ทัวราชอาณาจักร พ.ศ. 2550-2557. วันที่ค้นข้อมูล 4 เมษายน 2559, เข้าถึงได้จาก <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries09.html>
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2550). รายงานประจำปี 2549. วันที่ค้นข้อมูล 16 กรกฎาคม 2553, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th/>
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2550). รายงานประจำปี 2549. วันที่ค้นข้อมูล 16 กรกฎาคม 2553, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th/>
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2554). เจาะลึก ‘เมาแล้วขับ’ ความเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนน วันที่ค้นข้อมูล 22 กรกฎาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://bit.ly/1UGn9pg>
- อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์, ปราโมทย์ ประสาทกุล, และปัญญา ชูเลิศ. (2553). “การสูบบุหรี่และดื่มสุราของประชากร” ใน สถานการณ์สุขภาพจิตคนไทย: ภาพสะท้อนสังคม. จรัสสินทวงศ์การพิมพ์: กรุงเทพฯ
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2557). อุบัติเหตุจราจร: เหตุการณ์การตายในวัยรุ่น. วันที่ค้นข้อมูล 16 กรกฎาคม 2558, เข้าถึงได้จาก http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=123&s_id=15&d_id=15&page=2&start=1
- อรทัย วลีวงศ์, สุรศักดิ์ ไชยสงค์, ทักษพล ธรรมรังสี. (2553). *รายงานการวิจัยบทบาทและพฤติกรรมของพ่อแม่ที่มีต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของเยาวชนไทย*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ.
- Bronfenbrenner, U. (1977). Toward an experimental ecology of human development. *American Psychologist*, 32, 513-531.
- Fowler, T., Shelton, K., Lifford, K., Rice, F., McBride, A., Nikolov, I., ... van den Bree, M. B. M. (2007). Genetic and environmental influences on the relationship between peer alcohol use and own alcohol use in adolescents. *Addiction (Abingdon, England)*, 102(6), 894-903.
- Stokols, D. (1996). Translating social ecological theory into guidelines for community health promotion *American Journal of Health Promotion*, 10(4), 282-98.
- Yothayai, C. (2010). Development of Instruments for Measuring Safe Motorcycle Driving Behaviors and Expected Influencing Factors among Thai Adolescents in an Ecological Context. Doctoral dissertation., Chiang Mai University, Chiang Mai, Thailand.
- Zhang, L., Wieczorek, W. F., & Welte, J. W. (2012). The Influence of Parental and Peer Drinking Behaviors on Underage Drinking and Driving by Young Men. *Journal of Drug Education*, 42(3), 347-359.