



ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร

Factors Predicting Preventive Behaviors in Road Traffic Injury among Motorcycle Riders in the Northern Bangkok Area

โสพรรณ โปะทะยะ¹ วิลัยลักษณ์ อินทาราม² คณิตราพร ประกอบกิจ¹

Soparn Potaya¹ Wilailak Intaram² Kanittraporn Prakobkit¹

¹คณะพยาบาลศาสตร์ ราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์

²โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช กรมแพทย์ทหารอากาศ

¹Faculty of Nursing, Chulabhorn Royal Academy

²Bhumibol Adulyadej Hospital, Royal Thai Air Force

Corresponding author: Kanittraporn Prakobkit; Email: Kanittraporn.pra@cra.ac.th

Received: March 17, 2022 Revised: June 20, 2022 Accepted: November 20, 2022

บทคัดย่อ

การวิจัยแบบบรรยายเชิงทำนายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา กลุ่มตัวอย่างคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานครจำนวน 430 คน โดยใช้การสุ่มอย่างง่าย เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคล แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และแบบสอบถามปัจจัยด้านการรับรู้ ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ .87 และ .93 ตามลำดับ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและการถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมอยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X}=4.31$, $SD=.46$) ปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ($\beta=.36$, $p<.01$) เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ($\beta=.27$, $p<.01$) อายุ ($\beta=.26$, $p<.01$) เพศ ($\beta=.13$, $p<.05$) และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ ($\beta=-.14$, $p<.05$) สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 31.6 ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นการเพิ่มการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ โดยคำนึงถึงเพศและอายุของผู้ขับขี่ เพื่อนำไปสู่การคงไว้ซึ่งพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

คำสำคัญ: ปัจจัยทำนาย; ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์; การป้องกันอุบัติเหตุจราจร; พฤติกรรมการป้องกัน



Factors Predicting Preventive Behaviors in Road Traffic Injury among Motorcycle Riders in the Northern Bangkok Area

Soparn Potaya¹ Wilailak Intaram² Kanittraporn Prakobkit¹

¹Faculty of Nursing, Chulabhorn Royal Academy

²Bhumibol Adulyadej Hospital, Royal Thai Air Force

Corresponding author: Kanittraporn Prakobkit; Email: Kanittraporn.pra@cra.ac.th

Received: March 17, 2022 Revised: June 20, 2022 Accepted: November 20, 2022

Abstract

This predictive study aimed to determine the factors that predicted the preventive behavior of motorcycle riders in northern Bangkok in relation to road traffic injuries. The research framework was based on the protection motivation theory. A total of 430 motorcyclists in northern Bangkok took part in this study. Simple random sampling was used to recruit these participants. The research instruments was self-administration questionnaire, which consisted of a personal information part, a preventive behavior for road traffic injury part, and a perception factors part. The reliabilities of the preventive behaviors and perception factors were .87 and .93, respectively. Data were analyzed using descriptive statistics and stepwise multiple regression. The results revealed that motorcyclists' overall preventive behaviour was at a high level ($\bar{X}=4.31$, $SD=.46$). Factors that influenced prediction were perceive probability of road traffic injury ($\beta=.36$, $p<.01$), intention to protect against road traffic injury ($\beta=.27$, $p<.01$), age ($\beta=.26$, $p<.01$), sex ($\beta=.13$, $p<.05$) and coping response efficacy ($\beta=-.14$, $p<.05$). These factors accounted for 31.6 percent in the variation of preventive behaviors among motorcyclists. This finding should be used to improve motorcyclists' preventive behaviors for road traffic injuries by increasing perceive likelihood of road traffic injuries, intention to protect against road traffic injuries, and coping response efficacy, by taking into consideration of sex and age, to maintain preventive behaviors for road traffic injuries.

Keywords: factors predicting; motorcycle rider; preventive behavior; road traffic injury



ความเป็นมาและความสำคัญ

อุบัติเหตุจรวดเป็นปัญหาสาธารณสุขที่มีผลกระทบต่อภาวะสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของหลายประเทศทั่วโลก จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลกพบว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวด 1.35 ล้านคน โดยร้อยละ 93 เกิดในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง ส่วนใหญ่ของผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอุบัติเหตุจรวดเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตในกลุ่มเด็ก เยาวชนและคนหนุ่มสาวอายุ 5-29 ปี¹ สำหรับประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวดสูงเป็นอันดับเก้าของโลก และเป็นอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน โดยประมาณการเสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนหรือมีผู้เสียชีวิตปีละ 22,491 คนหรือวันละ 60 คน ในจำนวนนี้เป็นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 74.4 ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงที่สุดในโลก² โดยกลุ่มประชากรที่เสียชีวิตสูงสุดส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 15-19 ปี³ ซึ่งเป็นกำลังหลักที่จะพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต

รายงานจากเว็บไซต์เวิลด์แอตลาส (world atlas) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์วิจัยพีว (Pew research center) พบว่าประเทศไทยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสูงที่สุดในโลกถึงร้อยละ 87 ของครัวเรือน⁴ สถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 พบว่า มีรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ 21,567,486 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 1,683,710 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร 417,062 คัน ทำให้ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครรวม 3,967,313 คัน⁵ ปริมาณรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากจำนวนประชากรที่หนาแน่นมากขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัด ภาวะเศรษฐกิจ สังคมและวิถีชีวิตของคนเมือง ทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นเพื่อการสัญจรที่สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากรถมีขนาดเล็ก มีความคล่องตัวแม้การเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน สามารถเข้าถึงตรอกซอกซอยได้ดี ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมถึงปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ในการให้บริการรับส่งสินค้าอุปโภคบริโภคถึงที่พักอาศัยที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยอาจนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวดได้ จากข้อมูลของกรุงเทพมหานครพบว่าในปี 2559 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวด 600 คน กว่าร้อยละ 90 เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งพื้นที่ 12 เขตที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจรวดสูง ได้แก่ เขตลาดกระบัง บางขุนเทียน หนองจอก ประเวศ มีนบุรี ดลิ่งชัน สายไหม บางเขน ลาดพร้าว ดอนเมือง บางบอน และเขตจอมทอง ตามลำดับ⁶

เป็นที่ทราบกันว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจรวดมาจากสามปัจจัยหลัก คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม⁷ โดยสาเหตุส่วนใหญ่มักเกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่⁸ ที่ผ่านมามีมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจรวด แต่ผลของการประชาสัมพันธ์และการใช้กฎหมายให้ผลเพียงระยะสั้นเท่านั้นไม่ได้ก่อให้เกิดผลเชิงพฤติกรรมที่ยั่งยืน แนวโน้มของปัญหาอุบัติเหตุจรวดและพฤติกรรมเสี่ยงยังไม่ลดลง⁹ โดยพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่รถผิดกฎจราจรและการดื่มแอลกอฮอล์ การแก้ไขปัญหานี้จึงต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุจรวดจากรถจักรยานยนต์ เพราะอุบัติเหตุสามารถป้องกันได้หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่ปลอดภัย ซึ่งพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจรวดเปรียบเสมือนพฤติกรรมป้องกันโรคตามแนวคิดแรงจูงใจในการป้องกันโรค (theory of protection motivation) ของ Roger¹⁰ ที่อธิบายว่าการที่บุคคลจะมีพฤติกรรมต่อการป้องกันโรคหรือปัญหาสุขภาพต้องเกิดจากความกลัวอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อสุขภาพร่างกาย ซึ่งความกลัวของบุคคลเกิดจากกระบวนการรับรู้ใน 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (threat appraisal) ประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของโรคหรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (noxiousness) และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (perceived probability) 2) การประเมินการเผชิญปัญหา (coping appraisal) ประกอบด้วย การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการตอบสนอง (response efficacy) และการรับรู้ความสามารถของตน (self-efficacy) ที่จะควบคุมหรือปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อลด



ความเสียนั้น ส่งผลให้บุคคลมีเจตนาเชิงพฤติกรรมและเกิดพฤติกรรมการป้องกันโรคตามมา ซึ่งความเชื่อหรือการรับรู้ของแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันไปตามปัจจัยทางชีวภาพ ประสบการณ์และสภาวะแวดล้อมในขณะนั้น

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่ามีการนำแนวคิด ทฤษฎี และรูปแบบพฤติกรรมสุขภาพมาใช้ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model [HBM]) PRECEDE-PROCEED model และทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (the theory of planned behavior) ซึ่งผลการศึกษาที่มีความหลากหลายของความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปัจจัยด้านการรับรู้ ปัจจัยด้านบุคคล และปัจจัยด้านสิ่งชักนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุร่วมกับความรู้พระราชบัญญัติจราจรทางบกและเพศชายมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์¹¹ การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย อิทธิพลของครอบครัวและอิทธิพลของเพื่อน เป็นปัจจัยร่วมทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์¹² แม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะรับรู้ประโยชน์ของกฎหมายหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ และนโยบายการณรงค์สวมหมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่ดี มีเพียงร้อยละ 57.7 ที่สวมหมวกนิรภัย¹³ โดยปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในสังคมเมืองและสังคมชนบทมีความแตกต่างกัน¹⁴ สำหรับปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และการมีใบอนุญาตขับขี่ มีความสัมพันธ์และไม่พบความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์^{11,13} จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นยังไม่สามารถสรุปได้ชัดเจนถึงความสัมพันธ์หรืออิทธิพลของปัจจัยด้านการรับรู้ ปัจจัยด้านบุคคล และปัจจัยด้านสิ่งชักนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ที่ผ่านมายังพบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้สูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่คงสูงอย่างต่อเนื่อง จากสถิติผู้ได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่รับการรักษาในห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ปี พ.ศ.2560, 2561, 2562 มีจำนวน 3,120, 2,990 และ 2,983 รายตามลำดับ ประกอบกับทำเลที่ตั้งและพื้นที่โดยรอบของโรงพยาบาล คือ เขตสายไหม เขตบางเขน และเขตดอนเมือง ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตตอนเหนือและเป็น 3 ใน 12 เขตของกรุงเทพมหานครที่มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรสูง⁶ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสายไหม เขตบางเขน และเขตดอนเมือง โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคของ Roger¹⁰ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยด้านการรับรู้ ประกอบด้วยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติตามการรับรู้ความสามารถในการปฏิบัติ และเจตนาเชิงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่ อายุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และการถูกตำรวจจับหรือเคยชำระค่าปรับจากการขับขี่ผิดกฎหมายจราจร เพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ในการหาแนวทางส่งเสริมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร



สมมติฐานการวิจัย

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติตน การรับรู้ความสามารถในการปฏิบัติ เจตนาเชิงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และปัจจัยด้านบุคคล สามารถทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบบรรยายเชิงทำนาย (predictive study) โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคของ Roger¹⁰ เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา มีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างประชากร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เส้นทางในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตสายไหม เขตบางเขน และเขตดอนเมือง ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2564 เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมในการศึกษา (inclusion criteria) คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สามารถอ่านออกเขียนได้ มีความเข้าใจและสามารถสื่อสารด้วยภาษาไทย และยินดีให้ความร่วมมือในการทำวิจัย คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane¹⁵ กำหนดความเชื่อมั่นที่ 95% ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจึงเพิ่มกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ได้กลุ่มตัวอย่าง 440 คน เลือกกลุ่มตัวอย่างในแต่ละเขตโดยการสุ่มอย่างง่าย ภายหลังการเก็บข้อมูลได้ตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล ได้กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาทั้งหมดจำนวน 430 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยสร้างและดัดแปลงมาจากการทบทวนวรรณกรรม แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 14 ข้อ ประกอบด้วย อายุ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่ อายุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ งาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประสบการณ์การถูกตำรวจจับหรือเคยชำระค่าปรับจากการขับขี่รถผิดกฎจราจร และแหล่งข้อมูลที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยสร้างและดัดแปลงมาจากการทบทวนวรรณกรรม แบ่งเป็น 5 ด้าน คือ การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การสวมหมวกนิรภัย การดูแลสภาพร่างกายและจิตใจ และการตรวจสภาพยานพาหนะ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) 5 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัติน้อยครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 30 ข้อทั้งเชิงบวกและเชิงลบ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน 1-5 คะแนน แปลผลโดยใช้ค่าคะแนนเฉลี่ยของแบบสอบถาม คือ ระดับคะแนน 4.21-5.00 หมายถึงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดีมาก ระดับคะแนน 3.41-4.20 หมายถึงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดี ระดับคะแนน 2.61-3.40 หมายถึงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ระดับคะแนน 1.81-2.60 หมายถึง พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำ ระดับคะแนน 1.00-1.80 หมายถึง พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำมาก

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามปัจจัยด้านกรรับรู้ ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยประยุกต์จากแนวคิดของ Roger¹⁰ ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการปฏิบัติพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความสามารถในการปฏิบัติ และเจตนาเชิงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า 4 ระดับ ได้แก่



เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วยมาก ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 30 ข้อทั้งเชิงบวก และเชิงลบ เกณฑ์การให้คะแนน 1-4 คะแนน แปลผลโดยใช้ค่าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละด้าน ระดับคะแนน 3.26-4.00 หมายถึง การรับรู้อยู่ในระดับดีมาก ระดับคะแนน 2.51-3.25 หมายถึงการรับรู้อยู่ในระดับดี ระดับคะแนน 1.76-2.50 หมายถึง การรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง ระดับคะแนน 1.00-1.75 หมายถึงการรับรู้อยู่ในระดับต่ำ

ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดยผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน คือ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านพฤติกรรมสุขภาพ 1 ท่าน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านอุบัติเหตุ 1 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการวิจัย 1 ท่าน ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC : index of item objective congruence) อยู่ระหว่าง .67-1.00 จากนั้นนำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขไปทดลองใช้กับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ราย ได้ค่าความเชื่อมั่น (reliability) ของแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันการ อุบัติภัยจราจรเท่ากับ .87 แบบสอบถามปัจจัยด้านการรับรู้โดยรวม เท่ากับ .93 โดยปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการปฏิบัติ การรับรู้ความสามารถในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร และเจตนาเชิงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .70, .82, .89, .84 และ .91 ตามลำดับ

การพิทักษ์สิทธิผู้เข้าร่วมวิจัย

การวิจัยนี้ผ่านการอนุมัติให้ดำเนินการวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ รหัสโครงการวิจัยที่ 076/2563 วันที่อนุมัติ 18 กันยายน 2563 และมีการพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่างโดยการชี้แจง วัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการและระยะเวลาในการเก็บข้อมูล ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย และความเสี่ยง ที่อาจเกิดขึ้นให้กลุ่มตัวอย่างทราบ และขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามด้วยความสมัครใจ ไม่มีการบังคับ ข้อมูลคำตอบของกลุ่มตัวอย่างจะนำเสนอในภาพรวมและนำไปใช้ประโยชน์ทางวิชาการเท่านั้น ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีสิทธิที่จะปฏิเสธการเข้าร่วมในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ทุกเมื่อ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ที่ใช้เส้นทางในเขตสายไหม เขตบางเขน และเขตดอนเมืองตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอน และ รายละเอียดของการวิจัยตามเอกสารจริยธรรมการวิจัยในคน เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างรับทราบและเข้าใจพร้อมลงนาม แสดงความยินยอมเข้าร่วมในโครงการวิจัย จากนั้นให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยใช้เวลาในการทำแบบสอบถามประมาณ 15-30 นาที รวบรวมแบบสอบถาม ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและนำไปวิเคราะห์ ด้วยวิธีการทางสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ โดยหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในแต่ละด้านกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ โดยสัมพันธ์สหสัมพันธ์พหุคูณ และทดสอบความมีนัยสำคัญของค่าสัมพันธ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ที่คำนวณได้โดยการทดสอบค่า overall F-test ทำการวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และสร้างสมการทำนายโดยใช้สถิติถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (stepwise multiple regression) โดยมีการจัดกระทำต่อตัวแปรต้นที่เป็นตัวแปรนามบัญญัติให้เป็นตัวแปรหุ่น (dummy variable) ก่อนนำมาวิเคราะห์



ผลการวิจัย

1. ข้อมูลด้านบุคคล กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร จำนวน 430 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 62.8 อายุระหว่าง 20-29 ปี ร้อยละ 33 สถานภาพโสด ร้อยละ 51.6 ระดับการศึกษามัธยมศึกษา ร้อยละ 35.3 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 37.4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000-19,999 บาท ร้อยละ 54 มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปี ร้อยละ 73 มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 63.3 รดจักรยานยนต์ที่ใช้งานมีอายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี ร้อยละ 52.8 เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.2 โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถคว่ำหรือล้มเอง เคยถูกตำรวจจับหรือเคยชำระค่าปรับจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 10 สาเหตุจากการขับขีรถผิดกฎหมายจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และเมาแล้วขับ สำหรับ แหล่งข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลจากสื่อออนไลน์ โทรทัศน์ สมาชิกในครอบครัว และ เพื่อนหรือคนรู้จัก ร้อยละ 59.5, 47.4, 47.4, และ 47.2 ตามลำดับ

2. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรม การป้องกัน อุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.31 (SD=.45) เมื่อ พิจารณาเป็นรายด้านพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=4.42$, SD=.72) รองลงมาคือ การ ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ($\bar{X}=4.41$, SD=.56) การตรวจสภาพรถ ($\bar{X}=4.37$, SD=.66) การขับขีรถตามกฎหมายจราจร ($\bar{X}=4.21$, SD=.53) และความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ ($\bar{X}=4.19$, SD=.74)

3. ปัจจัยด้านการรับรู้ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนปัจจัยด้านการรับรู้โดยรวมอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 3.46 (SD=.36) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าอยู่ในระดับดีมาก 4 ด้าน ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ($\bar{X}=3.48$, SD=.55) การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ ($\bar{X}=3.56$, SD=.44) การรับรู้ความสามารถ ในการปฏิบัติ ($\bar{X}=3.44$, SD=.45) และเจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ($\bar{X}=3.57$, SD=.43) ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่ในระดับดี ($\bar{X}=3.23$, SD=.46)

4. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์พบว่า ปัจจัย ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ($\beta=.361$, $p<.001$) เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร ($\beta=.267$, $p<.001$) อายุ ($\beta=.263$, $p<.001$) เพศ ($\beta=.129$, $p<.005$) และการรับรู้ความคาดหวังใน ผลลัพธ์จากการปฏิบัติ ($\beta=-.136$, $p<.05$) สามารถรวมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถ จักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 31.6 โดยมีสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ ดังนี้

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ = $2.183 + .357(\text{การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุจราจร}) + .091(\text{อายุ}) + .283(\text{เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร}) + .122(\text{เพศ}) - .142(\text{การรับรู้ ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ})$

ตารางที่ 1 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร (n=430)

ตัวทำนาย	B	Beta	t	p-value
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	.357	.361	7.893*	<.001
อายุ	.091	.263	6.490*	<.001
เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	.283	.267	4.658*	<.001
เพศ	.122	.129	3.101**	.002
การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ	-.142	-.136	-2.267***	.024
ค่าคงที่ (Constant)	2.183			
R=.562	R ² =.316	F= 39.159		

*p<.001

p<.01*p<.05

อภิปรายและสรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X}=4.31$, $SD=.45$) โดยพฤติกรรมด้านการสวมหมวกนิรภัยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=4.42$, $SD=.72$) สอดคล้องกับการศึกษาของ Khachi and Rachaya¹⁶ ที่พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.31$, $SD=.35$) โดยพฤติกรรมที่มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่ ด้านเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วตามที่กำหนด ไบอโนญาตขับขี่และการสวมหมวกนิรภัย และผลการศึกษาของ Naruedee, Wassana, Rattaphon, Pimchannapa, Rungnapha and Teeraphat¹⁷ ที่พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.52$, $SD=.66$) โดยพฤติกรรมด้านที่มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ ด้านไบอโนญาตขับขี่ ด้านเมาไม่ขับ การสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็วตามที่กำหนด และด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย (การตรวจสภาพรถ) ผลการศึกษาที่ได้ต่างจากรายงานการศึกษาอื่นที่พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาและนักศึกษาระดับอุดมศึกษาอยู่ในระดับปานกลาง^{11-12,18}

ปัจจัยที่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยปัจจัยด้านการรับรู้ 3 ปัจจัย ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ($\beta=.361$, $p<.001$) เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ($\beta=.267$, $p<.001$) และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ ($\beta=-.136$, $p<.05$) และปัจจัยด้านบุคคล 2 ปัจจัย ได้แก่ อายุ ($\beta=.263$, $p<.001$) และเพศ ($\beta=.129$, $p<.005$) โดยทั้ง 5 ปัจจัยสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 36.1 ซึ่งอธิบายได้ ดังนี้

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาสอดคล้องกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค¹⁰ และสอดคล้องกับรายงานการศึกษาของ Chanaphat and Chakkrapan¹¹ อธิบายได้ว่าแรงจูงใจที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรนั้น เกิดจากความกลัวอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อสุขภาพร่างกาย ซึ่งความกลัวเกิดจากการรับรู้ว่ามีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จึงนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันหรือลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนจากสื่อออนไลน์ โทรศัพท์ สมาร์ทโฟนในครอบครัว และเพื่อนหรือคนรู้จัก ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลที่โน้มน้าวจิตใจผู้ขับขี่ให้เกิดความกลัว และรับรู้ว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อ

การเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่หากวิเคราะห์เป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่คะแนนต่ำสุด คือ “การขับซึ่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ ในหมู่บ้านหรือในซอยไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย” รองลงมา คือ “การขับซึ่รถบนทางเท้าหรือการขับซึ่ย้อนศรช่วยระยะทางให้สั้นลง” ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร⁹

การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคของ Roger¹⁰ และสอดคล้องกับผลการศึกษาของนักวิจัยหลายท่าน^{12,19} ซึ่งอธิบายได้ว่าหากบุคคลรับรู้ถึงประโยชน์จากพฤติกรรมการขับซึ่ที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นผลดีต่อตนเอง ทั้งด้านร่างกายและจิตใจ จะส่งผลให้มีเจตนาที่จะปฏิบัติและเลือกที่จะปฏิบัติพฤติกรรมนั้น อย่างไรก็ตามผลการศึกษาที่ได้ต่างจากการศึกษาของ Kamolchanok¹³ ที่ทำการศึกษาระดับปริญญาตรีของนิสิตมหาวิทยาลัยในการสวมหมวกนิรภัย ผลการศึกษาพบว่าแม้กลุ่มตัวอย่างจะเห็นด้วยว่ากฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับซึ่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ หมวกนิรภัยช่วยลดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ และนโยบายการณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ในมหาวิทยาลัยเป็นสิ่งที่ดี แต่มีนิสิตมหาวิทยาลัยร้อยละ 57.7 ที่สวมหมวกนิรภัย การรับรู้ถึงประโยชน์และนโยบายการสวมหมวกนิรภัยยังไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจเพียงพอให้นิสิตมหาวิทยาลัยสวมหมวกนิรภัย

เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาที่ได้สอดคล้องกับทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค¹⁰ และรายงานการศึกษาของ Isara & Kanyaprin¹⁹ ที่พบว่า เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา และเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลต่อความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจร และการศึกษาของ Kukiet & Wiphada²⁰ พบว่าความตั้งใจในการปฏิบัติพฤติกรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา อธิบายได้ว่าพฤติกรรมของบุคคลเกิดจากความตั้งใจที่จะปฏิบัติหรือเจตนาที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ หากบุคคลมีความตั้งใจหรือมีเจตนาที่จะปฏิบัติสูง ก็จะแสดงพฤติกรรมนั้นสูงตามไปด้วย

อายุสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ อธิบายได้ว่าผู้ที่มีอายุมากขึ้น มีประสบการณ์ชีวิตเพิ่มขึ้นสามารถรับรู้และทำความเข้าใจในข้อมูลข่าวสาร มีกระบวนการคิดและการตัดสินใจได้ดี การศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 91.5 มีอายุ 20-59 ปี เป็นผู้ใหญ่วัยทำงาน มีประสบการณ์ อาจได้รับข้อมูลมากมายจากแหล่งต่าง ๆ ที่จะเป็ประโยชน์ในการประเมินความเสี่ยงของตนเองและตัดสินใจว่าจะใช้มาตรการป้องกันต่อภาวะคุกคามนั้นหรือไม่ รายงานการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล²¹ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อายุระหว่าง 15-19 ปี³ ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากเป็นวัยที่คึกคะนอง ขาดประสบการณ์ในการขับซึ่ และขาดความระมัดระวัง⁷ อย่างไรก็ตามผลการศึกษาที่ได้แตกต่างจากการศึกษาของ Chanaphat and Chakkrapan¹¹ ที่พบว่าอายุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์

เพศสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ Chanaphat and Chakkrapan¹¹ ที่พบว่า เพศสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก และการศึกษาของ Kamolchanok¹³ ที่พบว่าเพศมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งในการศึกษาลักษณะของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง^{3,21} ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเพศชายมีความมั่นใจในตนเอง มีนิสัยกล้าเสี่ยง ชอบความท้าทาย และมีอารมณ์ก้าวร้าว อีกทั้งเพศชายมักจะขับซึ่รถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและดื่มสุราขณะขับซึ่²² ผลการศึกษาที่ได้แตกต่างจากการศึกษาของ Kukiet and Wiphada²⁰ ที่พบว่าเพศไม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา



ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ผลของการวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการประสานความร่วมมือกับชุมชนและองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ทำการรณรงค์ประชาสัมพันธ์และใช้วิธีการสื่อสารที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย ทั้งสื่อสาธารณะและในหลักสูตรการศึกษา รวมทั้งการจัดกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านสุขภาพของประชากรกลุ่มเสี่ยงให้มีความรู้ความเข้าใจ เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ เพื่อจูงใจให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีเจตนาเชิงพฤติกรรมและเกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยคำนึงถึงเพศและอายุของผู้ขับขี่ เพื่อนำไปสู่การคงไว้ซึ่งพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ในการศึกษาครั้งนี้มีปัจจัยที่นำมาศึกษาสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้เพียงร้อยละ 36.1 แสดงว่ายังมีตัวแปรอื่นที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มเติม เช่น แรงสนับสนุนจากครอบครัว การสนับสนุนทางสังคม และมีการศึกษาวิจัยด้วยรูปแบบอื่น เช่น การวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ชัดเจนมากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่อำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิจัย ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย และกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้สละเวลาตอบแบบสอบถามการวิจัย

References

1. World Health Organization [WHO]. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization;2018.
2. Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Ministry of Transport. Ministry of Transport road accident analysis annual report 2019 [internet].2020 [cited 2020 Jul 01]. Available from: https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf
3. Pimpa T, Natthaprang N, Kanjanee D. Epidemiological study on road traffic injury with focus motorcycle injuries and policy recommendations. Weekly Epidemiological Surveillance Report, Thailand.2016;47(25):385-393.(in Thai)
4. Misachi J. Countries with the highest motorbike usage [internet].2019 [cited 2020 Nov 18]. Available from: <https://www.worldatlas.com/articles/countries-that-ride-motorbikes.html>
5. Department of Land Transport, Planning division, Transport Statistics Group. Transport statistics report 2020 [internet]. 2021 [cited 2021 Sep 13]. Available from: <https://web.dlt.go.th/statistics>
6. Wanchai T. Progress announcement on Bloomberg initiative for global road safety [internet]. 2017 [cited 2017 July 26]. Available from: <https://www.thairath.co.th/news/local/bangkok/1017449>
7. Watcharapong R, Narongsak N. Motorcycle accidents in Thailand: epidemiology perspective. HCU Journal of Health Science.2019;23(1):146-60.(in Thai)



8. Division of Non-Communicable Disease, Department of Disease Control, Ministry of Public Health. Annual report 2019. Bangkok: Aksorn Graphic and Design;2020.(in Thai)
9. Tanunchai B, Koolarb R, Chingchai M, Tanongsak Y. Risk factors on behavior and impairment of motorcycle riders in an industrial area affecting the severity of traffic accident. *Journal of Public Health*.2016;46(3):261-70. (in Thai)
10. Roger RW. Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: a revised theory of protection motivation. In J.T. Cacioppo & R.E. Petty (Eds.). *Social psychophysiology. A sourcebook*. New York: Guilford;1983.p153-176.
11. Chanaphat B, Chakkraphan P. Factors influencing motorcycle accident prevention behaviors of high school student in Pathumthong tutor, Phitsanulok province. *Proceeding & Abstracts of 12th Naresuan Research Conference*.2016;798-808.(in Thai)
12. Kamolwan K, Nisakorn K, Suwanna J. Factors predicting safety behaviors in motorcycle riding among male senior high school students in the eastern region. *The Journal of Faculty of Nursing Burapha University*. 2019;27(4):42-52.(in Thai)
13. Kamolchanok S. The study of factors of university students in wearing helmet. *JHSS BUU*. 2018;26(52): 216-35.(in Thai)
14. Dissakoon C, Siradol S, Vatanavongs R, Sajjakaj J, Duangdao W. 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*.2017;8(1):26-35.(in Thai)
15. Yamane T. *Statistics, An introductory analysis*.3rd ed. New York: Harper & Row Publisher;1973
16. Khachi DNA, Rachaya P. Behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hau Hin municipality, Prachuap Khiri Khan province. *JOPN*.2019;11(1):163-71.(in Thai)
17. Naruedee P, Wassana W, Rattaphon P, Pimchannapa K, Rungnapha DM, Teeraphat P. Behaviors of safe bike riding among the riders of undergraduate, Nakhonratchasima College. *Pathumthani University Academic Journal*.2021;13(1):203-14.(in Thai).
18. Phathicha P, Sureepun V, Thavatchai V, Yuwadee R, and Kasem C. Factors influencing safety-helmet wearing behaviors to prevent accidents from motorcycle riding of students in the Institute of Physical Education, Chonburi campus. *Academic Journal of Thailand National Sports University*2020;12(2):226-38.(in Thai)
19. Isara T, Kanyaprin T. Factors affecting traffic rule compliance behavior of motorcycle riders in Songkhla province. *Humanities & Social Science*2020;37(1):161-86.(in Thai)
20. Kukiet K, Wiphada S. Causal factors affecting helmet use behavior among public health students of Pibulsongkram Rajabhat university, Phitsanulok province. *J Sci Technol MSU*2020;39(3):323-30.(in Thai)
21. Piyawara M, Intanon I. Locations of motorcycle accidents and characteristics of the patients presenting at the emergency department of Thammasat university hospital. *TMJ*.2018;18(4):579-89.(in Thai)
22. Chumpawadee U, Homchampa P, Thongkrajai P, Suwannimitr A, Chadbunchachai W. Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in Northeastern Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health*2015;46(4):805-21.(in Thai)