

นิพนธ์ต้นฉบับ

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์^{*}, ประภากร ศรีสว่างวงศ์^{**}, วรวิษา ตีรสิน^{*}

^{*} สาขาสาธารณสุขชุมชน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

^{**} สาขาคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

✉ rutchanun@hotmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ประชากรคือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 11,909 คน โดยคำนวณขนาดตัวอย่างได้ 392 คน มีการสุ่มตัวอย่างหลายขั้นตอนและรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562 ถึงเดือนมีนาคม 2563 และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ, ค่าเฉลี่ย, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 7.66 (S.D.=1.48) เจตคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.15 (S.D.=0.50) ปัจจัยด้านการรับรู้ อยู่ในระดับดีโดยมีค่าเฉลี่ย 2.69 (S.D.=0.46) และภาวะการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ ค่าเฉลี่ย 2.59 (S.D.=0.49) ปัจจัยด้านสังคมอยู่ระดับบางครั้ง ค่าเฉลี่ย 2.26 (S.D.=0.50) และผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า ปัจจัยด้านเจตคติ ปัจจัยด้านการรับรู้ และปัจจัยด้านสังคม มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ดังนั้นเพื่อให้เกิดแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาอย่างเป็นระบบ ควรมีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย เพื่อส่งผลให้เกิดการขับข้อย่างปลอดภัย โดยเน้นการมีส่วนร่วมทั้งผู้บริหาร คณาจารย์และนักศึกษา อาทิ เช่น การสร้างกิจกรรมร่วมกัน สร้างข้อตกลงและกฎระเบียบในการปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้นักศึกษามหาวิทยาลัยสวมหมวกนิรภัย 100 % ส่งผลต่อการลดการอุบัติเหตุต่อไปได้

คำสำคัญ: ภาวะการสวมหมวกนิรภัย, หมวกนิรภัย, นักศึกษา

Article info:

Received: Aug 13, 2020

Revised: Nov 9, 2020

Accepted: Nov 9, 2020

Original article

Factors associated with helmet wearing among students in Rajabhat Maha Sarakham University

Rutchanun Srisupak^{*✉}, Prapakorn Srisawangwong^{**}, Wanwisa Treesoon^{*}

^{*}Department of Community Public Health Faculty of Science and Technology, Rajabhat Maha Sarakham

^{**}Department of Computer Science and Information Technology Faculty of Science and Technology, Rajabhat Maha Sarakham University

✉ rutchanun@hotmail.com

Abstract

The objectives of this research were to investigate the helmet wearing condition among students in Rajabhat Maha Sarakham University and to study factors associated with helmet wearing condition among students in Rajabhat Maha Sarakham University. The population was 11,909 students in Rajabhat Maha Sarakham University. The sample size was 392 people, obtained by a multistage sampling. Data were collected by a questionnaire. The study period was from October 2019 to March 2020. Data were analyzed using descriptive statistics, including percentage, mean, standard deviation as well as inferential statistics, namely Pearson's Correlation Coefficient Statistics.

The results of the research revealed that the sample's knowledge about helmet wearing knowledge was at a moderate level with a mean of 7.66 (S.D. = 1.48). The sample's attitude toward helmet use was at a moderate level with a mean of 2.15 (S.D. = 0.50). The sample's perception on helmet wearing was at a good level with a mean of 2.69 (SD = 0.46). Helmet wearing frequency was at the regular level with a mean of 2.59 (SD = 0.49). Social factor was at sometimes level with a mean of 2.26 (SD = 0.50). The results of studying helmet wearing condition among the sample showed that attitude, perception, and social factors were associated with helmet wearing condition with a statistical significance level of 0.05.

Therefore, to build systematic approaches to promotion and development, constant helmet wearing campaign should be promoted to achieve safe driving with an emphasis on participation of administrators, lecturers, and students. For example, activities should be created together; rules and regulations should be formulated universally, resulting in helmet wearing rate reaching 100% and reduction of accidents.

Keywords: Helmet wearing condition, helmet, students

คณะสาธารณสุขศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

Faculty of Public Health, Ubon Ratchathani Rajabhat University

Ubon Ratchathani Rajabhat University

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีความรุนแรงมากขึ้น ปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาเทคโนโลยีทางการคมนาคม การสัญจรทางถนน และการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก หรือ WHO รายงานว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากประเทศลิเบีย จากสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนย้อนหลังเมื่อปี 2560 พบว่ามีผู้เสียชีวิต 152,560 คน มีผู้บาดเจ็บ 1,002,193 คน จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ กรุงเทพมหานคร จำนวน 829 คน รองลงมาคือ จังหวัดชลบุรี 519 คน ซึ่งข้อมูลที่พบในปี 2560 มีอัตราผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงกว่าปี 2559 ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิต 9,815 คน มีผู้บาดเจ็บ 831,118 คน (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2562) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่สูงมาก ในปี 2561 จากข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายนมีจำนวนผู้เสียชีวิต 1,440 คน มีผู้บาดเจ็บ 922,982 คนเพิ่มมากขึ้นกว่าปี 2560 รายงานของกรมการขนส่งทางบก รายงานพบว่า พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ สาเหตุสำคัญที่ทำให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ โดยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยปี 2559 เฉลี่ยทั่วประเทศร้อยละ 43 รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร กลุ่มคนที่เสียชีวิตมากที่สุด คือ กลุ่มวัยรุ่น องค์การอนามัยโลกระบุว่ากลุ่มวัยรุ่นทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนกว่า 1.2 ล้านคนในปี 2558 ซึ่งคนวัยนี้เป็นวัยที่เป็นกำลังสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาสังคมและประเทศชาติ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2562) แสดงให้เห็นว่าสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยกำลังอยู่ในขั้นภาวะวิกฤตที่ทุกฝ่ายจะต้องช่วยกันเร่งดำเนินการแก้ไข

จากแนวโน้มปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มมากขึ้นของประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบในหลายด้าน เช่น

ทางด้านเศรษฐกิจ โดยกรมทางหลวงจัดทำรายงานการวิจัยเกี่ยวกับข้อมูลความเสียหายของอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา พบว่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นต่อปีมีมูลค่า โดยเฉลี่ย 232,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ และแต่ละปีมีแนวโน้มการสูญเสียทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนมี 3 ประเภท คือ ความสูญเสียทางกายภาพจากผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ความสูญเสียทางจิตและสังคม ผู้ประสบอุบัติเหตุเกิดความเจ็บปวด หวาดกลัว ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติประเมินเป็นมูลค่าหลายพันล้านบาท อุบัติเหตุในแต่ละครั้งเป็นคดีความมีการฟ้องร้อง เสียเวลา เสียงาน เสียรายได้ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2562) นอกจากปัญหาอุบัติเหตุจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพความเป็นอยู่ประชาชนโดยเฉพาะในเด็กและวัยรุ่น ทำให้วัยรุ่นร่างกายได้รับบาดเจ็บตั้งแต่ การบาดเจ็บเล็กน้อย บาดเจ็บสาหัส การสูญเสียอวัยวะ พิการ หรือจนถึงขั้นเสียชีวิต เนื่องจากส่วนใหญ่ผู้เสียชีวิตจะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัยจึงทำให้เสียชีวิต ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่เป็นภาระให้กับครอบครัว สังคม เศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังส่งผลกระทบต่อบริการสุขภาพทางด้านงบประมาณและการะงานของบุคลากรที่มีจำกัดอีกด้วย อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันและควบคุมได้ มาตรการการป้องกันจึงเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นมาก หากสามารถป้องกันได้ล่วงหน้าก็สามารถลดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในกรณีของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมวกนิรภัย (Helmet) เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ได้

จังหวัดมหาสารคามเป็นจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างต่อเนื่อง เป็นจังหวัดที่มีสถานศึกษาหลายสถาบัน ทำให้มีนักศึกษาเข้ามาอาศัยในพื้นที่ส่งผลให้มีจำนวนยานพาหนะ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นซึ่งมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของจังหวัดมหาสารคาม รวมทั้งมีผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ร้อยละ 30 โดยใน

เขตเทศบาลมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 42 และเขตนอกเทศบาลมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 23 (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2562) ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุปี 2561 พบว่าจังหวัดมหาสารคามจัดอยู่ในลำดับที่ 36 จากทั้งหมด 77 จังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิต 154 คนผู้บาดเจ็บ 9,860 คน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2562) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนไม่น้อย กลุ่มผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ กลุ่มวัยรุ่นอายุระหว่าง 15-19 ปีและอายุ 20-29 ปีกลุ่มวัยนี้เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงของร่างกายจิตใจอารมณ์และสังคม มีความอยากรู้อยากเห็น อารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย มีความคิดคะนอง ขาดการยับยั้งชั่งใจ นอกจากนี้กลุ่มเพื่อนยังมีอิทธิพลที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดมหาสารคาม มีจำนวนนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 11,909 คน ซึ่งส่วนใหญ่ต้องมาเรียนประจำจะมีการเช่าหอพักอาศัยอยู่ ซึ่งนำรถจักรยานมาใช้เป็นพาหนะสัญจรไปมาระหว่างมหาวิทยาลัยและหอพักหรือสถานที่อื่นๆ การขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาจะเป็นการขับด้วยความเร่งรีบ ขับเร็ว และส่วนใหญ่มักมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งถือว่าเป็นพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยและผิดกฎหมาย ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ เช่น รถล้ม รถชน ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ส่งผลให้เสียเวลาในการเรียน เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าซ่อมรถฯ ทั้งนี้มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามยังไม่มีมาตรการหรือข้อบังคับ หรือกำหนดระเบียบให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นรูปธรรม มีเพียงโครงการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามตั้งแต่ปี 2559-2561 พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีการเกิดอุบัติเหตุ 32 ครั้ง โดยมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ 26 คน เสียชีวิต 6 คน, ปี 2560 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 29 ครั้ง โดยมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ 22 คน เสียชีวิต 7 คน, และในปี 2561 ข้อมูล ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนธันวาคม มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 11 ครั้ง โดยมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ 10 คน เสียชีวิต 1

คน (กองพัฒนากิจการนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 2562) ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เพื่อนำผลวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

วิธีดำเนินการวิจัย

วิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้คือ นักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 11,909 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้คือ นักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวนทั้งหมด 392 คน โดยคำนวณขนาดตัวอย่าง จากสูตรคำนวณของ อรุณ จิรวัฒนกุล (2547)

การสุ่มตัวอย่าง

โดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน จำแนกกลุ่มตัวอย่างตามคณะจากนั้นเทียบสัดส่วน จากนั้นทำการสุ่มอย่างง่าย ด้วยวิธีการจับสลาก เลือกสาขา 3 และสุ่มอย่างง่ายอีกครั้งด้วยการจับสลากจนได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างตามกำหนด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือ คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 6 ตอน ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้ ปัจจัยด้านเจตคติ ปัจจัยทางด้านการรับรู้ ปัจจัยทางด้านสังคม และภาวะการสวมหมวกนิรภัย

การทดสอบเครื่องมือ

ค่าความตรงเชิงเนื้อหา (Validity) นำมาวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์

ของการวิจัย IOC โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ได้ค่าเท่ากับ 0.85

ค่าความเที่ยง (Reliability) โดยทดลอง(Try Out) กับนักศึกษามหาวิทยาลัยมหาสารคาม จำนวน 30 ชุด โดยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha coefficient) จากสูตรของครอนบาค ซึ่งปัจจัยด้านเจตคติได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.82 ปัจจัยทางด้านการรับรู้ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.85 ปัจจัยทางด้านสังคม ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.83 ภาวะการใช้หมวกนิรภัยได้ค่าความเที่ยงตรงเท่ากับ 0.80 และค่า KR-20 ในส่วนของปัจจัยด้านความรู้ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.86

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลตามขั้นตอนดังนี้

1. ประสานหน่วยงานแต่ละคณะเพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูลกับนักศึกษา

2. ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามแบบสอบถาม

3. รวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่ได้ไปวิเคราะห์ผลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์ข้อมูล

โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน ดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด

2. สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

จริยธรรมการวิจัย

เนื่องจากมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามยังไม่ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ภายในมหาวิทยาลัย รวมทั้งการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษากลุ่มประชากรที่เป็นนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัย ซึ่งรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงน้อย ผู้วิจัยจึงได้ขอการยกเว้นการขอจริยธรรมการวิจัยในครั้งนี้

ผลการวิจัย

ผลการศึกษาภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1. ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล

1.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 68.6 และเพศชาย ร้อยละ 31.4 มีอายุเฉลี่ย 20.71 (S.D.= 0.85) อายุสูงสุด 24 ปี อายุต่ำสุด 18 ปี เป็นนักศึกษาคณะครุศาสตร์ร้อยละ 24.0 รองลงมาคือ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ร้อยละ 21.0 โดยเป็นเจ้าของรถร้อยละ 76.5 พบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปี ร้อยละ 87.2 ซึ่งเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่ร้อยละ 55.9 และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 68.1

1.2 ด้านความรู้เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 7.66 (S.D.= 1.48) ร้อยละ 60.7 ดังตารางที่ 1

1.3 ด้านเจตคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.15 (S.D.=0.50) ร้อยละ 51.0 ดังตารางที่ 2

1.4 ปัจจัยด้านการรับรู้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 2.69 (S.D.=0.46) ร้อยละ 69.6 ดังตารางที่ 3

1.5 ปัจจัยด้านสังคม พบว่า กลุ่มตัวอย่างอยู่ในสังคมที่มีการสวมหมวกนิรภัยในระดับบางครั้ง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.26 (S.D.=0.50) ร้อยละ 67.1 ดังตารางที่ 4

1.6 ภาวะการสวมหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมในระดับประจำ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.59 (S.D.=0.49) ร้อยละ 59.5 ดังตารางที่ 5

2. ปัจจัยที่มีผลต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

2.1 อายุ พบว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ($p=0.350$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ -0.04 ดังตารางที่ 6

2.2 ผลการเรียนรู้สะสม พบว่า ผลการเรียนรู้สะสม ไม่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ ($p=0.21$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ -0.06 ดังตารางที่ 6

2.3 ปัจจัยด้านความรู้ พบว่า ความรู้ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ ($p=0.63$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.03 ดังตารางที่ 6

2.4 ปัจจัยด้านเจตคติ พบว่า เจตคติ มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ ($p<0.001$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.21 ดังตารางที่ 6

2.5 ปัจจัยด้านการรับรู้ พบว่า การรับรู้มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ ($p=0.02$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.12 ดังตารางที่ 6

2.6 ปัจจัยด้านสังคม พบว่า ด้านสังคมมีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ ($p=0.01$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.13 ดังตารางที่ 6

บทสรุปและอภิปรายผล

ปัจจัยด้านเจตคติมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏ และพบว่านักศึกษามีเจตคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยกาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์การคัดเลือกพื้นที่ที่ศึกษา ดังนั้นควรมีสันับสนุนให้นักศึกษาเกิดเจตคติที่ดีและถูกต้องในการสวมหมวกนิรภัย สร้างข้อตกลงและแนวทางร่วมกัน ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนแนวคิดและเจตคติให้ดีขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายที่จะเกิด เนื่องจากเจตคติเป็นสิ่งสำคัญในการเริ่มต้นเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎระเบียบ ซึ่งจะส่งผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุให้นักศึกษาต่อไปได้

ปัจจัยด้านการรับรู้มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามและพบว่านักศึกษามีภาวะการรับรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ภาพรวมอยู่ในระดับดี จึงส่งผลให้นักศึกษามีภาวะการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างถูกต้องและสวมเป็นประจำ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของวัฒนวงศ์ รัตนวราห, และคณะ (2557) ศึกษาและพัฒนาการวิเคราะห์รูปแบบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้างบนพื้นฐาน ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ดังนั้นเพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการรับรู้อย่างต่อเนื่องในการสวมหมวกนิรภัย ควรมีการประชาสัมพันธ์การณรงค์อย่างต่อเนื่อง จากสื่อต่างๆไม่ว่าจะเป็นทางด้านการนำแนวทางเทคโนโลยี สื่อโซเชียลมาปรับใช้ เพื่อให้กลุ่มนักศึกษาได้รับรู้อย่างทันที ซึ่งจะส่งผลให้นักศึกษาได้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่อย่างปลอดภัย

ปัจจัยด้านสังคมมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามและพบว่านักศึกษามีอยู่ในสังคมที่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ซึ่งสภาพทางสังคมมีส่วนที่ส่งผลให้นักศึกษามีการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และ สุรชาติ สินวรรณ (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกัน อุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ดังนั้นเพื่อให้เป็นการขับเคลื่อนและส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นระบบ ผู้บริหาร คณาจารย์ รวมถึงนักศึกษาควรมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้มีการขับขี่อย่างปลอดภัย อาทิเช่น การสร้างกิจกรรมร่วมกันภายในมหาวิทยาลัย การสร้างข้อตกลง กฎระเบียบในการปฏิบัติ ซึ่งจะส่งผลให้มหาวิทยาลัยสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ การศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การสร้างรูปแบบการจัดการที่เหมาะสมต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กองพัฒนากิจการนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, (2562) [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2562 จาก : [http://std.rmu.ac.th/page/กาญจน์กรอง สุอังคะ](http://std.rmu.ac.th/page/กาญจน์กรอง%20สุอังคะ) (2559) **พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ** จากการใช้รถจักรยานยนต์การคัดเลือกพื้นที่ที่ศึกษา. นครราชสีมา : คลังปัญญา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และ สุรชาติ สีนวรณ์ (2556) **ปัจจัยที่มีผลต่อการให้หมวกนิรภัยในการป้องกัน อุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต**. Research Journal Sciences and Technology, 5 (2): 83 - 85.
- บุปผา ลาภทวี. (2555) **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ**. โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห์, และคณะ (2557) **ศึกษาและพัฒนาการวิเคราะห์รูปแบบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้างบนพื้นฐาน ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ**. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2562) **ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน**. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2562 จาก : <http://www.thairsc.com/>
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2562) [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2562 จาก : <https://www.thaihealth.or.th/>
- หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2562) [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2562 จาก : <http://trso.thairoads.org/>
- อรุณ จิรวัดน์กุล. (2547) **ชีวิตที่ดีสำหรับงานวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ**. ขอนแก่น : ภาควิชาชีวิตที่ดีและประชากรศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.



ตารางที่ 1 แสดงจำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย

ความรู้เกี่ยวกับการใช้ หมวกนิรภัย	ระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	ดี (8-10)	ปานกลาง(5-7)	ไม่ดี (0-4)			
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
	142 (36.2)	238 (60.7)	12 (3.1)	7.66	1.48	ปาน กลาง

ตารางที่ 2 แสดงจำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

เจตคติต่อการใช้หมวก นิรภัยในการขับซึ่รถจัก ยานยนต์	ระดับเจตคติ			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	สูง (2.34-3.00)	ปานกลาง(1.67-2.33)	ต่ำ (1.00-1.66)			
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
	192(49.0)	200 (51.0)	0 (0.0)	2.15	0.50	ปาน กลาง

ตารางที่ 3 แสดงจำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านการรับรู้การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการรับรู้การใช้หมวก นิรภัย	ระดับด้านการรับรู้			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	ดี (2.34-3.00)	ปานกลาง(1.67-2.33)	ไม่ดี (1.00-1.66)			
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
	273(69.6)	119 (30.4)	0 (0.0)	2.69	0.46	ดี

ตารางที่ 4 แสดงจำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสังคมการสวมหมวกนิรภัย

สังคมการใช้หมวกนิรภัย	ระดับด้านสังคมการสวมหมวกนิรภัย			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	ประจำ (2.34-3.00)	บางครั้ง(1.67-2.33)	ไม่เคย (1.00-1.66)			
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
	117(29.8)	263 (67.1)	12 (3.1)	2.26	0.50	บางครั้ง

ตารางที่ 5 แสดงจำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภาวะการสวมหมวกนิรภัย

ภาวะการสวมหมวกนิรภัย	ระดับภาวะการสวมหมวกนิรภัย			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	ประจำ (2.34-3.00)	บางครั้ง(1.67-2.33)	ไม่เคย (1.00-1.66)			
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
	234(59.7)	157 (40.1)	1 (0.3)	2.59	0.49	ประจำ

ตารางที่ 6 ตารางแสดงความสัมพันธ์ ความสัมพันธ์ระหว่าง อายุ ผลการเรียนรู้ ปัจจัยด้านความรู้ ปัจจัยด้านเจตคติ ปัจจัยด้านการรับรู้ และปัจจัยด้านสังคม กับภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตัวแปร	r	p-value
อายุกับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	-0.04	0.34
ผลการเรียนสะสมกับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	-0.06	0.21
ปัจจัยด้านความรู้กับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	0.03	0.63
ปัจจัยด้านเจตคติกับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	0.21	0.00
ปัจจัยด้านการรับรู้กับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	0.12	0.02
ปัจจัยด้านสังคมกับภาวะการสวมหมวกนิรภัย	0.13	0.01

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05