

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์
ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช

Factors Affecting Helmet-Wearing Behaviour of Secondary School Students Who
Ride Motorcycles to School in Chawang District, Nakhon Si Thammarat Province

ชนวีร์ ตั้งสุข^{1*}

Chanawee Thungsuk^{1*}

¹ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช 80250

¹ Chawang District Public Health Office, Nakhon Si Thammarat Province. 80250

* Corresponding Author: ชนวีร์ ตั้งสุข E-mail: chonaweewin@gmail.com

Received : 11 October 2024

Revised : 8 November 2024

Accepted : 14 November 2024

บทคัดย่อ

สาเหตุการตายของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ คือ การบาดเจ็บที่ศีรษะที่เกิดจากแรงกระแทกกับศีรษะ ขณะเกิดอุบัติเหตุ การวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียน และ 2) วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย ของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนระดับ มัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน จำนวน 225 คน ใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ตรวจสอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน มีค่า IOC ระหว่าง 0.67 – 1.00 แบบทดสอบความรู้นี้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.72 ด้านทัศนคติและพฤติกรรม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ ครอนบาช เท่ากับ 0.764 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และสถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ แบบขั้นตอน ผลการวิจัย พบว่า ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยมากกว่าครึ่งอยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 59.72 ($\bar{X}$ = 5.89, S.D. = 1.41) ทักษะเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยในภาพรวม อยู่ในระดับสูง ($\bar{X}$ = 3.74, S.D. = 0.63) พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.40, S.D. = 0.50) ตัวแปรอิสระที่ทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยได้ คือ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย (β = 0.147, p -value < 0.001) ทักษะเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย (β = 0.190, p -value < 0.001) และการมีหมวกนิรภัย (β = 0.260, p -value = 0.004) สามารถร่วมกันทำนายได้ ร้อยละ 23.4 ฉะนั้น ควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขี่ขี่มีความรู้ ทั้งด้านกฎหมายการขี่รถจักรยานยนต์ การเลือกใช้ หมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามมาตรฐาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดกิจกรรมโดยอาศัยการมีส่วนร่วมระหว่าง ครอบครัว ชุมชน โรงเรียน และสถานีดำรวจ

คำสำคัญ: ความรู้ ทักษะ นักเรียนระดับมัธยม พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย

Abstract

Head injuries from impact during accidents are the primary cause of death among motorcyclists. This cross-sectional survey aimed to 1) assess secondary school students' knowledge, attitudes, and behaviors regarding helmet use, and 2) identify factors influencing helmet-wearing behavior among students who ride motorcycles to school. The sample included 225 students selected through systematic random sampling. A questionnaire, reviewed by three experts and validated with an Item Objective Congruence (IOC) value

ranging from 0.67 to 1.00, was used as the research tool. The knowledge test had a KR-20 value of 0.72, and the attitude and behavior sections had a Cronbach's alpha of 0.764. Data were analyzed using descriptive statistics and stepwise multiple regression. The results showed that more than half of the students' knowledge about accidents and helmet use was at a moderate level (59.72%, $\bar{X}$ = 5.89, S.D. = 1.41). Attitudes towards helmet-wearing were generally high ($\bar{X}$ = 3.74, S.D. = 0.63), while helmet-wearing behavior was moderate ($\bar{X}$ = 3.40, S.D. = 0.50). Significant predictors of helmet-wearing behavior included knowledge about accidents and helmet use (β = 0.147, p-value < 0.001), attitudes towards helmet-wearing (β = 0.190, p-value < 0.001), and helmet ownership (β = 0.260, p-value = 0.004), together accounting for 23.4% of the variance. It is essential to raise awareness among motorcyclists by educating them on traffic laws and the importance of selecting appropriate motorcycle helmets. Relevant agencies should organize activities involving the participation of families, communities, schools, and police stations.

Keywords: Knowledge, Attitude, Secondary school students, Helmet-wearing behavior

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญระดับโลก ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable development goals : SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020) และปัจจุบันอยู่ในช่วงทศวรรษที่สองของแผนปฏิบัติการแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 (Second Decade of Action Road Safety 2021 - 2030) สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมมีแนวโน้มลดลง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 มีจำนวน 17,379 ราย (จากข้อมูล 3 ฐาน ของกรมควบคุมโรค) เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 2.5 [1]

ทั่วโลกมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ รถยนต์ ร้อยละ 29.0 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28.0 ที่เหลือเป็นผู้ขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26.0 และผู้ใช้นถนนอื่นๆ ร้อยละ 17.0 สำหรับประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 รถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้นถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 หากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2565 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า กลุ่มเยาวชนช่วงอายุระหว่าง 15 - 19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมมากที่สุด เป็นเพศชายจำนวน 19,257 ราย และเพศหญิง จำนวน 4,053 ราย จากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 62,494 ราย ในปี พ.ศ. 2557 หลังจากนั้นแนวโน้มสูงขึ้น จนกระทั่งปัจจุบันในปี พ.ศ. 2566 เกิดขึ้น 80,224 ราย สำหรับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่า มีผู้สูญเสียชีวิตในปี พ.ศ. 2557 จำนวน 6,336 คน หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปัจจุบันในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนคนสูญเสียชีวิต 5,662 คน ขณะเดียวกันการได้รับบาดเจ็บของผู้ใช้ทาง พบว่า มีคนบาดเจ็บ 20,689 คน ในปี พ.ศ. 2557 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนกระทั่งปี พ.ศ. 2566 มีคนบาดเจ็บ 40,592 คน [2] จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2565 จำนวน

423 คน คิดเป็นอัตราตาย 26.2 ต่อประชากรแสนคน และในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 354 คน คิดเป็นอัตราตาย 22.0 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งอัตราการตายเกินเกณฑ์ของจังหวัดนครราชสีมา ที่มีเป้าหมายให้มีอัตราการตายไม่เกิน 14.2 ต่อแสนประชากร [3] สำหรับอำเภอฉวาง ในปี พ.ศ. 2565 - 2566 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ คิดเป็น 20.0 และ 24.6 ต่อแสนประชากร ซึ่งเกินเกณฑ์เป้าหมายของจังหวัดนครราชสีมา เช่นกัน เมื่อแยกประเภทเป็นรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 374 คน ถึงแม้จะไม่มีผู้เสียชีวิต แต่ต้องส่งต่อไปยังโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา และต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 24.1 และในปี พ.ศ. 2566 มีผู้ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 433 คน ต้องส่งต่อไปยังโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา และต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล คิดเป็นร้อยละ 26.6 ทั้งนี้พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจะมีอายุระหว่าง 13 - 19 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.2 และ 20.6 [4]

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ [5] ได้สำรวจพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย ซึ่งสามารถช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ร้อยละ 43.0 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58.0 สำหรับผู้นั่งซ้อนท้าย ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีเหตุผลสำคัญของการไม่ใส่หมวกนิรภัย 3 อันดับแรก คือ เดินทางระยะไกล ร้อยละ 64.0 รองลงมา คือ ไม่ได้ขับขี่รถออกนอกถนนใหญ่ ร้อยละ 37.0 และเร่งรีบ ร้อยละ 29.0 การใส่หมวกนิรภัยจะช่วยป้องกันการสูญเสียชีวิต ทั้งนี้ สาเหตุการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุดอยู่ที่สมอง จากการที่ศีรษะกระแทกพื้นและได้รับผลกระทบกระเทือนไปที่สมอง ซึ่งหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์เดียวที่สามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และสามารถลดการบาดเจ็บจากศีรษะได้ถึงร้อยละ 29.0 และลดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 40.0 ฉะนั้น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใส่หมวกนิรภัยจึงมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยประมาณ 3 เท่า [6] ถึงแม้ว่าหมวกนิรภัยจะมีประโยชน์และก็มีกฎหมายบังคับให้ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์ แต่ก็ยังมีประชาชนจำนวนมากที่ยังไม่ปฏิบัติตาม

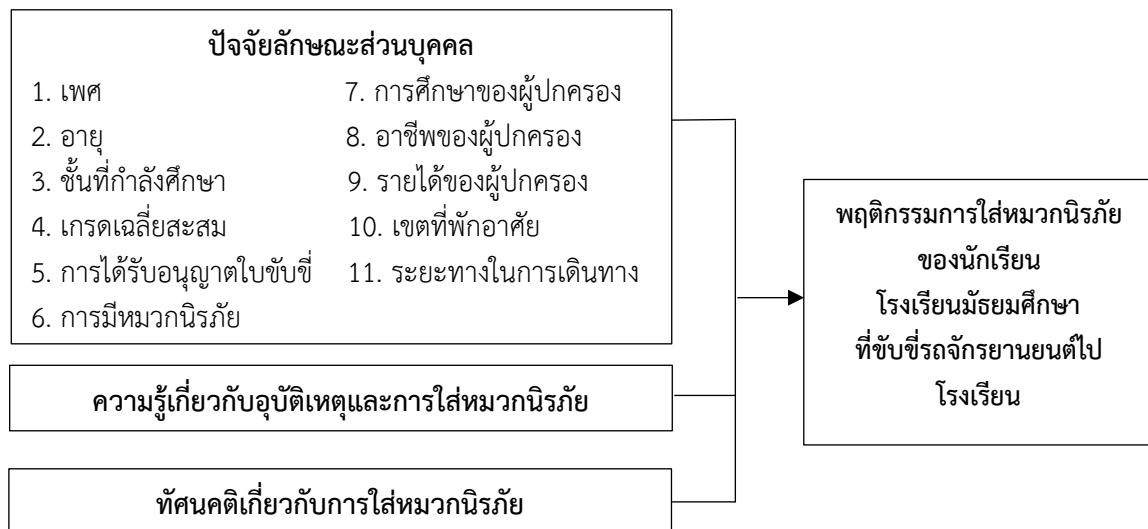
หากพิจารณาปัจจัยการเกิดโรคของการบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการตายในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว พบว่า สิ่งคุกคามสุขภาพ ซึ่งถือเป็นสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิต และแรงที่มากกระทำกับศีรษะในขณะเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงต้องใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากสถานการณ์อุบัติเหตุของอำเภอฉวางข้างต้น พบว่า กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ผู้ที่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 13 - 19 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียนที่ศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษา และเป็นกลุ่มที่มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางไปโรงเรียน [4] จึงจัดได้ว่ากลุ่มอายุดังกล่าวเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ และจากการสังเกต พบว่า ถึงแม้จะมีมาตรการทางกฎหมายให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนใส่หมวกนิรภัย แต่ก็ยังมีนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์บางคนยังไม่ใส่หมวกนิรภัย ซึ่งหากได้ส่งเสริม รมรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ให้นักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการขับขี่ไปโรงเรียนเห็นความสำคัญของการใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่ทุกครั้ง ก็จะทำให้ลดการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุได้ [7] ดังนั้น พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากที่จะต้องมีการศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เพื่อให้ทราบและหาแนวทางหรือมาตรการในการส่งเสริมให้นักเรียนหันมาสนใจการสวมหมวกนิรภัยมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของโรงเรียนที่สนับสนุนให้นักเรียนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้องอีกด้วย

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย ทักษะเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครราชสีมา
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครราชสีมา

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยนำแนวคิดที่เกี่ยวกับทั้งพฤติกรรมภายนอก (Overt behavior) ซึ่งหมายถึง การปฏิบัติที่สามารถสังเกตและมองเห็นได้ และพฤติกรรมภายใน (Covert behavior) ซึ่งหมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล เช่น ความเชื่อ ทศนคติ และค่านิยม ที่ผู้อื่นไม่สามารถสังเกตได้โดยตรง แต่มีส่วนผลักดันให้เกิดพฤติกรรมภายนอกได้ [8] มาประยุกต์ใช้กับพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช ดังแสดงในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional survey research)

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักเรียนที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ซึ่งกำลังศึกษาโรงเรียนมัธยมศึกษา ในอำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 3 แห่ง คือ โรงเรียนฉวางรัชดาภิเษก จำนวน 110 คน โรงเรียนไม้เรียงประชาสรรค์ จำนวน 165 คน โรงเรียนละอายพิทยานุสรณ์ จำนวน 120 คน รวมทั้งหมด 395 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง: คำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรม G* Power analysis [9] ใช้ Test family เลือก F-test, statistical test เลือก Linear multiple regression: Fix model, R^2 deviation from zero กำหนดค่าอิทธิพลขนาดกลาง (Effect size) = 0.15 [10] ค่าความคลาดเคลื่อน (Alpha) = 0.05 และค่า Power = 0.95 ตัวแปรอิสระ (Number of predictors) 13 ตัวแปร ได้กลุ่มตัวอย่าง 204 คน และเพื่อป้องกันการสูญเสียกลุ่มตัวอย่าง จึงเพิ่มกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 จำนวน 21 คน จึงได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 225 คน

วิธีการสุ่มแบบมีระบบ (Systematic random sampling) โดยการนำรายชื่อสำเนาของนักเรียนที่ขั้วที่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน เรียงลำดับเลขที่ ตามห้องเรียนจากชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 – 6 คำนวณหาระยะห่างของการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรในการคำนวณของสำเร็จ จันทรสุวรรณ และสุวรรณ บัวทวน [11] ได้ระยะห่างเท่ากับ 2 จากนั้นสุ่มอย่างง่ายเพื่อหาตำแหน่งเริ่มต้นของตัวอย่างแรก โดยหยิบฉลากเลขโดด 1 - 9 จากนั้นเลือกกลุ่มตัวอย่างในลำดับถัดไปวนไปตามรอบ จนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 225 คน

เกณฑ์การคัดเข้า

- 1) เป็นนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขั้วที่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครราชสีมา
- 2) เป็นนักเรียนที่ศึกษาโรงเรียนมัธยมศึกษาอำเภอฉวาง จังหวัดนครราชสีมา อย่างน้อย 1 ปี
- 3) ผู้ปกครองยินดีที่จะให้ตอบแบบสอบถามการวิจัยและเข้าร่วมโครงการวิจัย

เกณฑ์การคัดออก

- 1) ตอบแบบสอบถามไม่สมบูรณ์
- 2) กลุ่มตัวอย่างไม่เต็มใจเข้าร่วมโครงการวิจัย

3. เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้น จากการทบทวนแนวคิดที่เกี่ยวกับทั้งพฤติกรรมภายนอก (Overt behavior) และพฤติกรรมภายใน (Covert behavior) มาประยุกต์ใช้กับพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขั้วที่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเนื้อหาประกอบด้วย 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล เป็นลักษณะคำถามปลายปิดและปลายเปิด มีจำนวนทั้งหมด 11 ข้อ ได้แก่ 1) เพศ 2) อายุ 3) ชั้นที่กำลังศึกษา 4) เกรดเฉลี่ยสะสม 5) การได้รับอนุญาตไปขั้วที่ 6) การมีหมวกนิรภัย 7) การศึกษาของผู้ปกครอง 8) อาชีพของผู้ปกครอง 9) รายได้ของผู้ปกครอง 10) เขตที่พักอาศัย และ 11) ระยะทางในการเดินทางจากบ้านถึงโรงเรียน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย โดยให้ตอบใช่หรือไม่ใช่หรือไม่ทราบ จำนวน 10 ข้อ เกณฑ์การให้คะแนนตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดหรือไม่ทราบได้ 0 คะแนน

การแปลผล แปลคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคน และภาพรวม แบ่งระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย โดยนำคะแนนที่ได้มาจำแนกเป็น 3 กลุ่ม [12] คือ ความรู้ระดับสูง (8 ข้อขึ้นไป) ความรู้ระดับปานกลาง (6 - 7 ข้อ) และความรู้ระดับต่ำ (น้อยกว่า 6 ข้อ)

ส่วนที่ 3 ทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย เป็นความคิดเห็นทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย จำนวน 10 ข้อ โดยข้อคำถามจะเป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) ซึ่งมีระดับการวัด 5 ระดับ ตั้งแต่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5 คะแนน) จนถึงไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1 คะแนน) สำหรับคำถามเชิงลบผู้วิจัยจะทำการกลับคะแนน

การแปลผล แปลคะแนนเฉลี่ยเป็นรายข้อ รายด้าน และภาพรวม มีระดับการวัดเป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) มาจัดเป็น 3 ระดับ [13] คือ ทศนคติระดับสูง (คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00) ทศนคติระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66) และทศนคติระดับต่ำ (คะแนน 1.00 – 2.33)

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย เป็นความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย จำนวน 10 ข้อ โดยข้อคำถามจะเป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) ซึ่งมีระดับการวัด 5 ระดับ ตั้งแต่ปฏิบัติทุกครั้ง (5 คะแนน) จนถึงไม่เคยปฏิบัติ (1 คะแนน) สำหรับคำถามเชิงลบผู้วิจัยจะทำการกลับคะแนน

การแปลผล แปลคะแนนเฉลี่ยเป็นรายข้อ รายด้าน และภาพรวม มีระดับการวัดเป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) มาจัดเป็น 3 ระดับ [13] คือ พฤติกรรมระดับสูง (คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00) พฤติกรรมระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66) และพฤติกรรมระดับต่ำ (คะแนน 1.00 – 2.33)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสอบถามที่ใช้ ผู้วิจัยได้นำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความตรง (Validity) และให้ความเห็นชอบในด้านความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) และหาความเหมาะสมเชิงภาษา (Wording) ซึ่งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับงานอุบัติเหตุบนท้องถนน จำนวน 2 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรมศาสตร์และสถิติ จำนวน 1 ท่าน ได้ค่า IOC ระหว่าง 0.67 – 1.00 จากนั้นนำไปทดสอบความเที่ยง (Reliability) โดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) จำนวน 30 คน กับนักเรียนที่ซับซ้อน รักษารายงานยนต์ไปโรงเรียนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง คือ โรงเรียนฉวางรัชดาภิเษก โรงเรียนไม้เรียงประชาสรรค์ โรงเรียนละอ่ายพิทยาสรรณ์ แห่งละ 10 คน รวม 30 คน รายละเอียดดังนี้

1) แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใช้หมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีคูเดอร์ริชาร์ดสัน (Kuder-richardson KR-20) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.72

2) แบบสอบถามด้านทัศนคติ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย นำมาวิเคราะห์หาความเที่ยง (Reliability) โดยวิธีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช ดังนี้

ด้านทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย	เท่ากับ 0.799
ด้านพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย	เท่ากับ 0.730
ทั้งฉบับ	เท่ากับ 0.764

4. การรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 – 30 กันยายน พ.ศ. 2567 โดยมีขั้นตอนการเก็บข้อมูล ดังนี้

1) จัดทำหนังสือถึงผู้อำนวยการโรงเรียนทั้ง 3 แห่ง จัดส่งหนังสือด้วยตัวเอง เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2) ติดต่อประสานงานกับครูที่รับผิดชอบในการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ซึ่งแจ้งวัตถุประสงค์ของงานวิจัย รายละเอียดในการตอบแบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูล และขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยให้ครูที่รับผิดชอบเป็นผู้แจกแบบสอบถาม

3) ครูที่รับผิดชอบเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วน และความสมบูรณ์ ก่อนที่จะส่งกลับมายังผู้วิจัย

4) รวบรวมข้อมูลจนครบตามจำนวนที่ส่งไปนำแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาตรวจสอบความครบถ้วน ลงตามรหัสตัวแปลที่กำหนด และนำข้อมูลไปวิเคราะห์

5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) โดยใช้ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistics) โดยใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis) เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรอิสระตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไป โดยกำหนดระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ (Level of significant) เท่ากับ 0.05 ทำการทดสอบข้อตกลงเบื้องต้นก่อนใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน ดังนี้ (1) ตัวแปรต้นเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ หากไม่ใช้ต้องปรับให้เป็นตัวแปรหุ่น (Dummy variable) (2) ตัวแปรตามตรวจสอบการแจกแจงของกลุ่มประชากร (Normality) ด้วยค่าความโด่งและความเบ้ โดยค่าความโด่งเท่ากับ -0.797 ค่าความเบ้เท่ากับ -0.113 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (ระหว่าง -1.96 ถึง 1.96) แสดงว่ามีการแจกแจงเป็นปกติ (3) ตรวจสอบความเป็น Linearity พบว่า ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมีความสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (3) ตรวจสอบตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กันเอง (Multicollinearity) พิจารณาจากค่า Variance inflation factor (VIF) ซึ่งต้องมีค่าไม่เกิน

10 พบว่า มีค่า VIF สูงสุดที่ได้มีค่าเท่ากับ 1.081 และพิจารณาค่า Tolerance ซึ่งต้องมีค่าอยู่ระหว่าง $0 > 1$ พบว่า ค่า Tolerance มีค่าน้อยที่สุด คือ 0.925 แสดงว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กันเอง (4) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0 โดยพิจารณาจากค่า Residual เท่ากับ 0.000 (5) มีความแปรปรวนคงที่ โดยพิจารณาจากกราฟ Scatter plot ความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระกัน (Autocorrelation) พิจารณาค่า Durbin-watson เท่ากับ 1.713

ผลการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยคำนวณกลุ่มตัวอย่าง 225 คน และได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ ถูกต้อง และครบถ้วน กลับมา จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 96.0 ดังผลการศึกษาดังนี้

1) ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล พบว่า ประมาณ 2 ใน 3 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.7 มากกว่าครึ่งอยู่ในวัยรุ่น ตอนกลาง ร้อยละ 51.4 ประมาณ 4 ใน 5 กำลังศึกษาอยู่ในช่วงชั้นที่ 4 ร้อยละ 86.6 ประมาณ 1 ใน 3 มีเกรดเฉลี่ยระหว่าง 3.00 - 3.49 ร้อยละ 33.8 เกือบทั้งหมดไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.4 มีหมวกนิรภัยสำหรับขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 87.5 ข้อมูลของผู้ปกครอง ประมาณ 1 ใน 4 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 37.0 เกือบ 3 ใน 4 มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท ร้อยละ 72.7 มากกว่าครึ่งพักในเขต อบต. ร้อยละ 57.9 และมากกว่า 1 ใน 4 มีระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 กิโลเมตร เท่าๆ กับมากกว่า 10 กิโลเมตร ร้อยละ 38.4

2) ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนในโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน มากกว่าครึ่งอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 59.7 รองลงมา คือ ระดับต่ำ ร้อยละ 32.4 และระดับสูง ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละ และระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย (n = 216)

	ระดับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับต่ำ	(น้อยกว่า 6 คะแนน)	70	32.4
ระดับปานกลาง	(6 – 7 คะแนน)	129	59.7
ระดับสูง	(8 คะแนน ขึ้นไป)	17	7.9
รวม		216	100

($\bar{X}$ = 5.89, S.D. = 1.41)

3) ทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}$ = 3.74, S.D. = 0.63) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก คือ การมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยเป็นผลดีต่อตัวเองและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ($\bar{X}$ = 4.66, S.D. = 0.66) รองลงมา คือ เชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}$ = 4.45, S.D. = 1.08) และถ้าเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย จะส่งผลกระทบต่อ การเรียนหรือการทำงานเป็นอย่างมาก ($\bar{X}$ = 3.95, S.D. = 1.25) ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย (n = 216)

ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ไปในสถานที่ใกล้ๆ	3.60	1.41	ปานกลาง
2. คิดว่ามีประสบการณ์ในการขับขี่มานานหลายปี สามารถหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	3.45	1.38	ปานกลาง
3. ถ้าเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ไม่สวมหมวกนิรภัย จะส่งผลกระทบต่อ การเรียนหรือการทำงานเป็นอย่างมาก	3.95	1.25	สูง

ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
4. เชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.45	1.08	สูง
5. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ไม่รู้สึกรีดอัดหรือไม่สบายหรือไม่รำคาญ	3.39	1.92	ปานกลาง
6. การสวมหมวกนิรภัยเป็นเวลานานๆ ไม่ทำให้คันเป็นเชื้ราซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ผมร่วง ศีรษะล้านได้	3.32	1.32	ปานกลาง
7. การมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยเป็นผลดีต่อตัวเองและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.66	0.66	สูง
8. ควรใส่หมวกนิรภัยในเวลากลางคืนถึงแม้แสงสว่างไม่เพียงพอ	3.51	1.32	ปานกลาง
9. การสวมหมวกนิรภัยไม่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการได้ยิน	3.20	1.23	ปานกลาง
10. ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงมากนักแต่จำเป็นต้องสวมหมวก	3.83	1.34	สูง
ภาพรวม	3.74	0.63	สูง

4) พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.40$, S.D. = 0.50) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก คือ ต้องการเปลี่ยนช่องการเดินรถหรือเลี้ยวรถ จะให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเสมอ ($\bar{X} = 4.46$, S.D. = 1.03) รองลงมา คือ จะรัดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 4.27$, S.D. = 1.13) และแม้เส้นทางที่เดินทางผ่านไม่มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะสวมหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 4.24$, S.D. = 1.13) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย (n = 216)

พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. แม้จะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ก็จะต้องสวมหมวกนิรภัย	3.63	1.17	ปานกลาง
2. เมื่อเดินทางในระยะใกล้จะต้องสวมหมวกนิรภัย	3.01	1.32	ปานกลาง
3. แม้เส้นทางที่เดินทางผ่าน ไม่มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะสวมหมวกนิรภัย	4.24	1.13	สูง
4. ต้องการเปลี่ยนช่องการเดินรถหรือเลี้ยวรถ จะให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเสมอ	4.46	1.03	สูง
5. เมื่อขับขี่บนถนนภายในหมู่บ้าน จะสวมหมวกนิรภัย	3.25	1.50	ปานกลาง
6. จะสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สวมเฉพาะเวลาฝนตก	3.44	1.36	ปานกลาง
7. มีการตรวจสอบหมวกนิรภัยอยู่ในสภาพที่ดีก่อนนำมาสวมใส่เสมอ	3.68	1.37	สูง
8. จะทำความสะอาดหมวกนิรภัยให้สะอาดอยู่เสมอ	3.63	1.28	ปานกลาง
9. จะรัดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย	4.27	1.13	สูง
10. จะสวมหมวกนิรภัย ไม่เฉพาะมีจราจรบนท้องถนนที่หนาแน่น	3.96	1.27	สูง
ภาพรวม	3.40	0.50	ปานกลาง

5) เมื่อทำการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis) พบว่า ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย และการใส่หมวกนิรภัย กล่าวคือ เมื่อนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน มีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะมีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 0.147 หน่วย

($B = 0.147$) เมื่อประชาชนมีทัศนคติที่ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะมีพฤติกรรม การใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 0.190 หน่วย ($B = 0.190$) เมื่อนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ไปโรงเรียนมีหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะมีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น เพิ่มขึ้น 0.260 หน่วย ($B = 0.260$) ซึ่งสามารถอธิบายการแปรของพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยได้ ร้อยละ 23.4 ($\text{adj}R^2 = 0.234$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) โดยสามารถเขียนสมการทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย ในรูปแบบคะแนนดิบ ได้ดังนี้

$$Y_i = 0.500 + 0.147 (\text{ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย}) + 0.190 (\text{ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย}) + 0.260 (\text{การมีหมวกนิรภัย})$$

สมการทำนายในรูปแบบมาตรฐาน

$$Z = 0.414 (\text{ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย}) + 0.240 (\text{ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย}) + 0.173 (\text{การมีหมวกนิรภัย})$$

ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ (b) และคะแนนมาตรฐาน (Beta) การทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณและค่าสัมประสิทธิ์ โดยใช้การวิเคราะห์แบบถดถอยพหุแบบขั้นตอน

ตัวทำนาย	b	Beta	t	p-value
ค่าคงที่ 0.500				
ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย	0.147	0.414	6.839	< 0.001
ทัศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย	0.190	0.240	3.979	< 0.001
การมีหมวกนิรภัย	0.260	0.173	2.873	0.004

Constant = 0.500, R = 0.497, R-Square = 0.245, R-Square_{adj} = 0.234, SE_{Ets} = 0.437, F = 60.545

**p-value < 0.01

อภิปรายผล

1) ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนในโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ไปโรงเรียน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จากผลการวิจัย พบว่า ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับ คือ การรัดสายรัดคางของหมวกนิรภัยทุกครั้งที่สวม เพื่อป้องกันไม่ให้หมวกหลุดจากศีรษะในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ รองลงมา คือ ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 – 3 ของประชาชนไทย และกฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่า หมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น ซึ่งข้อคำถามทั้ง 3 ข้อ จะเป็นข้อคำถามเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและสถานการณ์อุบัติเหตุที่นักเรียนมัธยมอาจจะได้รับทราบจากข่าวอุบัติเหตุจากแหล่งต่างๆ แต่ในขณะที่เดียวข้อคำถามที่ตอบผิดส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับกฎหมายในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ อีกทั้งนักเรียนมัธยมส่วนใหญ่ยังไม่เฝ้าระวัง ไม่ใส่ใจ ไม่สนใจ ไม่ตระหนัก ไม่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับกฎหมายและยังไม่ทราบว่าเมื่อกระทำความผิดจะมีโทษอย่างไร ดังผลการวิจัยที่ตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ข้อกำหนดของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ได้แก่ น้ำหนักเบา (ไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม) สายรัดคางเหนียว ทนทานไม่ขาดง่าย กว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร มีแถบสีสะท้อนแสงคาดติดไว้ที่หมวก รองลงมา คือ ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารซ้อนท้าย หากผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 2 เท่า คือ ไม่เกิน 1,000 บาท และการสวมหมวกนิรภัยทุกประเภทมีความปลอดภัยเท่าๆ กัน จากข้อคำถามเหล่านี้จึงอาจจะทำให้ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง แตกต่างกับนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในระดับสูง [14] เช่นเดียวกับนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งมีความรู้ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก [15]

2) ทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยในภาพรวม ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง อาจจะเป็นเพราะว่าเมื่อนักเรียนมัธยมมีความรู้ที่ถูกต้อง ก็ย่อมที่ส่งผลให้มีทัศนคติที่ถูกต้องไปด้วย โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขี่รถจักรยานยนต์ อีกประเด็นหนึ่งอาจจะเป็นเพราะว่า นักเรียนมัธยมที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ซึ่งด้วยลักษณะของเพศหญิงจะมีความรักสวยรักงาม อีกประเด็นหนึ่งกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนกลางมีอายุเฉลี่ย 16.94 ปี (S.D. = 1.40) ซึ่งจากผลการวิจัย พบว่า ทศนคติที่นักเรียนมัธยมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก คือ การมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยเป็นผลดีต่อตัวเองและผู้ขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมา คือ เชื่อว่าผู้ขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ขี่ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และถ้าเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย จะส่งผลกระทบต่อ การเรียนหรือการทำงานเป็นอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันกลุ่มตัวอย่างก็ยังมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง คือ การสวมหมวกนิรภัยไม่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการได้ยิน การสวมหมวกนิรภัยเป็นเวลานานๆ ไม่ทำให้คันเป็นเชื้อรา ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ผมร่วง ศีรษะล้านได้ และเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ไม่รู้สึกรัดอึดหรือไม่สบายหรือไม่รำคาญ สอดคล้องกับ ทศนคติของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออก ที่พบว่า การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการมองเห็นขณะขี่จักรยานยนต์ลดลงเป็นอุปสรรคในการขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยระดับมาก [16]

3) พฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในภาพรวม ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง อาจจะเป็นเพราะว่านักเรียนมัธยมยังมีความรู้และทัศนคติในบางประเด็นเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง จึงส่งผลให้มีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง เช่น เมื่อเดินทางในระยะใกล้จะต้องสวมหมวกนิรภัย เมื่อขี่ขึ้นถนนภายในหมู่บ้าน จะสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการศึกษาของตรีเนตร สาระพงษ์ และคณะ [17] ที่พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนาจะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะใกล้ ส่วนพฤติกรรมที่มีข้อเฉลี่ยมากที่สุดจะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ คือ ต้องการเปลี่ยนช่องการเดินรถหรือเลี้ยวรถจะให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเสมอ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาจะเกี่ยวข้องกับการใส่หมวกนิรภัย คือ จะรัดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย และแม้เส้นทางที่เดินทางผ่านไม่มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะสวมหมวกนิรภัย ผลการวิจัยสอดคล้องกับการศึกษาของจุฬาลักษณ์ จิตินันท์วิวัฒน์ และนเรศน์ จิตินันท์วิวัฒน์ [18] ที่พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยเพียง 2.33 อยู่ในระดับปานกลาง และการศึกษาี้แตกต่างกับการศึกษาของกรณิชากร ธาไชย [19] ที่พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีพฤติกรรมการปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

4) ปัจจัยที่ส่งผลพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน พบว่า ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนได้ทั้งหมด 3 ตัวแปร ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัย ทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย และการมีหมวกนิรภัย ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายได้ ร้อยละ 23.4 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

4.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยเป็นตัวแปรแรกที่สามารถทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียน ซึ่งมีทิศทางไปในทางบวก สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีนี้ที่กล่าวไว้ว่า ความรู้ (Knowledge) ทศนคติ (Attitude) และการปฏิบัติ (Practice) ของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ซึ่งหากมีการรับข้อมูลที่ถูกต้องย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ถูกต้องในลักษณะที่ต่อเนื่อง กล่าวคือ เมื่อได้รับสารจะทำให้เกิดความรู้ เมื่อเกิดความรู้ขึ้นก็จะไปมีผลทำให้เกิดทัศนคติ และขั้นสุดท้าย คือ การก่อให้เกิดการกระทำ ซึ่งมีลักษณะสัมพันธ์กันเป็นลูกโซ่เป็นที่ยอมรับกัน ฉะนั้น การสื่อสารจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มพูนความรู้ สร้างทัศนคติที่ดีและเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่เหมาะสม ผลการศึกษาสอดคล้องกับจุฬาลักษณ์ จิตินันท์วิวัฒน์ และนเรศน์ จิตินันท์วิวัฒน์ [18] ที่พบว่า การรับรู้การใส่หมวกนิรภัยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย

4.2 ทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัย เป็นตัวแปรที่สองที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยม ซึ่งมีทิศทางไปทางบวก สืบเนื่องมาจากแนวคิดทฤษฎีที่กล่าวไว้ว่า ความรู้ (Knowledge) ทศนคติ (Attitude) และการปฏิบัติ (Practice) จะมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งหากนักเรียนมัธยมมีความรู้ที่ถูกต้องจะส่งผลถึงการมีทศนคติที่ดี และส่งผลต่อการใส่หมวกนิรภัยไปด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของรัชานนท์ ศรีสุภักดิ์ และคณะ [20] ที่พบว่า ปัจจัยการรับรู้ และปัจจัยด้านเจตคติมีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัย

4.3 การใส่หมวกนิรภัย เป็นตัวแปรสุดท้ายที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยม ซึ่งมีทิศทางไปทางบวก อาจจะเป็นเพราะว่า นักเรียนมัธยมส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยไว้สำหรับใส่ขณะขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 87.5 และรับทราบเป็นอย่างดีว่าหากไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีอันตรายถึงชีวิต อีกทั้งยังผิดกฎหมายในการขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนอีกด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของกรัณทวัชร์ ภาไชย [19] ที่พบว่า ปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แตกต่างกับการศึกษาของจุฬาลักษณ์ ฐิตินันท์วิวัฒน์ และนเรศน์ ฐิตินันท์วิวัฒน์ [18] ที่พบว่า การมีหมวกนิรภัยไม่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย

สรุป

นักเรียนมัธยมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 14 - 17 ปี เกือบทั้งหมดยังไม่มีใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์ และมีหมวกนิรภัยในการขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนมัธยมมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง มีทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง และมีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยอยู่ในระดับระดับปานกลาง ปัจจัยที่มีส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย ได้แก่ ความรู้ ทศนคติ และการมีหมวกนิรภัย แสดงให้เห็นว่า นักเรียนมัธยมมีความรู้ และทศนคติที่ถูกต้องจะส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยที่ถูกต้องด้วย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติ แต่ทั้งนี้ในประเด็นการไม่มีใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มตัวอย่างเห็นความสำคัญมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งนี้

จากผลการวิจัย พบว่า ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใส่หมวกนิรภัยและทศนคติเกี่ยวกับการใส่หมวกนิรภัยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนที่ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ทั้งที่เกี่ยวกับกฎหมายการขี่รถจักรยานยนต์และการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำหรับการใส่หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ โดยกิจกรรมจะต้องมีส่วนร่วมกันระหว่างครอบครัว ชุมชน โรงเรียน และสถานีดำรวจ ที่จะต้องช่วยกันรณรงค์และมีมาตรการอย่างเคร่งครัดให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรจัดทำวิจัยเชิงปฏิบัติเพื่อหารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและมาตรการการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา โดยการมีส่วนร่วมระหว่างโรงเรียน บ้าน และสถานีดำรวจ

จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

โครงการวิจัยได้ผ่านการพิจารณารับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา เอกสารรับรองเลขที่ 121/2567 รับรองตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

การอ้างอิง

ชนวีร์ ตั้งสุข. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยของนักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารการศึกษาและวิจัยการสาธารณสุข. 2567; 2(3): 267-79.

Thungsuk C. Factors affecting helmet-wearing behaviour of secondary school students who ride motorcycles to school in Chawang District, Nakhon Si Thammarat Province. Journal of Education and Research in Public Health. 2024; 2(3): 267-79.

เอกสารอ้างอิง

- [1] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565. กรุงเทพมหานคร, กระทรวงคมนาคม. 2566.
- [2] สำนักอำนวยการความปลอดภัย. อุบัติเหตุจราจรบนถนนทางหลวงแผ่นดิน 2566. กรุงเทพมหานคร, กระทรวงคมนาคม. 2567.
- [3] สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช. รายงานอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2566. นนทบุรี, กระทรวงสาธารณสุข. 2567.
- [4] สำนักงานสาธารณสุขอำเภอฉวาง. รายงานอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2566. นครศรีธรรมราช, สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช. 2567.
- [5] สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. 2567.
- [6] กรมควบคุมโรค. ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็น: พฤติกรรมเสี่ยงและการประเมินผลการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์. 2553; 41(9): 129-32.
- [7] บุพผา ลาภทวี. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. [รายงานวิจัย]. งานการพยาบาลผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน 1 โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. 2555.
- [8] พิเชฐ เจริญเกษ. สุขศึกษากับกระบวนการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. ชลบุรี, คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. 2548.
- [9] Faul F, Erdfelder E, Lang AG, and Buchner A. G*power 3: a flexible statistical power analysis program for the social, behavioral, and biomedical sciences. Behavior Research Methods. 2007; 39(2): 175-91.
- [10] Cohen J. Statistical power analysis for the behavioral sciences. 2nd ed. Hillsdale, Lawrence Erlbaum Associates, Publishers. 1988.
- [11] สำเริง จันทสุวรรณ, และสุวรรณ บัวทวน. ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. ขอนแก่น, ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2547.
- [12] Bloom BS. Learning for mastery evaluation comment. Center for the study of instruction promgramme. University of California at Los Angeles. 1986.
- [13] Best JW. Research in education. 3rd ed. Englewood cliffs, Prentice-Hall. 1977.
- [14] กุญญาดา เนื่องจำนง. การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. [รายงานวิจัย]. มหาวิทยาลัยบูรพา. 2562.

- [15] วสุนธรา รตโนภาส, อนุสรุา เป็กทอง, นิชนิร ลินพล, ทศนีย์ หมอกเมฆ, และพัชนี วัชนันทวิศาล. ความรู้ ทศนคติ และพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง. สักทอง : วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สทวท.). 2561; 5(2): 75-85.
- [16] กมลวรรณ คุ่มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, และสุวรรณา จันทรประเสริฐ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียงใต้. วารสารคณะพยาบาล มหาวิทยาลัยบูรพา. 2562; 27(4): 42-52.
- [17] ตรีนตร สารพะงษ์, วาสิณี ทิศำเกษ, สุกัลยาณี กิ่งแก้ว, และศราวุฒิ แสงคำ. การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา: พฤติกรรมและกฎหมาย. วารสารวิชาการเฉลิมกาญจนา. 2559; 3(1): 1-13.
- [18] จุฬาลักษณ์ ฐิตินันท์วิวัฒน์, และนเรศน์ ฐิตินันท์วิวัฒน์. ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3. วารสารวิชาการกรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. 2567; 20(1): 1-12.
- [19] กรณ์ทวัชร์ ธาไชย. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข. [วิทยานิพนธ์]. ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา. 2558.
- [20] รัชชานนท์ ศรีสุภักดิ์, ประภากร ศรีสว่างวงศ์, และวรรณวิศา ตรีสุน. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี. 2565; 10(2): 57-64.