

This research found that the most of samples were female, aged more than 20 years old, studying in the Faculty of Management Science in the third year. They having accidents from motorcycle driving, and were injured, abrasion from the accident. But they didn't stay at the hospital. For student's behaviors of helmet usage found that the samples group wore out every time when driving a motorcycle for a distance of 5 to 10 kilometers. They had been punished by not wearing a helmet from police officers. In terms of knowledge, the samples learned that head injuries occurred during the accident. For knowledge about helmet laws the sample had a very good level of knowledge, 75 percent. Attitude towards wearing a helmet was positive at a good level, 66.10 percent. The behaviors of wearing a positive helmet in the level of 64.20 percent. Factors related to the helmet wearing behavior of students are attitudes ($r = 0.113$, p -value < 0.05)

Keywords: Knowledge, Attitude, Behavior, Helmet

ความสำคัญและที่มาของปัญหาวิจัย

องค์การอนามัยโลกได้คาดการณ์ว่าระหว่างปี พ.ศ.2543-2563 ใน 1 วัน จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 3,000 คน ซึ่งผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง และจากข้อมูลสถาบันวิจัยด้านการคมนาคม มหาวิทยาลัยมิชิแกน ประเทศสหรัฐอเมริกา ร่วมกับองค์การอนามัยโลก พบว่าประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับ 2 ของโลก โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 44 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี นอกจากนี้ยังมีการสำรวจในประเทศไทยพบว่า ประชาชนมีสาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุทางจราจร โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งยังเป็นปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้ และจากการศึกษาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2552 – 2557 พบว่า ในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิต ร้อยละ 15.12 และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2557 ถึงร้อยละ 21.37 ซึ่งยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดอันดับแรก คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 76.2 โดยกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15-20 ปี เป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 26 และยังพบว่าการบาดเจ็บของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ คือ บริเวณแขน ขา แต่อวัยวะที่บาดเจ็บรุนแรงและเป็นสาเหตุสำคัญของการตาย คือ ศีรษะและใบหน้า การบาดเจ็บดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีความสูญเสียด้านอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อจิตใจของผู้บาดเจ็บ ผู้พิการ และผลกระทบต่อครอบครัวและสังคมของผู้ได้รับบาดเจ็บ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย, 2556) จากรายงานการสำรวจพฤติกรรมความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้อง ถนน จำนวน 1,502,949 ราย ทั่วประเทศ 77 จังหวัด ในปี พ.ศ. 2555 โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย มีเพียง ร้อยละ 43 แบ่งเป็นคนขับที่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 52 และคนซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยเพียง ร้อยละ 20 และเมื่อจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มวัยรุ่นสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 28 และที่น่าเป็นห่วงมากที่สุดคือ การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กที่มีเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น นอกจากนี้จากการศึกษาของมูลนิธิ ไทยโรดส์ 2558 ในการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะผู้ขับขี่ปี พ.ศ. 2557 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ต่ำสุดคือ ร้อยละ 41 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาเป็นสถานศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมาที่มีที่ตั้งติดกับถนนเส้นหลักของเมืองนครราชสีมา การจราจรคับคั่งและรถยนต์ขับด้วยความเร็วค่อนข้างสูง อีกทั้งเป็นสถานที่ที่มีนักศึกษาเป็นจำนวนมาก และมีผู้มาติดต่อราชการเข้า-ออกประตูตลอดทั้งวัน รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะส่วนใหญ่ในการเดินทางมาศึกษาของนักศึกษา และจากการสังเกตเกือบร้อยละ 80 ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ (สังเกตในเดือนสิงหาคม 2560 ช่วงเวลา 07.30 – 08.30 และ 16.00 – 17.00 น. ในวันเสาร์-อาทิตย์) ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุย่อมส่งผลกระทบต่อ การเรียนและการสอบล่าช้าของนักศึกษา รวมทั้งความสูญเสียอื่นๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าประกัน เสียขวัญ กำลังใจแก่เพื่อนๆ และครูอาจารย์ เป็นต้น ดังนั้น จากข้อมูลการสังเกตจะพบว่าพฤติกรรมสวมใส่หมวกนิรภัยยังคง เป็นเรื่องที่ขาดความใส่ใจ ความตระหนักจากนักศึกษาส่วนใหญ่ที่ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัยได้เล็งเห็นว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องมีการศึกษาว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือแรงสนับสนุนอะไร เพื่อจะได้ทราบและหาแนวทางหรือวางแผนมาตรการในการส่งเสริมให้นักศึกษา ใส่ใจและให้ความสำคัญกับการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา

สมมติฐานการวิจัย

ความรู้ ทักษะ และปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน (กศ.ปช.) ที่ลงทะเบียนเรียนในปี การศึกษา 2560 จำนวน 3,481 คน (สำนักงานส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน ; มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา 2560) คำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ในการวิจัยโดยใช้สูตรของ ยามาเน่ (Yamane, 1970 อ้างถึงใน เพ็ญ แสงแก้ว, 2540, หน้า 59) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็น 360 คน วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีการ สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) ตามคณะที่ศึกษาเพื่อให้ประชากรมีโอกาสถูกเลือกเท่ากัน ทั้งนี้มีเกณฑ์ การคัดเข้า (Inclusion criteria) คือ เป็นผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนเกณฑ์ในการ คัดออก (Exclusion criteria) คือ ผู้ที่ไม่ประสงค์จะให้ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคณะที่ศึกษา

คณะที่ศึกษา	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	349	37
คณะสาธารณสุขศาสตร์	212	13
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์	1043	108
คณะวิทยาการจัดการ	1256	130
คณะครุศาสตร์	613	64
คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม	8	8
รวม	3481	360

ตัวแปรที่ศึกษา

การวิจัยนี้ศึกษา 3 ตัวแปรสำคัญ ประกอบไปด้วย ความรู้เกี่ยวกับการสวมใส่หมวกนิรภัยตามกฎหมายจราจร ทักษะคิดเกี่ยวกับการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยและปัจจัยส่วนบุคคล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ คณะที่ศึกษา ชั้นปีที่ศึกษา และการมีใบอนุญาตขับขี่
2. ความรู้ ได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
3. ทักษะคิด ได้แก่ ความคิดเห็น หรือความรู้สึกรู้สึกนึกคิดที่มีต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย
4. พฤติกรรม ได้แก่ พฤติกรรมของนักศึกษาเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ คณะที่ศึกษา ชั้นปีที่ศึกษา และการมีใบอนุญาตขับขี่ ลักษณะคำถามเป็นคำถามให้เลือกตอบ หรือให้เติมลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้การสวมหมวกนิรภัย ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ใช่และไม่ใช่ จำนวน 15 ข้อ โดยกำหนดเกณฑ์การแปรผล ดังนี้

ตอบถูก	ให้คะแนน	1	คะแนน
ตอบผิด	ให้คะแนน	0	คะแนน

การแบ่งระดับความรู้ในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2541)

12 - 15	คะแนน	หมายถึง	มีระดับความรู้ดีมาก
7 - 11	คะแนน	หมายถึง	มีระดับความรู้ปานกลาง
0 - 6	คะแนน	หมายถึง	มีระดับความรู้น้อย

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามมีข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีจำนวน 10 ข้อ ซึ่งมีเกณฑ์กำหนดคะแนนดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวก กำหนดคะแนนดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	มีระดับคะแนนเป็น	4	คะแนน
เห็นด้วย	มีระดับคะแนนเป็น	3	คะแนน

ไม่เห็นด้วย	มีระดับคะแนนเป็น	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	มีระดับคะแนนเป็น	1	คะแนน
ข้อคำถามเชิงลบ กำหนดคะแนนดังนี้			
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	มีระดับคะแนนเป็น	1	คะแนน
เห็นด้วย	มีระดับคะแนนเป็น	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	มีระดับคะแนนเป็น	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	มีระดับคะแนนเป็น	4	คะแนน

การแบ่งระดับความรู้ในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2541)

3.26 - 4.00	หมายถึง	มีทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในระดับดีมาก
2.51 - 3.25	หมายถึง	มีทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในระดับดี
1.76 - 2.50	หมายถึง	มีทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในระดับปานกลาง
1.00 - 0.75	หมายถึง	มีทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในระดับต่ำ

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นส่วนมาก ปฏิบัติน้อย ไม่ปฏิบัติเลย มีจำนวน 10 ข้อ ซึ่งมีเกณฑ์กำหนดคะแนนดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวก กำหนดคะแนนดังนี้			
ปฏิบัติเป็นประจำ	มีระดับคะแนนเป็น	4	คะแนน
ปฏิบัติเป็นส่วนมาก	มีระดับคะแนนเป็น	3	คะแนน
ปฏิบัติน้อย	มีระดับคะแนนเป็น	2	คะแนน
ไม่ปฏิบัติเลย	มีระดับคะแนนเป็น	1	คะแนน

ข้อคำถามเชิงลบ กำหนดคะแนนดังนี้			
เป็นประจำ	มีระดับคะแนนเป็น	1	คะแนน
ปฏิบัติเป็นส่วนมาก	มีระดับคะแนนเป็น	2	คะแนน
ปฏิบัติน้อย	มีระดับคะแนนเป็น	3	คะแนน
ไม่ปฏิบัติเลย	มีระดับคะแนนเป็น	4	คะแนน

การแบ่งระดับความรู้ในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2541)

3.26 - 4.00	หมายถึง	มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในระดับดีมาก
2.51 - 3.25	หมายถึง	มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในระดับดี
1.76 - 2.50	หมายถึง	มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในระดับปานกลาง
1.00 - 0.75	หมายถึง	มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในระดับต่ำ

โดยแบบสอบถามดังกล่าวนี้ มีกระบวนการพัฒนาเครื่องมือการวิจัยโดยสรุปดังต่อไปนี้

1. แบบสอบถามได้รับการพัฒนาขึ้นจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. แบบสอบถามได้รับการตรวจสอบความถูกต้อง ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา และความตรงของเนื้อหา โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ตามกระบวนการการหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (Index of

Item-Objective Congruence (IOC)) โดยผลการตรวจสอบพบว่า แบบสอบถามมีความสมบูรณ์ทางเนื้อหา โดยข้อคำถามแต่ละข้อได้รับค่าดัชนีค่าความเที่ยงตรงมากกว่า 0.5 คะแนนขึ้นไป

3. นำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try-out) กับนักศึกษาภาค กศ.ปช.ที่มีใช้กลุ่มตัวอย่าง ในมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจหาคะแนนคุณภาพของแบบสอบถาม นำมาหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับโดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach) ค่าที่ได้คือ ความรู้ = 0.729 ทศนคติ = 0.714 และพฤติกรรม = 0.859

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยอธิบายให้นักศึกษาที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างเข้าใจวัตถุประสงค์และประโยชน์จะได้รับจากการทำแบบสอบถาม รวมทั้งวิธีการตอบก่อนที่จะลงมือทำ
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามไปจำนวน 360 ชุด โดยมีแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา และมีความสมบูรณ์ จำนวน 360 ชุด คิดเป็น 100 เปอร์เซ็นต์
3. นำแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมาทำการตรวจให้คะแนนก่อนนำไปวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ คณะที่ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ ร้อยละ
2. ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ สถิติที่ใช้วิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทศนคติ และปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตามวิธีของสเปียร์แมน (Spearman Rank Correlation Coefficient) ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Hinkle D. E. 1998: 118) ไว้ดังนี้

ค่า r	ระดับของความสัมพันธ์
.90 - 1.00	มีความสัมพันธ์กันในระดับสูงมาก
.70 - .90	มีความสัมพันธ์กันในระดับสูง
.50 - .70	มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง
.30 - .50	มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ
.00 - .30	มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำมาก

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวน 360 คน สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.10 มีอายุมากกว่า 20 ปี ส่วนใหญ่กำลังศึกษาในคณะวิทยาการจัดการ ร้อยละ 36.10 ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 3 ร้อยละ 79.40 ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุจากการ

ขับซีรเจกักรยานยนต์ ร้อยละ 55.60 ได้รับบาดเจ็บผิวหนังนอกจากอุบัติเหตุ ร้อยละ 24.10 ส่วนใหญ่ไม่ต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ร้อยละ 35.30

ด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สามารถตอบคำถามได้ถูกต้องในข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย เรื่อง หมวกนิรภัยมีประโยชน์ คือ ลดความรุนแรงที่จะเกิดกับศีรษะหรือสมองในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 98.10 รองลงมา คือ หมวกที่มีเครื่องหมาย มอก. เป็นสัญลักษณ์ที่หมายถึงหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 96.40 ส่วนใหญ่ตอบผิด ในข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย เรื่อง หมวกนิรภัยที่ทำมาจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟมไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 52.80 รองลงมาคือ สีของหมวกนิรภัยที่สะดวกตามีผลต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 39.70 โดยภาพรวมพบว่าส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 75

ด้านทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยเป็นผลดีต่อผู้ขับซีรเจกักรยานยนต์ ,เมื่อสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับซีรเจกักรยานยนต์แล้วทำให้รู้สึกปลอดภัย , การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับซีรเจกักรยานยนต์ เป็นสิ่งที่จำเป็น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 รองลงมาคือ การเลือกหมวกนิรภัย ควรเลือกหมวกที่หลวมไว้ก่อนเพราะเมื่อใส่สายรัดคางแล้วจะพอดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.33 และ การใช้หมวกนิรภัยเป็นการสิ้นเปลืองเกินความจำเป็น มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 1.64 โดยภาพรวมพบว่าส่วนใหญ่ มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยเชิงบวก อยู่ในระดับดี ร้อยละ 66.10

ด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย เมื่อขับซีรเจกักรยานยนต์เป็นระยะทางไกล ๆ กลุ่มตัวอย่างสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ ร้อยละ 47.50 รองลงมาคือ ส่วนมากสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับซีรเจกักรยานยนต์ไปในสถานที่ที่มีการจราจรคับคั่ง ร้อยละ 68.10 และมีกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุดในขณะที่ขับซีรเจกักรยานยนต์ ร้อยละ 25.30 และ ไม่สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุดในขณะที่ขับซีรเจกักรยานยนต์ ร้อยละ 58.10 โดยภาพรวมมีพฤติกรรมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเชิงบวก อยู่ในระดับดี ร้อยละ 64.20

การวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อป้องกัน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.113, p\text{-value} < 0.05$) รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุ คณะที่ศึกษา ชั้นปี ความรู้ ทัศนคติ กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อป้องกัน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7
1. เพศ	1						
2. อายุ	-0.017	1					
3. คณะที่กำลังศึกษา	0.088	0.087	1				
4. ชั้นปีที่ศึกษา	0.056	0.280**	0.150**	1			
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย	-0.005	0.056	-0.036	-0.072	1		
6. ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	-0.133*	0.074	0.132*	0.113*	0.113*	1	
7. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	-0.059	0.002	0.087	-0.036	0.026	0.113*	1

* $p < 0.05, ** p < 0.01$

อภิปรายผล

จากการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี ร้อยละ 64.20 เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ระดับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี ปฏิบัติเป็นประจำ 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางไกลๆ สวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ไปในสถานที่ที่มีการจราจรคับคั่ง และเลือกสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ตามลำดับ ในด้านความรู้ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ 75 และกลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาที่อยู่ในสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาทำให้มีความตระหนักรู้และรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและยังรับรู้ถึงความรุนแรงในการประสบอุบัติเหตุซึ่งอาจก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งร่างกายและจิตใจต้องมีความยากลำบากและใช้เวลาในการรักษานาน ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ (ปราณี และคณะ : 2551) ที่พบว่า นักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยสูงจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีความรู้ดังกล่าวต่ำกว่า รวมทั้งการศึกษาของ (จิตต์จี จิตต์พิศาล และคณะ: 2557) ที่พบว่า การมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น ทำให้มีพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มมากขึ้น และ Papadakaki et al. ที่พบว่า ระดับการศึกษาที่เพิ่มสูงขึ้นมีอิทธิพลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นด้วย

จากการศึกษาพบว่า ทศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา อธิบายได้ว่า เนื่องจากทัศนคติเกิดจากความคิด ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ การยอมรับหรือไม่ยอมรับ การให้ความสนใจในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยหากมีทัศนคติเชิงบวกในด้านการปฏิบัติก็จะทำให้กลุ่มตัวอย่าง เกิดการยอมรับ ให้ความสนใจในการสวมหมวกนิรภัย หากกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงลบก็จะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่าง ขาดความสนใจในพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการศึกษาของ (ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และ สุรชาติ สินวรรณ ที่พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยมากที่สุด คือที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ($r = 0.606$) และ งานวิจัย (กลางเดือน โพนนา:2557) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ พบว่า ทศนคติมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในการจัดโครงการการพัฒนาความรู้กฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย และส่งเสริมทัศนคติเชิงบวกในการสวมหมวกนิรภัย ควรมีการณรงค์ส่งเสริมให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยให้ครบ 100% และควรดำเนินการวิจัยการพัฒนาแบบการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เพื่อช่วยลดอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก.(2560).รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุประจำปี.[ออนไลน์].สืบค้นจาก:
<https://web.dlt.go.th/statistics/> [2562, 29 มกราคม]
- กลางเดือน โพนนา และคณะ.(2557).ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่.[ออนไลน์].สืบค้นจาก:
<http://www.mim.psu.ac.th/index.php/2-uncategorised/143-2016-12-16-08-41-48>
- จุฑารัตน์ แดงทอง.(2552). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโนโรงเรียนท่า
ชนะ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดสุราษฎร์ธานี.[ออนไลน์].สืบค้นจาก:
<http://library.yala.ac.th/ULIB6/dublin.php?ID=13399120353#.XFMMplUzZdh>
- จิตต์จี้ จิตต์พิศาล และคณะ. (2557) . ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร, วารสารพยาบาล สาธารณสุข, 28(3), กันยายน -
ธันวาคม 2557, หน้า 84-98.
- ณัฐบตี วิริยาวัฒน์ และ สุรชาติ สินวรรณ (2555). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุ ของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, 5(2), กรกฎาคม - ธันวาคม
2555, 65-87.
- บุญชม ศรีสะอาด.(2541). การพัฒนาการสอน. กรุงเทพฯ. สุวีริยาสาสน์
- ปวีณา คำพุกกะ และคณะ .(2556).พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.วารสารบริหารศาสตร์. Vol 1 No 2 (2012): กรกฎาคม - ธันวาคม 2555
- ปราณี ทองคำ และคณะ .(2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวม หมวกของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอน
ปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. วารสารสงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์
และมนุษยศาสตร์. 14(2):271-288.
- มูลนิธิไทยโรดส์ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (2558). การประชุมเครือข่าย วิชาการของ
มูลนิธิไทยโรดส์ ครั้งที่1/2558, เรื่องงานวิจัยทางด้านความปลอดภัยทางถนน, กรุงเทพฯ, ประเทศไทย.
- วิจิตร บุญยะโทตระ.(2556).อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของไทย.[ออนไลน์].สืบค้นจาก :
<http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=6656> [2560, 1 สิงหาคม]
- โสภา ชูพิชัยกุล และ อรทัย ชื่นมนุชย์.(2543).จิตวิทยาสังคม.(พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ:คุรุสภา.
- สุนทร อรุณโณ.(2556).ศึกษาวิธีป้องกันพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น.[ออนไลน์].สืบค้นจาก :
www.repository.rmutr.ac.th/bitstream/handle [2560, 13 กันยายน]
- สำนักงานส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน ; มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา 2560
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย,2556)
- องค์การอนามัยโลก.(2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. [ออนไลน์]. สืบค้น
จาก:https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_SummmSum_Thai.pdf [2562, 29 มกราคม]

