

# ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออก

## Factors Predicting Safety Behaviors In Motorcycle Riding Among Male Senior High School Students In The Eastern Region

กมลวรรณ คุ่มวงษ์, พย.บ.<sup>1</sup> นิสากอร์ กรุงไกรเพชร, ส.ด.<sup>2\*</sup> สุวรรณ จันทร์ประเสริฐ, ส.ด.<sup>3</sup>  
Kamolwan Kumwong, M.N.S., Nisakorn Krungkraipetch, Dr.P.H., Suwanna Junprasert, Dr.P.H.

### บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากการขับขี่จักรยานยนต์เป็นอันดับหนึ่งของโลกโดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นชาย อายุ 15-19 ปี มีอัตราเสียชีวิตเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออก กลุ่มตัวอย่าง คือนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 139 ราย ใช้วิธีสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือวิจัยเป็นแบบสอบถามแบ่งเป็น 5 ส่วน คือ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) การรับรู้ของบุคคล ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .75 .80 .73 .64 ตามลำดับ 3) ประสบการณ์การขับขี่จักรยานยนต์ ประกอบด้วย ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร 4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย นโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย สภาพวินัยจราจรบนถนน อิทธิพลของครอบครัว อิทธิพลของเพื่อน ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .90 .80 .87 .87 ตามลำดับ และ 5) พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ

.75 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ สถิติเชิงพรรณนา และสถิติถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย อิทธิพลของครอบครัว และอิทธิพลของเพื่อน เป็นปัจจัยร่วมทำนายพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 32.8 ( $R^2 = .328$ ,  $F = 8.52$ ,  $p < .01$ ) พยาบาลชุมชนจึงควรเสริมสร้างการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย สร้างกลุ่มพลังเพื่อนดี และให้ความรู้ความเข้าใจกับครอบครัวให้ร่วมกระตุ้นเตือนนักเรียนชายมีพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย

**คำสำคัญ:** พฤติกรรมการปลอดภัย การขับขี่จักรยานยนต์ มัธยมศึกษาตอนปลาย ภาคตะวันออก

### Abstract

Thailand has the highest mortality rate from motorcycle riding in the world. Particularly in Thailand, male adolescent aged between 15-19 was found to have the highest mortality rate from this cause. The purpose of this research was to examine the predicting factors for motorcycle riding behavior among male senior high school

<sup>1</sup> นิสิตหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา และพยาบาลวิชาชีพชำนาญการ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 4 จังหวัดสระบุรี

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

<sup>3</sup> รองศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\* ผู้เขียนหลัก (Corresponding author) e-mail: nisakorn@buu.ac.th

students in eastern region. Multi-stage random sampling used to recruit the simple of 139 male senior high school students riding motorcycle to school in the eastern region. Research instrument was self-administrative questionnaires 5 parts as well as, 1) the questionnaire of personal information, 2) perceived of people to consist of perceived susceptibility to accident, perceived severity to accident, perceived benefits to safety behavior, perceived barrier to safety behavior. There were reliabilities of Cronbach's alpha of .75 .80 .73 .64 respectively, 3) the questionnaire of Motorcycle driving experience, 4) environmental factors and cues to action to consist of experiences traffic violations, safety driving school policy, the road traffic of discipline, influence of family, influence of friends. There were reliabilities of Cronbach's alpha of .90, .80, .87, .87 respectively and 5) the safety behavior of motorcycles questionnaire was reliabilities of Cronbach's alpha of .75 respectively. The data were analyzed by using both descriptive statistics as well as inferential statistics that is multiple regression analysis.

Results revealed that factors influencing predictors were perceived benefits for safety behavior, the family influence and the influence of friends to predicted the safety behavior of motorcyclists 32.8% ( $R^2 = .328, F = 8.52, p < .01$ ). Therefor community nurses should enhance the perception benefits of safe motorcycle riding. Friends and family are participating to keep male student's safety behavior motorcycle riding.

**Key words:** Safety behaviors, motorcycle riding, senior high school students, the eastern region

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

องค์การอนามัยโลกรายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้ ประชากรต่ำถึงรายได้ปานกลาง พบมีอัตราการเสียชีวิตจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 74 (World Health Organization [WHO], 2018) สำหรับประเทศไทยเป็น หนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาพบปัญหาการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 76 ของ จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ โดยภาค ตะวันออกมีแนวโน้มอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขับขี่ รถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นในทุก ๆ ปี ในปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 609.89 ต่อแสนประชากร เพิ่มขึ้นเป็น 1,023.40 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2560 และพบอัตราเสียชีวิต จากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 14.86 ต่อแสนประชากร เพิ่มขึ้นเป็น 16.55 ต่อ แสนประชากรในปี พ.ศ. 2560 (Strategy and Planning Division ministry of public health, 2017) การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ สูญเสียรายได้ของประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.81 จาก รายงานกลุ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล พบช่วง อายุ 15-19 ปี เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นเพศชายมากกว่า เพศหญิง 2 เท่า (Bureau of Non Communicable Disease, 2016) ซึ่งเด็กวัยนี้จะเติบโตเป็นผู้ใหญ่และเป็น หัวหน้าครอบครัวในอนาคต หากมีพฤติกรรมขับขี่ รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย และเกิดอุบัติเหตุ จะส่งผล กระทบทั้งด้านร่างกายทำให้เกิดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ขาดเรียนเนื่องจากต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล เกิด ความพิการไม่สามารถประกอบอาชีพได้ในอนาคต ตลอดจน เป็นภาระในการเลี้ยงดูของครอบครัว ประเทศสูญเสีย รายได้จากการขาดบุคลากรในการร่วมพัฒนาประเทศ

การเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคม เศรษฐกิจ ทำให้ มีการส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่มากขึ้น มีการก่อสร้าง ปรับปรุงถนนทางหลวง เพื่อเพิ่มความสะดวกรสบายในการ เดินทางที่กำลังพัฒนาเข้าสู่ความเป็นเมืองใหญ่ มีการขยาย ตลาดรถจักรยานยนต์ตามความต้องการของลูกค้า ซึ่ง ส่วนใหญ่ลูกค้าที่ตกแต่งรถจักรยานยนต์ คือ กลุ่มวัยรุ่นที่

ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขับขี่ไปเรียนและสัญจรในสถานศึกษา ซึ่งต้องการรถจักรยานยนต์ที่มีสมรรถนะสูงขึ้น เพื่อเพิ่มความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นมีพฤติกรรมเลียนแบบ ต้องการให้คนยอมรับโดยเฉพาะกลุ่มเพื่อน อยากรู้ อยากเห็น อยากลอง ชอบความท้าทาย ชอบเสี่ยงภัย ความตื่นเต้น ชอบขับเร็ว ชอบความท้าทายกับการกระทำผิดต่อข้อบังคับ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ โดยพบว่านักเรียนชายแต่งรถด้วยการเปลี่ยนล้อรถจักรยานยนต์ให้เรียวกเล็กลงทำให้การทรงตัวของรถจักรยานยนต์น้อยลงและเปลี่ยนเบาะนั่งให้แบนเล็กลงเพื่อเพิ่มความเร็วของรถจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 32 (Khongtong & Sukhon, 2013) นักเรียนชายในชุมชนอุตสาหกรรมมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 26.7 ตีมีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.4 ในขณะที่ นักเรียนชายในชุมชนเกษตรกรรมที่มีการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าคือ ร้อยละ 11.21 ตีมีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 31 (Sornpisol, Keawmungkun, Imsanpangk, Watthanaporn, Nasep, & Unlomlert, 2008) เหล่านี้เป็นพฤติกรรมที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้มากขึ้น กรมควบคุมโรค กำหนดองค์ประกอบของพฤติกรรมที่ควรปฏิบัติเป็นพื้นฐานของความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์คือ 1) การไม่ตีมีแอลกอฮอล์ 2) การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) การตรวจสอบความพร้อมรถจักรยานยนต์ 4) ไม่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนดคือไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตชุมชนเมือง (Bureau of Non Communicable Disease, 2016) ซึ่งจะลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้นั้น บุคคลจะต้องรับรู้โอกาสเสี่ยง ความรุนแรง จนทำให้เกิดความกลัว และรับรู้ว่าการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นจะสามารถหลีกเลี่ยงการเกิดอันตรายต่อชีวิตหรือลดความรุนแรงจากการเกิดอันตรายนั้นได้ รวมทั้งมีการชักนำบุคคลสู่การปฏิบัติพฤติกรรมได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Becker, 1974) ที่อธิบายไว้ว่า บุคคลจะมีพฤติกรรมการป้องกันโรคได้ต้องมีการรับรู้ 4 ประการ เริ่มจากรับรู้โอกาสเสี่ยง

ของการเกิดโรค รับรู้ความรุนแรงของการเกิดโรค การรับรู้ประโยชน์ของกิจกรรมที่ส่งเสริมการปรับพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรค และรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมนั้น ๆ ในการป้องกันโรค เมื่อบุคคลเกิดความกลัวจะทำให้บุคคลนั้นปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันและจัดการกับปัญหาดังการศึกษาของ Andy (2015) ที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ( $r = .285, p < .001$ ) และการศึกษาอื่น ๆ ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงสามารถทำนายพฤติกรรมการใส่หมวกกันนิรภัยได้ ( $\beta = 0.263, p = .05$ ) (Ratanavaraha, 2009) และการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ( $p < .001$ ) (Pholchai, 2014) นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ ทบทวนแบบแผนพฤติกรรมความปลอดภัยของ Griffin and Neal (2000) ที่ได้อธิบายถึง การที่บุคคลอยู่ในบรรยากาศความปลอดภัย (Safety climate) ที่เอื้อต่อการส่งเสริมให้เกิดความรู้และทักษะด้านความปลอดภัย จะช่วยจูงใจให้บุคคลปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัยได้ง่ายขึ้น และปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ นโยบายส่งเสริมความปลอดภัย การมีประกาศ ป้ายเตือนต่าง ๆ กฎระเบียบข้อบังคับ ดังการศึกษาในนโยบายขับขี่ปลอดภัยของ Hayeema, Maka, and Jeknu (2009) ที่พบว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยในระดับมาก และด้านปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนของ lamtrakul and Association (2012) พบว่า สภาพแวดล้อม ได้แก่ ป้ายเตือนความเร็ว สภาพถนน เขตกวดขันวินัยจราจร สภาพชุมชนเขตตลาดส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน

ผู้วิจัยจึงได้นำปัจจัยด้านนโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย และสภาพวินัยจราจรบนถนน ซึ่งหมายถึงลักษณะสิ่งแวดล้อมที่นักเรียนสังเกตได้ขณะเดินทางบนเส้นทางระหว่างทางจากที่อยู่อาศัยของนักเรียนและโรงเรียน ซึ่งเป็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลต่อการมีพฤติกรรมความปลอดภัยเข้ามาศึกษาการศึกษาที่ผ่านมามีการศึกษาทั้งเพศชายและเพศหญิง แต่พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเฉพาะกลุ่มอายุ 15-19 ปี นั้น ส่วนใหญ่มีผู้ศึกษาในต่างประเทศ และในภาคอื่น ๆ แต่ในภาค

ตะวันออกของประเทศไทยมีการศึกษาจำนวนน้อย และ การศึกษาที่ผ่านมายังมิได้รวมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เอื้อ จัดเป็นบรรยากาศความปลอดภัยมาศึกษา ร่วมกับ การรับรู้ ของบุคคล และมีการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น ยังไม่ครอบคลุมพื้นฐานพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัย การศึกษาครั้งนี้จึงศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษา ตอนปลายผลการศึกษา ผลการวิจัยที่ได้จะเป็นแนวทาง ไปสู่การวางแผนพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ จักรยานยนต์ เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการศึกษาวิจัย พัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจาก พฤติกรรมไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจน เป็นแนวทาง สร้างกิจกรรมการป้องกันภัยสุขภาพ หรือ ส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในภาคตะวันออก
2. เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษา ตอนปลายในภาคตะวันออก

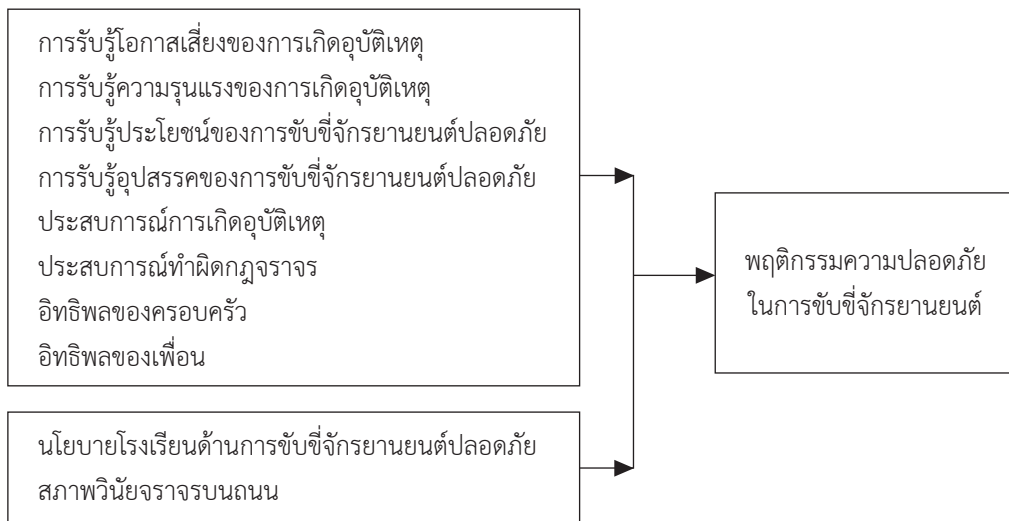
### กรอบแนวคิดของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ใช้แนวคิดแบบจำลองความเชื่อ ด้านสุขภาพ (Becker, 1974) ซึ่งอธิบายว่า บุคคลจะปฏิบัติ พฤติกรรมป้องกันโรคหรือป้องกันสุขภาพได้นั้นขึ้นอยู่กับ การรับรู้ส่วนบุคคล โดยบุคคลจะต้องรับรู้โอกาสเสี่ยง ความรุนแรง จนเกิดความกลัวในภาวะคุกคาม จึงเลือกที่จะ กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ (Andy, 2015) การรับรู้ความรุนแรง (Ratanavaraha, 2009) การรับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัย (Pholchai, 2014) การรับรู้อุปสรรค (Upathump, 2004) มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ศึกษาจึงประยุกต์

แนวคิดแบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพใช้ในการศึกษา ครั้งนี้ โดยศึกษาปัจจัยด้านการรับรู้ส่วนบุคคล ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรง การเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคการขับขี่จักรยานยนต์และยังพบว่าผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจะมี พฤติกรรมเดิมที่เป็นพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยดีกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่ง พฤติกรรมเดิมที่เคยปฏิบัติในอดีตจะมีผลต่อพฤติกรรม การส่งเสริมสุขภาพ (Khampukka, Yamram, & Chomchuen, 2018) การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ การสวมหมวกนิรภัยของ Jantarasukkho (2013) และ Vannabut, Tonmat, Kraiwan, Bonruangsri, Kabae and Mameesuk (2008) ที่พบว่า ประสบการณ์ทำผิดกฎ จราจรมีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ รวมทั้งมีปัจจัยสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติที่พบ ว่าบทบาททางสังคมจะมีอิทธิพลกับวัยรุ่นที่เพิ่มขึ้นมา นอกจากครอบครัวคือ เพื่อน วัยรุ่นมักต้องการการยอมรับ จากกลุ่มเพื่อน บทบาททางสังคมจากเพื่อนจึงเข้ามามีอิทธิพล กับวัยรุ่นมากขึ้น (Apiwattanalungarn, 2014) ผู้ศึกษา จึงประยุกต์แนวคิดแบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพด้าน สิ่งชักจูงสู่การปฏิบัติเป็นปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์การทำผิด กฎจราจร และปัจจัยสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย อิทธิพลของครอบครัว และอิทธิพลของเพื่อน

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังประยุกต์แนวคิดแบบแผน พฤติกรรมความปลอดภัยของ Griffin & Neal (2000) ที่ อธิบายถึงประสิทธิภาพความปลอดภัยในการทำงานโดย บุคคลจะมีพฤติกรรมปลอดภัยได้จำเป็นต้องมีค่านิยม การจัดการให้เอื้อต่อความปลอดภัยร่วมกับมีบรรยากาศ ความปลอดภัย (Safety climate) ซึ่งจะทำให้เกิดแรงจูงใจ ให้ปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัย (Motivation) เกิด ความรู้ ทักษะ (Knowledge and skill motivation) และ การปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัย ในการศึกษาครั้งนี้จึง ได้นำปัจจัยด้านบรรยากาศความปลอดภัย ได้แก่ นโยบาย โรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย และสภาพ วินัยจราจรบนถนน มาศึกษาเป็นปัจจัยทำนายพฤติกรรม ความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ทั้ง 4 ด้านตาม

มาตรการพื้นฐานพฤติกรรมขับขี่จักรยานยนต์ Communicable Disease, 2016) สามารถเขียนกรอบ  
ปลอดภัยของกรมควบคุมโรค (Bureau of Non แนวคิดการวิจัย ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาความสัมพันธ์เชิงทำนาย (Predictive correlational study) โดยศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียง ช่วงเดือนตุลาคม 2560 - เดือนมีนาคม 2561

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักเรียนชาย อายุ 15-19 ปี กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าในภาคตะวันออกเฉียง ปีการศึกษา 2559 และขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนชายที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ อายุ 15-19 ปีที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าในภาคตะวันออกเฉียง ปีการศึกษา 2559 และมีสติสัมปชัญญะดี สัญชาติไทย สามารถอ่านไทยและเขียนภาษาไทยได้

การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage random sampling) ได้รายชื่อโรงเรียนอาชีวศึกษา คือ วิทยาลัยเทคนิคนครยอง และวิทยาลัยเทคนิคสระแก้ว โรงเรียนสามัญศึกษา คือ โรงเรียนนครระยองพิทยาคม และโรงเรียนสระแก้ว

ขนาดตัวอย่าง ใช้หลักเกณฑ์ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำของ Tabachnick and Fidell (1996) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 130 ราย การรวบรวมแบบสอบถามด้วยตนเองจะมีการสูญหายของข้อมูล ร้อยละ 5 (Vollakitkasemskul, 2011) ผู้ศึกษาจึงป้องกันการสูญหายของการตอบแบบสอบถาม โดยเพิ่มกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จึงมีจำนวน 143 ราย แต่เพื่อการเก็บข้อมูลจะเก็บนักเรียนชายทุกคนที่ขับขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียนในห้องเรียนที่สุ่มได้ จึงได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 146 ราย ภายหลังการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยตรวจสอบข้อมูลแล้วพบ Outlie จำนวน 7 ราย จึงได้ตัดกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว เหลือขนาดตัวอย่างในการวิเคราะห์จำนวน 139 ราย

#### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองจากการทบทวนวรรณกรรมประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย อายุ ระดับชั้น ประเภทสถานศึกษา จำนวนเงินที่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองให้มาโรงเรียนต่อสัปดาห์ การมีหมวกนิรภัยระยะทางที่ขับขี่จักรยานยนต์ต่อวัน วัดจากแบบสอบถาม

ปลายปิดและปลายเปิด จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 2 การรับรู้ของบุคคล ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย มีลักษณะการวัดเป็นมาตราประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ มากที่สุด (4) มาก (3) น้อย (2) น้อยที่สุด (1) ค่าเฉลี่ยผลรวมทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า มีการรับรู้ นั้น ๆ มาก

ส่วนที่ 3 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง โดยวัดจากแบบสอบถามปลายปิด

ส่วนที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย ตอนที่ 1 นโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์วัดจากแบบสอบถามที่มีลักษณะการวัดเป็นแบบตรวจสอบรายการ วัดจากแบบสอบถามที่มีลักษณะการวัดเป็นแบบตรวจสอบรายการ ผลรวมของคะแนนทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า โรงเรียนมีนโยบายด้านการขับขี่จักรยานยนต์มุ่งเน้นความปลอดภัยมาก ตอนที่ 2 สภาพวินัยจราจรบนถนน มีลักษณะการวัดเป็นแบบตรวจสอบรายการ ผลรวมของคะแนนทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า สภาพวินัยจราจรบนถนน มีความเข้มงวดมาก ตอนที่ 3 อิทธิพลของครอบครัว วัดจากแบบสอบถามที่มีลักษณะการวัดเป็นมาตราประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ปฏิบัติประจำ (4) บ่อยครั้ง (3) บางครั้ง (2) นาน ๆ ครั้ง (1) ค่าเฉลี่ยผลรวมทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า อิทธิพลของครอบครัวมาก ตอนที่ 4 อิทธิพลของเพื่อน วัดจากแบบสอบถามที่มีลักษณะการวัดเป็นมาตราประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ปฏิบัติประจำ (4) บ่อยครั้ง (3) บางครั้ง (2) นาน ๆ ครั้ง (1) ค่าเฉลี่ยผลรวมทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า อิทธิพลของเพื่อนมาก

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ วัดจากแบบสอบถามที่มีลักษณะการวัดเป็นมาตราประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ทุกครั้ง (4) บ่อยครั้ง (3) นาน ๆ ครั้ง (2) ไม่เคยปฏิบัติ (1) ค่าเฉลี่ยผลรวมทุกข้อ หากมีคะแนนมาก แสดงว่า มีพฤติกรรม

ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

### คุณภาพของเครื่องมือการวิจัย

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้อง ความตรงตามเนื้อหา การใช้ภาษา และความชัดเจนของภาษา นำมาแก้ไขตามคำแนะนำ จากนั้นหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index) ของแบบสอบถามการรับรู้ของบุคคลต่อการขับขี่จักรยานยนต์ ได้ผลดังนี้ แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 0.75 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 0.80 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ 0.73 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ 0.64 แบบสอบถามนโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ 0.90 แบบสอบถามสภาพวินัยจราจรบนถนน เท่ากับ 0.80 แบบสอบถามอิทธิพลของครอบครัว เท่ากับ 0.87 แบบสอบถามอิทธิพลของเพื่อน เท่ากับ 0.87 และแบบสอบถามพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ เท่ากับ 0.75 ก่อนเก็บรวบรวมข้อมูลได้นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 30 คน ที่โรงเรียนชลกันยานุกูล จังหวัดชลบุรี และ วิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดชลบุรี และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ตรวจสอบวัดความเชื่อมั่น (Reliability) ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาครอนบาคของแบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ .89 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ .93 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ .93 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ .87 แบบสอบถามนโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ .76 แบบสอบถามสภาพวินัยจราจรบนถนน เท่ากับ .65 แบบสอบถามอิทธิพลของครอบครัว เท่ากับ .79 แบบสอบถามอิทธิพลของเพื่อน เท่ากับ .78 แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เท่ากับ .71

### การพิทักษ์สิทธิของผู้เข้าร่วมวิจัย

ผู้วิจัยคำนึงถึงการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

โดยนำโครงร่างวิทยานิพนธ์เสนอคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้วิจัยได้เข้าพบกลุ่มตัวอย่าง โดยแนะนำตัว อธิบายวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลและระยะเวลาในการเก็บข้อมูลพร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบถึงสิทธิของผู้เข้าร่วมวิจัย หากกลุ่มตัวอย่างยินดีเข้าร่วมการวิจัยแล้วให้เซ็นใบยินยอม สำหรับนักเรียนที่อายุ 15-18 ปี ผู้วิจัยฝากเอกสารชี้แจงการเข้าร่วมวิจัยของกลุ่มตัวอย่างสำหรับผู้ปกครอง และผู้ปกครองเซ็นใบยินยอมเมื่ออนุญาตให้กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมวิจัย ถ้าต้องการออกจากการวิจัยกลุ่มตัวอย่างสามารถขอยุติการเข้าร่วมการวิจัยได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องแจ้งหรือบอกยกเลิกให้ผู้วิจัยทราบ โดยการวิจัยครั้งนี้ไม่มีความเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บหรืออันตรายต่อร่างกาย ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะถือเป็นความลับ ในการลงแบบสอบถามใช้ในรูปแบบรหัส ไม่มีการระบุชื่อ นามสกุลของผู้ปกครองและกลุ่มตัวอย่าง การเสนอผลการวิจัยจะทำในภาพรวม โดยข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างจะเก็บไว้ในตู้เอกสารที่มีกุญแจล็อก ส่วนข้อมูลที่เก็บในคอมพิวเตอร์ที่มีรหัสผ่าน ผู้วิจัยสามารถเข้าถึงข้อมูลได้เพียงผู้เดียวและจะทำลายข้อมูลเมื่อมีการเผยแพร่ผลงานวิจัยแล้ว

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

มีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยเก็บข้อมูลด้วยตนเอง และขอรายชื่อนักเรียนชาย ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนตามทะเบียนรายชื่อผู้นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน
2. ผู้วิจัยพบกลุ่มตัวอย่างอธิบายให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของการศึกษา วิธีการเก็บข้อมูล และประโยชน์ที่กลุ่มตัวอย่างจะได้รับจากการเข้าร่วมการศึกษา พร้อมทั้งชี้แจงสิทธิของกลุ่มตัวอย่าง หากยินยอมเข้าร่วมวิจัยให้เซ็นใบยินยอมการเข้าร่วมการวิจัย แล้วฝากเอกสารชี้แจงการเข้าร่วมวิจัยของกลุ่มตัวอย่างให้ผู้ปกครองสำหรับกลุ่มตัวอย่างอายุ 15-18 ปี และผู้วิจัยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามเฉพาะกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ปกครองเซ็นใบยินยอม
3. ผู้วิจัยเก็บแบบสอบถามในห้องเรียนโดยใช้เวลาเก็บข้อมูลในช่วงว่างของกลุ่มตัวอย่าง อธิบายวิธีการตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง และให้กลุ่มตัวอย่างตอบ

แบบสอบถามอย่างอิสระ โดยใช้เวลาในการตอบประมาณ 30-45 นาที

4. เมื่อกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามเสร็จแล้วเก็บใส่ซองทึบและนำมาให้กับผู้วิจัย

#### การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย

วิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ซึ่งกำหนดการทดสอบทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ .05 เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐาน ดังนี้

1. พรรณนาข้อมูลส่วนบุคคล พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ โดยหาความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. วิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียง ใช้การวิเคราะห์สถิติถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis)

#### ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชาย จำนวน 139 คน มีอายุเฉลี่ย 16.87 ปี ( $SD = 0.96$ ) ส่วนใหญ่อายุ 17 ปี (ร้อยละ 38.13) รองลงมาคือ อายุ 16 ปี (ร้อยละ 26.62) อยู่ในสถานศึกษาประเภทอาชีวศึกษา (ร้อยละ 55.4) และระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 2 (ร้อยละ 32.7) รองลงมาคือ ระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 1 (ร้อยละ 11.51)

พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.00 ( $SD = 0.50$ ) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับน้อย คือ ในเขตชุมชนเมืองขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามกฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.16 ( $SD = 0.89$ ) เมื่อถนนเรียบและถนนว่างขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.04 ( $SD = 0.93$ )

การรับรู้ส่วนบุคคล พบว่า นักเรียนมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ( $M = 3.19$ ,  $SD = 0.35$ ; range 1-4) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากเช่นกัน ( $M = 3.10$ ,  $SD = 0.24$ ; range 1-4) การรับรู้ประโยชน์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ปลอดภัยอยู่ในระดับมาก 3.31 ( $SD = 0.13$ ; range 1-4) และการรับรู้อุปสรรคการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย 2.34 ( $SD = 0.89$ ; range 1-4) แต่เมื่อพิจารณา รายข้อพบว่า มีการรับรู้อุปสรรคการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมีราคาแพง การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการได้ยินขณะขับขี่จักรยานยนต์ลดลง การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการมองเห็นขณะขับขี่จักรยานยนต์ลดลง เป็นอุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ระดับมาก

สำหรับประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา ในรอบ 1 ปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยทำผิดกฎจราจร คิดเป็นร้อยละ 51.80 แต่ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุ (ร้อยละ 61.15)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติพบว่า นโยบายโรงเรียนด้านการขับขี่จักรยานยนต์โดยรวม

มุ่งเน้นความปลอดภัย ระดับปานกลาง ร้อยละ 53.24 ( $M = 5.53$ ,  $SD = 2.62$ ) สภาพวินัยจราจรบนถนนโดยรวม มีความเข้มงวด ระดับมาก ร้อยละ 42.45 ( $M = 6.42$ ,  $SD = 3.09$ ) อิทธิพลของครอบครัวอยู่ในระดับมาก 3.06 ( $SD = 0.19$ ; range 1-4) อิทธิพลเพื่อนอยู่ในระดับน้อย 2.36 ( $SD = 0.15$ ; range 1-4) พิจารณารายด้านพบว่า เพื่อนไม่ชักชวนดื่มแอลกอฮอล์ มีอิทธิพลระดับมาก ( $M = 2.79$ ,  $SD = 1.15$ )

จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า การรับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัย ( $\beta = .365$ ,  $p < .001$ ) อิทธิพลของเพื่อน ( $\beta = .221$ ,  $p = .003$ ) และอิทธิพลของครอบครัว ( $\beta = .223$ ,  $p = .004$ ) ทั้ง 3 ตัวสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายได้ร้อยละ 32.8 (ตารางที่ 1)

**ตารางที่ 1** ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (S)

ตัวแปรทำนาย	สัญลักษณ์	b	SEb	Beta	t	p-value
การรับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัย	PB	.409	.084	.365	4.902	<.001
อิทธิพลของเพื่อน	EF	.136	.045	.221	3.033	.003
อิทธิพลของครอบครัว	EP	.158	.054	.223	2.920	.004
ค่าคงที่ (a)		.840	.280	-	3.002	.003

$R^2 = .328$ ,  $F = 8.529$ ,  $p < .01$ ,  $n = 139$

### การอภิปรายผล

พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายอยู่ในระดับมาก แต่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามกฎหมายกำหนด และเมื่อถนนเรียบและถนนว่างจะขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อยู่ในระดับน้อย ซึ่งในมุมมองด้านความปลอดภัยบุคคลต้องไม่ละเลยการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัย แม้เพียงครั้งเดียว ดังนั้นพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายในการศึกษานี้จึงไม่เพียงพอที่จะช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

การรับรู้ประโยชน์การขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยสามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากนักเรียนชายมีความคิดความเชื่อว่าการปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัยเป็นผลดีต่อตนเองทั้งด้านร่างกาย ได้แก่ การไม่เจ็บป่วย หรือบาดเจ็บด้านจิตใจที่รู้สึกว่าเป็นคนดีทั้งต่อตนเอง และต่อผู้อื่น ได้แก่ การไม่เป็นภาระกับครอบครัว หรือสังคมหากตนต้องเจ็บป่วยหรือพิการ จึงเป็นแรงกระตุ้นให้ปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Backer, 1974) ที่กล่าวว่าหากบุคคลรับรู้ว่าการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นเป็นผลดีกับตนเองมากที่สุด ก็จะเลือกปฏิบัติพฤติกรรมนั้น เช่นเดียวกับการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยโดยทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของ (Chonsalasin, Siridhara, Ratanavaraha, Jomnonkwoa &



Watthanaklang, 2017) พบว่า การรับรู้ประโยชน์มีผลต่อความตั้งใจในปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับการศึกษาของ (Pavayon, 2014) ที่ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ และการศึกษาของ Pholchai (2014) พบว่า เมื่ออธิบายให้นักศึกษาทราบถึงประโยชน์การปฏิบัติพฤติกรรมปลอดภัยได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุแล้วยังสามารถป้องกันการกระชกเคื่องจากฝุ่นเข้าตาได้ พร้อมกับประชาสัมพันธ์ให้นักศึกษารับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัย ทำให้นักศึกษามีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

อิทธิพลของเพื่อน สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติสามารถอธิบายได้ว่า อิทธิพลของเพื่อนเป็นปัจจัยชักนำสู่การปฏิบัติพฤติกรรม เพื่อนเป็นบุคคลหนึ่งที่มีมักจะชักชวนให้วัยรุ่นกระทำพฤติกรรมโดยเฉพาะการชวนดื่มและชวนเที่ยว โดยเพื่อนเป็นกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญของวัยรุ่น การทำให้เกิดการยอมรับและเข้าร่วมกลุ่มเพื่อนได้ ต้องปฏิบัติตามคำชักชวนโดยที่ไม่กล้าปฏิเสธ สอดคล้องกับการศึกษาของ (Biggins, 2013) พบว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิทมีอิทธิพลกับพฤติกรรมเมาแล้วขับของวัยรุ่น การศึกษาของ (Tangkamsri, 2016) ที่ศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่า การคล้อยตามเพื่อนมีความสอดคล้องกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และการศึกษาของ (Su-angka, 2016) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับอาชีวศึกษามีความใกล้ชิดกับเพื่อนและยังมีพฤติกรรมเลียนแบบเพื่อนเป็นไปตามความเชื่อของกลุ่มในเรื่องต่าง ๆ รวมทั้งการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การละเมิดกฎหมายการใช้ความเร็วสูง

อิทธิพลของครอบครัวทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้ สามารถอธิบายได้ว่า ครอบครัวเป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างพื้นฐานพฤติกรรมวัยรุ่น ก่อนจะได้รับกรอบจากสังคม โรงเรียน ในครอบครัวที่มีการอบรม สั่งสอน ตักเตือน ดูแลเอาใจใส่มากจะส่งผลให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมที่ดี เป็นที่ยอมรับของสังคม รวมถึงค่านิยมของสังคมไทยที่ปลูกฝังให้บุตรหลานเชื่อฟังบิดามารดา และคนในครอบครัว ดังการศึกษาของ Yingrattanasuk (2013) ที่ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิต พบว่า การอบรมสั่งสอน กระตุ้นเตือนของบิดามารดา ผู้ปกครอง มีผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สำหรับการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรค การขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร นโยบายโรงเรียน ด้านการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย สภาพวินัยจราจรบนถนน ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้ สามารถอธิบายได้ว่า ลักษณะพฤติกรรมของวัยรุ่นเพศชายชอบผจญภัย การเสี่ยงภัย ความตื่นตัว ความท้าทาย การเผชิญความเสี่ยงเป็นเรื่องที่ทำหายนถึงแม้ว่าจะรับรู้ความเสี่ยงมากก็ตาม รวมทั้งประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่ไม่รุนแรง ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรในครั้งนั้นไม่ร้ายแรงที่ไม่ใช่การถูกจับกุม หรือเพราะความขี้มกวดของการจราจรบนถนน จนเกิดความเคยชินในการปฏิบัติพฤติกรรมและลักษณะสิ่งแวดล้อมที่ไม่ส่งเสริมความปลอดภัยจะไม่มีผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมความปลอดภัย

จุดเด่นของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะเจาะจงในนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการวางแผนแก้ไขแบบเฉพาะเจาะจงในพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายได้ ซึ่งพฤติกรรมเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ยั่งยืน ที่สามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุได้ดี นอกจากการปรับเปลี่ยนสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบ

## ข้อเสนอแนะ

1. ข้อมูลปัจจัยทำนายที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ บุคลากรด้านสุขภาพสามารถนำไปใช้วางแผนในการจัดกิจกรรม เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนชาย กลุ่มวัย 15-19 ปี การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย โดยเพื่อนและครอบครัวมีส่วนร่วม

2. ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์ อิทธิพลครอบครัว อิทธิพลเพื่อน มีผลต่อพฤติกรรมการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ดังนั้นควรนำปัจจัยดังกล่าว มาพัฒนาโปรแกรมการทดลองเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคสระแก้ว โรงเรียนนครระยองพิทยาคม และโรงเรียนสระแก้วที่ให้ความอนุเคราะห์ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

## Reference

Apiwattanalungarn, K. (2014). Risk behavior of teenagers. *Journal of Human Ecology. Sukhothai thammathirat open university on the 36<sup>th</sup> anniversary of the foundation. Special issue*, 65-70. [In Thai]

Becker, M.H. (1974). The health belief model and preventive health behavior. *Health Education Monographs*, 2, (a), 354-385.

Biggins, O. (2013). Factors on drunk driving behavior and media exposure of motorcyclist in Bangkok metropolitan. *Suddhiparitat*, 27(82), 41-57. [In Thai]

Bureau of Non Communicable Disease. (2016). *Decade of action for road safety*. Nonthaburi: Bureau of Non Communicable Disease. [In Thai]

Bureau of Non Communicable Disease. (2016). *Half the decade of road safety*. Nonthaburi: Bureau of communicable disease. [In Thai]

Chonsalasin, D., Siridhara, S., Ratanavaraha, V., Jomnonkwoa, S., & Watthanaklang, D. (2017). 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*, 8(1), 26-35. [In Thai]

Griffin, M.A., and Neal, A. (2000). Perception of safety at work: a framework for linking safety climate to safety performance, knowledge, and motivation. *Journal of occupational health psychology*, 5(3), 347-358.

Hayeema S., Maka M., & Jeknu, R. (2009). Attitudes of student at Narathiwat Technical College and Princess of Narathiwat University about the policy of safe driving by turning on head light and wearing safety helmet. *Princess of Narathiwat University Journal*, 1(3), 118-129. [In Thai]

lamtrakul P., Simcharean P., & Jantaworn P., (2012). Participation of local communities in road safety through participation research approach (PAR): A case study of Thaklong municipality. *Journal of Architectural planning research and studies*, 7(2), 59-71. [In Thai]

Jantarasukkho P., (2013). Factors relate to motorcyclist traffic violation. *Academic Service Journal Prince of Songkhla University*, 24(1), 110-120. [In Thai]

- Khampukka, P., Yamram U., & Chomchuen, S. (2018). Traffic laws violation behaviors of motorcyclist in student of Uborajathanee university. *Journal of management science, Ubonrajathanee University, 1(2)*, 50-75. [In Thai]
- Khongtong, P., & Sukhon, S. (2013). Behaviors of riding motorcycles and participating and solving accident from riding motorcycle: case study at Tamirum subdistrict, Muang district Phatthalung province. *Journal of Srinakharinwirot Research and Development, 5(9)*, 116-130. [In Thai]
- Office of transport and traffic policy and planning ministry of transport. (2013). *Road accident analysis report of 2012*. Retrieved February 10, 2018 from <http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1230/131208001230.pdf>. [In Thai]
- Pavayon, Y. (2014). The predictive factors of occupational injury protection behaviors among pile construction workers. *Nursing journal, 42(4)*, 48-57. [In Thai]
- Pholchai B., (2014). Perception of benefit, attitude and behavior to using helmet of nursing student, Nakhon Phanom university. *Journal of Humanities and Social Science, Srinakharinwirot Research and Development, 6(11)*, 78-88. [In Thai]
- Ratanavaraha V., (2009). *Factors affecting motorcycle helmet use: Using Structural equation modeling (SEM) for the theory of the health belief model in urban and rural area*. Faculty of Engineering, Suranaree University of Technology. [In Thai]
- Sornpisol, B., Keawmungkun, J., Imsanpangk, S., Watthanaporn, K, Nasep, S., & Unlomlert, W. (2008). *Thailand alcohol situation'2008*. Bangkok: Center for alcohol studies.
- Strategy and planning division ministry of public health. (2017). *Important statistics 2016*. Bangkok: Ministry of Public Health. [In Thai]
- Su-angka, K. (2016). *A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle*. Suranaree University of Technology, Nakhon ratchasima. [In Thai]
- Tabachnick, B.G., & Fidel, L.S. (1996). *Using multivariate statistics*. New York: Harper and row.
- Tangkamonsri, B. (2016). *Causal factors affecting safety behavior in driving among high school students in students in the northern region: multiple group analysis*. Doctor of Philosophy, Research program educational measurement and statistics, Faculty of Education, Burapha University. [In Thai]
- Upathump N. (2004). *Perceived benefits, perceived barriers, perceived self-efficacy, and motorcycling safety behaviors of persons with and without experience of motorcycle accident*. Master of nursing thesis, Adult nursing program, Graduate school, Prince of Songkhla university. [In Thai]
- Vannabutr A., Tonmat J., Kraivan V., Bonruangsri P., Kabae M., & Mameesuk V., (2008). *Factor related to helmet wear behaviors of Chandrakasem Rajabhat University student*. Bangkok: Chandrakasem University.
- Vollakitkasemskul, S. (2011). *Research methodology in behavioral sciences and social sciences*. Bangkok: Aksonsing Printing House. [In Thai]
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Retrieved from [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/).