

Factors Affecting Helmet Wearing Behavior of High School Motorcyclists in Surat Thani Municipality

Pranee Thongkum¹, Thawee Thongkum² and Jiraporn Hirunrattanatham³

¹M.Ed. (Educational Research), Associate Professor,

Department of Education,

E-mail: tpranee@bunga.pn.psu.ac.th

²M.Ed. (Educational Measurement and Evaluation), Lecturer,

Department of Educational Evaluation and Research,

Faculty of Education, Prince of Songkla University

³Public Health Officer, Surat Thani Provincial Health Office

Abstract

This research aimed to study factors involving characteristics and motorcycle riding styles effecting on helmet wearing behavior of high school motorcyclists in Surat Thani Municipality. The samples were 322 high school students from 10 mainstream and vocational schools in Surat Thani Municipality, drawn by accidental random sampling. The research instrument consisted of a questionnaire. The data were analyzed by stepwise multiple regression, t-test, and F-test. It found that eighty-seven percent of high school motorcyclists in Surat Thani Municipality rode their motorcycles within their community area, thirty-five percent had no driving license and forty-six percent had one to five years of riding experiences. The riding distance of seventy-nine percent of the samples was at 1-10 kilometres and the speed used in riding of sixty-seven percent of the samples was at 40-60 kilometres per hour. Factors affecting helmet wearing

behavior of high school motorcyclists were the attitude toward helmet wearing, school types and knowledge about helmet. All factors could predict helmet wearing behavior of high school motorcyclists in Surat Thani Municipality by fifty-eight percent. Students' attitude towards helmet wearing was statistically significant different depending on sex, age and riding speed. The students' knowledge about helmet was statistically significant different according to sex variables.

Keywords: accident, helmet, motorcycle, Surat Thani province, traffic

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

ปราณี ทองคำ¹ ทวี ทองคำ² และจิราพร หิรัญรัตนธรรม³

¹ค.ม. (วิจัยการศึกษา), รองศาสตราจารย์,
ภาควิชาการศึกษา,

²ค.ม. (การวัดและประเมินผลการศึกษา), ผู้ช่วยศาสตราจารย์,
ภาควิชาประเมินผลและวิจัยทางการศึกษา,

คณะศึกษาศาสตร์, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

³นักวิชาการสาธารณสุข 7 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุราษฎร์ธานี

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านคุณลักษณะและรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สายสามัญและอาชีวศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จาก 10 โรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 322 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ทดสอบสมมติฐานโดยวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน การทดสอบที และการทดสอบเอฟ ผลการวิจัยพบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ร้อยละ 87 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 35 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 46 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี ร้อยละ 79 ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละวันเป็นระยะทาง 1-10 ก.ม. และร้อยละ 67 ใช้ความเร็วที่ขับขี่ 40-60 ก.ม./ชม. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษาและความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมด สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 58 ทั้งนี้เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติตามตัวแปรเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรเพศ

คำสำคัญ: การจราจร, รถจักรยานยนต์, สุราษฎร์ธานี, หมวกนิรภัย, อุบัติเหตุ

บทนำ

จากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคม สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาความเจริญทางด้านอุตสาหกรรม ทำให้วิถีการดำเนินชีวิตของคนเปลี่ยนแปลงไป ทำให้อุบัติเหตุเป็นสาเหตุที่สำคัญยิ่งของการตายจากโรคไม่ติดต่อ สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและการตายสูงเป็นอันดับหนึ่ง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บในปี พ.ศ.2545 ได้เพิ่มจากปี พ.ศ.2543 ถึง 4 เท่า และจำนวนคนตายเพิ่มขึ้นถึง 6.8 เท่า โดยมีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนเงิน 1,517.79 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2546 พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ 95,348 ราย การตาย 13,290 ราย อัตราการตายเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 ร้อยละ 5.08 (สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข, 2545)

รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่ง หรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนมาโดยตลอด ทั้งนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่เหมือนยานพาหนะอื่น โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีสูงกว่า และพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสได้รับบาดเจ็บเมื่อประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่หรือผู้นั่งรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 10 เท่า ส่วนสาเหตุสำคัญที่ทำให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น ภาวะที่เกิดการบาดเจ็บของร่างกายที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุด คือ การบาดเจ็บที่สมอง พบว่ามีสัดส่วนสูงถึง ร้อยละ 60.81 ของสาเหตุทั้งหมด (วิรัตน์ พาณิชย์พงษ์, 2535) ทั้งนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีระบบป้องกันอันตรายเพียงพอเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะกระแทกกับวัตถุข้างหน้าย่อมมีมาก ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองอันส่งผลให้เกิดอันตรายต่อชีวิต หรือความพิการในภายหลังได้ ความเสียหายที่เกิดต่อสังคมอันเป็นผลเนื่องมาจาก

อุบัติเหตุนั้นมากมาย และหากเกิดครั้งใดย่อมทำให้เกิดความสูญเสียต่อบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ และมีผลต่อบุคคลรอบข้าง เช่น ครอบครัวและประเทศชาติ แต่สิ่งที่ทุกคนควรตระหนัก คืออุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันและควบคุมได้ มาตรการการป้องกันเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นมาก หากมีการป้องกันล่วงหน้าจะสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุก็จะสามารถลดความรุนแรงต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ ปัจจุบันมีการผลิตอุปกรณ์ที่ช่วยลดความรุนแรงจากอันตรายของอุบัติเหตุหลายชนิด แต่ละประเภทสามารถลดความรุนแรงจากอันตรายของอุบัติเหตุในระดับที่แตกต่างกันไป “หมวกนิรภัย” (helmet) เป็นอุปกรณ์อย่างหนึ่งที่ช่วยลดความรุนแรง การบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ได้ และในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าหมวกนิรภัยสามารถลดการตายของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลงได้ร้อยละ 29 และลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 40 (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 1993)

แม้ว่าหมวกนิรภัยจะเป็นอุปกรณ์ที่สามารถป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้แต่สำหรับประเทศไทยแล้ว ประชาชนทั่วไปและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ให้ความสำคัญในการใช้หมวกนิรภัย ดังรายงานการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาวะปกติในพื้นที่สาธารณสุขเขต 3 พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพียงร้อยละ 49.7 และในผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพียงร้อยละ 15.3 (สำนักงานสาธารณสุขเขต 3, 2548) ซึ่งนับว่าประชาชนมีความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างต่ำ ถึงแม้จะมีการประชาสัมพันธ์ถึงเหตุปัจจัย มีการณรงค์ให้ความรู้ สร้างจิตสำนึก ความปลอดภัย ตลอดจนการใช้มาตรการทางกฎหมาย ในรูปของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 ที่บัญญัติให้ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ซึ่งจัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ได้มีการบังคับใช้ ครอบคลุม

ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539

จากการศึกษาลักษณะการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2546 และปี 2547 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 795 และ 949 คน เป็นผู้เสียชีวิต 4 และ 12 ราย ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าผู้เสียชีวิตเพิ่มจำนวน มากขึ้นถึง 300% ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง 3 เท่า กลุ่มอายุ 21-30 ปี มากที่สุดร้อยละ 36.5 เป็นอุบัติเหตุการรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 87.7 มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 51.4 ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 27.2 ทั้งนี้ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 100 ส่วนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2547 และปี 2548 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 623 และ 172 คน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตเป็น 11 รายเท่ากัน จะเห็นได้ว่า จำนวนผู้เสียชีวิตไม่ลดลง ประเภทการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดยังคงเป็นรถจักรยานยนต์ อวัยวะที่บาดเจ็บมากที่สุดคือสมอง แขนขา พฤติกรรมที่เป็นปัญหาคือ การไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ ปัจจัยเอื้อ คือ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี, 2548)

การสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางกายของแต่ละบุคคล เป็นผลจากการเรียนรู้ของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับปฏิกริยาร่วมกันระหว่าง 2 องค์ประกอบ คือ (ภิรมยา อินทรกำแหง, 2536)

1. องค์ประกอบภายใน ได้แก่ เจตคติ คือ ความเชื่อ ความรู้สึกที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งอันมีผลต่อการแสดงออกหรือการกระทำต่อสิ่งนั้นด้วย การเรียนรู้ที่สั่งสมไว้ คือ ความรู้ ความสามารถ และทักษะที่บุคคลได้รับหรือเกิดขึ้นจากประสบการณ์ อันเป็นผลจากการเรียนรู้ (learning) และพัฒนาการ (development) หรือวุฒิภาวะ (maturation) และแรงจูงใจ (motivation) ที่เป็นพลังผลักดันกำหนดทิศทางของพฤติกรรมให้ไปสู่เป้าหมายในเรื่องเดียวกัน

2. องค์ประกอบภายนอก ได้แก่ ปทัสถาน (norms) คือ เกณฑ์ของกลุ่มที่กำหนดขึ้นสำหรับให้ถือปฏิบัติตาม ได้แก่ กฎระเบียบต่าง ๆ

เคลแมน (Kalman อังโน ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2534) ได้แบ่งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลได้ 3 ลักษณะ คือ 1) การเปลี่ยนแปลงเพราะถูกบังคับ (compliance) อาจเป็นเพราะว่าได้ถูกกลุ่มบุคคลหรือสังคมบังคับ ถ้าไม่ทำตามจะถูกลงโทษ ถ้าทำตามจะได้รางวัลหรือยกย่องสรรเสริญ ในแต่ละสังคมจะมีการบังคับให้สมาชิกต้องเปลี่ยนแปลงไปตามแนวทางที่กำหนดให้ เช่น กฎหมายการใช้หมวกนิรภัย เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยการถูกบังคับนี้มีผลเพียงพฤติกรรมภายนอกเท่านั้น แต่พฤติกรรมภายในอาจไม่เป็นเช่นนั้น บางอย่างอาจจะต่อต้านอยู่ภายในแต่ไม่กล้าแสดงออกเพราะกลัวถูกลงโทษ 2) การเปลี่ยนแปลง เพราะการเอาแบบอย่าง (identification) การเปลี่ยนแปลงชนิดนี้ขึ้นอยู่กับบุคคลที่เขาได้เห็นและคิดว่าพฤติกรรมของตนนั้นเป็นสิ่งที่ดี ต้องการเลียนแบบหรือเอาแบบอย่าง การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้อาจหายไปหรืออาจอยู่ถาวรก็ได้ 3) การเปลี่ยนแปลง เพราะยอมรับว่าเป็นสิ่งดี (internalization) การเปลี่ยนแปลงชนิดนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงที่บุคคลยอมรับว่าถ้าเปลี่ยนแปลงแล้วดีสำหรับตัวเอง และตรงกับค่านิยมที่ยึดถืออยู่และการเปลี่ยนแปลงนั้นอาจแก้ไขปัญหาที่ตนเองมีอยู่ได้ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่ว่าจะเป็นแบบใด ถ้าบุคคลนั้นเห็นว่ามิประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่นเหมาะสมกับความเชื่อ ค่านิยม ของตนเอง รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ และเป็น การเปลี่ยนแปลงที่ไม่หวังผลตอบแทนหรือหลีกเลี่ยงการลงโทษ แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงไปทั้งแนวความคิด ความรู้สึกและการกระทำไปพร้อมกันแล้ว การเปลี่ยนแปลงแบบนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ควรส่งเสริมให้เกิดขึ้นมากที่สุด

การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนเป็นพฤติกรรม การแสดงออกของบุคคล มีทั้งพฤติกรรมด้านบวกและด้านลบ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มากกระทบ กระตุ้น มีอิทธิพลต่อสภาพร่างกายและจิตใจ ทั้งนี้ การแสดงออกจะขึ้นอยู่กับวุฒิภาวะ การเรียนรู้ เจตคติ ความเชื่อ ความรู้สึกสติปัญญา และสภาพแวดล้อม

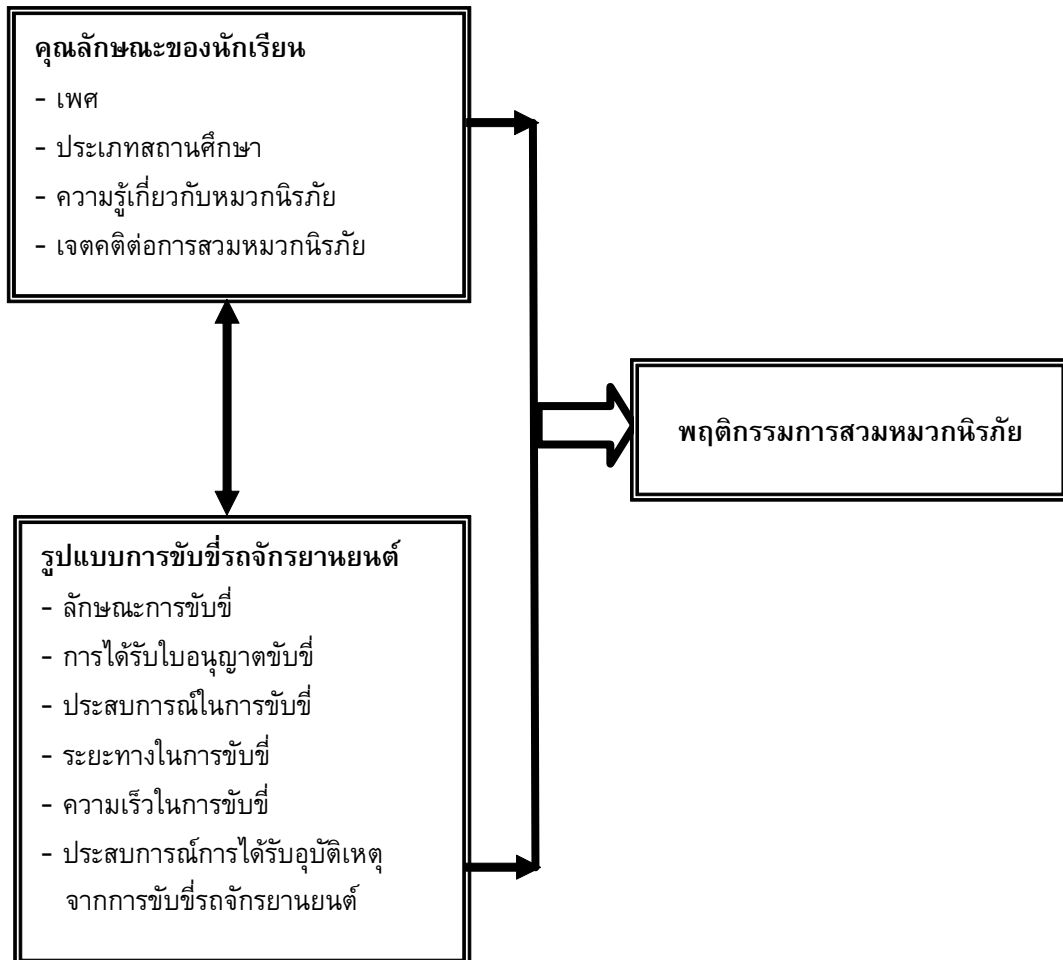
จากสภาพปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาว่า ปัจจัยด้านคุณลักษณะของนักเรียน ได้แก่ เพศ ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษา และปัจจัยด้านรูปแบบการขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ได้แก่ ลักษณะการขับขี่ การได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ประสบการณ์ การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่ ปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ดังกรอบแนวคิดใน

การวิจัย เพื่อนำผลจากการศึกษาไปใช้ในการปรับปรุง การดำเนินงานส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยแก่นักเรียนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

กรอบแนวคิดในการวิจัย



2. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านคุณลักษณะ และรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

3. เพื่อเปรียบเทียบความรู้และเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ที่มีเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านคุณลักษณะ และรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

2. นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

3. นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ที่มีเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ต่างกัน มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ตัวแปรในการวิจัย

1.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

1.1.1 คุณลักษณะของนักเรียน ได้แก่ เพศ ประเภทสถานศึกษา ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

1.1.2 รูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ลักษณะการขับขี่ การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2 ตัวแปรตาม ได้แก่พฤติกรรมการสวมหมวก

นิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ประชากรในการศึกษาเป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญและอาชีวศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ปีการศึกษา 2548

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. นักเรียน หมายถึง นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง โดยสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ไม่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุ และอายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี

3. ประเภทสถานศึกษา หมายถึง สถานศึกษาของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญ และสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษา

4. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมาย ชนิด ประเภท ประโยชน์ มาตรฐานของหมวกนิรภัย และวิธีการใช้หมวกนิรภัยวัดได้จากแบบวัดความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

5. เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้สึก ความเชื่อ ที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย วัดได้จากแบบวัดเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

6. ลักษณะการขับขี่ หมายถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน หรือขับขี่ทางไกล

7. ใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ออกโดยขนส่งจังหวัด เพื่อแสดงว่าผู้ขับขี่มีคุณสมบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มี 2 ประเภท คือ ประเภทชั่วคราว และประเภทตลอดชีพ

8. ประสบการณ์ในการขับขี่ หมายถึง ระยะเวลาที่นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงปัจจุบัน

9. ระยะทางในการขับขี่ หมายถึง ระยะทางที่นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละวันโดยเฉลี่ย

10. ความเร็วในการขับขี่ หมายถึง ความเร็วโดยปกติที่นักเรียนใช้ขับขี่รถจักรยานยนต์

11. ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สายสามัญ และอาชีวศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ที่กำลังศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญและอาชีวศึกษา ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2548 และขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวนหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ในการวิจัยครั้งนี้ โดยใช้สูตรของ Yamane กำหนดความคลาดเคลื่อนในการสุ่มร้อยละ 5 ได้กลุ่มตัวอย่าง 322 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (accidental sampling) จากนักเรียน 10 โรงเรียนตามสัดส่วน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาวรรณกรรมและงานวิจัยต่างๆ โดยแบ่งเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประเภทสถานศึกษา ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ

ตอนที่ 2 รูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ วัตถุประสงค์การใช้รถจักรยานยนต์ ลักษณะการขับขี่ระยะทางในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการขับขี่ การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ

ตอนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ใช่ กับ ไม่ใช่ ตอบถูกจะได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน จำนวน 20 ข้อ

ตอนที่ 4 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราประมาณค่า 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราประมาณค่า 4 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นส่วนมาก ปฏิบัติน้อย ไม่ปฏิบัติเลย จำนวน 10 ข้อ

2. การหาคุณภาพเครื่องมือ นำเครื่องมือทั้งหมดให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ตรวจสอบความตรงด้านเนื้อหา (content validity) โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับลักษณะของพฤติกรรม ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าข้อคำถามมีค่าดัชนีความสอดคล้อง ตั้งแต่ 0.67-1.00 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด นำแบบสอบถามที่ผ่านการพิจารณาและปรับปรุงแก้ไขไปทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดความรู้เท่ากับ .75 แบบวัดเจตคติเท่ากับ .81 และแบบวัดพฤติกรรมเท่ากับ .85

การเก็บรวบรวมข้อมูล

นำหนังสือจากคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ถึงผู้อำนวยการโรงเรียนทั้ง 10 โรงเรียน เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ผู้วิจัยฝึกอบรมผู้ช่วยวิจัยและดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลกับนักเรียนในระหว่างวันที่ 10-20 มกราคม พ.ศ. 2549

การวิเคราะห์ข้อมูล

ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนของแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพื่อหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบน

มาตรฐาน วิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (stepwise multiple regression) การทดสอบที (t-test) การทดสอบเอฟ (F-test) และทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe's method)

สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัยสรุปผลได้ตามลำดับ ดังนี้

1. รูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 322 คน เป็นเพศชายร้อยละ 37.0 เพศหญิง ร้อยละ 63.0 มีอายุ 16-18 ปี ร้อยละ 73.6 เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญ ร้อยละ 54.9 และนักเรียนอาชีวศึกษา ร้อยละ 45.1 ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 87.3 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 64.9 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.1 ทั้งนี้ นักเรียน มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพเพียง 5 คน นักเรียนส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี ร้อยละ 46.0 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่ 6-9 ปี ร้อยละ 39.1 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ย วันละ 1-5 กิโลเมตร ร้อยละ 47.5 รองลงมาวันละ 6-10 กิโลเมตร ร้อยละ 31.7 นักเรียนส่วนใหญ่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 40-60 ก.ม./ช.ม. ร้อยละ 67.7 รองลงมา ใช้ความเร็วในการขับขี่ 61-90 ก.ม./ช.ม. ร้อยละ 23.3 ทั้งนี้ นักเรียนร้อยละ 75.5 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา รายละเอียดดังตาราง 1

2. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่ต้องอยู่ในระดับสูง (คะแนนสูงกว่าร้อยละ 75) ร้อยละ 62.1 รองลงมา มีความรู้

ในระดับปานกลาง (คะแนนร้อยละ 50-75) ร้อยละ 35.1 ที่เหลือมีความรู้ในระดับต่ำ (คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 50) ร้อยละ 2.8 เมื่อพิจารณาจากผลการตอบคำถามรายข้อ พบว่า มีประเด็นที่นักเรียนตอบถูกไม่ถึงร้อยละ 50 ได้แก่ 1) หมวกนิรภัยที่ทำจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟมไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ 2) หมวกนิรภัยที่เคยได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุแล้ว ไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้อีก และ 3) หมวกนิรภัยที่ใช้งานมากกว่า 5 ปีแล้วไม่สามารถใช้งานได้อีก ดังตาราง 2

3. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ต้องระดับน้อยมากที่สุดร้อยละ 41.6 รองลงมา มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ต้องปานกลาง ร้อยละ 37.9 และมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ต้องมาก ร้อยละ 20.5 ดังตาราง 3

จากการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนเพื่อคัดเลือกปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี จากปัจจัยคุณลักษณะของนักเรียน ได้แก่ 1) เพศ 2) ประเภทสถานศึกษาอาชีวศึกษา 3) ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย 4) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยด้านรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ 1) ลักษณะการขับขี่ 2) การได้รับใบอนุญาตขับขี่ 3) ประสบการณ์ในการขับขี่ 4) ระยะทางในการขับขี่ 5) ความเร็วในการขับขี่ และ 6) ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า ตัวแปรที่สามารถนำมาเป็นตัวพยากรณ์ตัวแรก คือ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ พหุคูณ (R) เท่ากับ .755 และมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R²) เท่ากับ .571 (p < .001) ซึ่งหมายความว่า เจตคติต่อการสวม

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละของรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

รูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. ลักษณะการขับขี่		
- ขับขี่ภายในชุมชน	281	87.3
- ขับขี่ทางไกล	41	12.7
2. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
- มี	209	64.9
- ไม่มี	113	35.1
3. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
- 1 - 5 ปี	148	46.0
- 6 - 9 ปี	126	39.1
- 10 - 13 ปี	48	14.9
4. ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
- 1 - 5 ก.ม.	153	47.5
- 6 - 10 ก.ม.	102	31.7
- 11 - 15 ก.ม.	29	9.0
- 16 - 20 ก.ม.	15	4.7
- 21 ก.ม. ขึ้นไป	23	7.1
5. ความเร็วที่ใช้ขับขี่รถจักรยานยนต์		
- ต่ำกว่า 40 ก.ม./ชั่วโมง	26	8.1
- 40 - 60 ก.ม./ชั่วโมง	218	67.7
- 61 - 90 ก.ม./ชั่วโมง	75	23.3
6. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา		
- เคย	79	24.5
- ไม่เคย	243	75.5

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีจำแนกตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน (n=322)	ร้อยละ
พฤติกรรมถูกต้องมาก (ค่าเฉลี่ย 3.51-4.00)	66	20.5
พฤติกรรมถูกต้องปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.51-3.50)	122	37.9
พฤติกรรมถูกต้องน้อย (ค่าเฉลี่ย 1.51-2.50)	134	41.6
พฤติกรรมไม่ถูกต้อง (ค่าเฉลี่ย 1.00-1.50)	0	0.0

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ตอบข้อสอบวัดความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยจำแนกเป็นรายข้อ

ประเด็นคำถาม	ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
1. หมวกนิรภัย คือ หมวกที่ป้องกันและลดแรงกระแทกที่ศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	319	99.1
2. หมวกนิรภัยแบบพลาสติกครึ่งใบเป็นหมวกที่ไม่ดี	238	73.9
3. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ต้องคาดสายรัดคางให้แน่น	298	92.5
4. หมวกนิรภัยที่เคยได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุแล้ว ไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้อีก	159	49.4
5. ควรมีการตรวจเช็ครถจักรยานยนต์เป็นประจำ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	304	94.4
6. หมวกนิรภัยที่ทำจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟม ไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้	145	45.0
7. หมวกนิรภัยที่ใช้งานมากกว่า 5 ปีแล้ว ไม่สามารถใช้งานได้อีก	161	50.0
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยไม่ว่ากลางวันหรือเวลากลางคืน	255	79.2
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ เมื่อสวมหมวกนิรภัย จำเป็นต้องรัดสายรัดคางให้แน่น	232	72.0
10. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการเปิดไฟ-ใส่หมวก จะช่วยลดอุบัติเหตุและลดการกระแทกได้	294	91.3
11. หมวกนิรภัยที่มีสีสดใส สามารถช่วยให้ผู้ขับขี่คันอื่นๆ สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย	241	74.8
12. ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	294	91.3
13. ท่านทราบหรือไม่ว่าในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยบังคับใช้ทั่วประเทศแล้ว	299	92.9
14. การไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการปฏิบัติผิดกฎจราจร	292	90.7
15. กฎหมายหมวกนิรภัยบังคับใช้ทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วย	227	70.5
16. หมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามกฎหมาย ต้องมีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) รับรอง	284	88.2
17. การสวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะทำให้มองไม่เห็นหรือได้ยินไม่ชัด	226	70.2
18. การสวมหมวกนิรภัยควรสวมก่อนขึ้นขี่รถจักรยานยนต์	304	94.4
19. โทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามกฎหมาย คือ ปรับไม่เกิน 500 บาท	291	90.4
20. กฎหมายหมวกนิรภัยบังคับใช้ทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป	266	82.3

หมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 57.1

เมื่อนำปัจจัยตัวที่สอง คือ ประเภทสถานศึกษาอาชีวศึกษาเพิ่มเข้าในสมการ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ .760 และมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R^2) เท่ากับ .577 ($p < .05$) ซึ่งหมายความว่าเมื่อใช้ประเภทสถานศึกษาอาชีวศึกษาร่วมกับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 57.7

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยตัวที่สาม คือ ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยเพิ่มเข้าในสมการพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ .764 และมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R^2) เท่ากับ .584 ($p < .05$) ซึ่งหมายความว่าเมื่อใช้ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร่วมกับประเภทสถานศึกษาอาชีวศึกษาและเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 58.4 ดังตาราง 4

อธิบายได้ว่า นักเรียนจากสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและมีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูง จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องดีกว่านักเรียนจากสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญที่มีความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย และมีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยต่ำ ส่วนปัจจัยด้านรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน

โดยสรุป ปัจจัยคุณลักษณะของนักเรียนที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี จากมากไปหาน้อยตามลำดับ ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยประเภทสถานศึกษา และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 58.4

ตาราง 4 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี

ตัวพยากรณ์	R	R^2	a	สัมประสิทธิ์การถดถอย		t	Sig. t
				B	β		
เจตคติ	.755	.571	.935	.649	.755	20.625	.000
เจตคติ	.760	.577	.824	.635	.739	19.873	.000
ประเภทสถานศึกษา				.106	.082	2.218	.028
เจตคติ	.764	.584	.537	.600	.699	17.042	.000
ประเภทสถานศึกษา				.118	.091	2.459	.014
ความรู้				.023	.090	2.241	0.26

4. การเปรียบเทียบความรู้และเจตคติต่อ การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ แตกต่างกัน

4.1 เพศ พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีเพศต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพศหญิงมีความรู้และเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเพศชาย ดังตาราง 5

4.2 อายุ พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมือง

สุราษฎร์ธานีที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายอายุ 19-22 ปี มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียน อายุ 15-18 ปี ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยนักเรียนที่มีอายุต่างกันมีความรู้ไม่แตกต่างกัน ดังตาราง 6

4.3 ความเร็วในการขับขี่ พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ จากการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ พบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 40-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนที่ใช้

ตาราง 5 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีเพศต่างกัน

ตัวแปร	เพศ				t
	ชาย (119 คน)		หญิง (203 คน)		
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	
ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	15.44	2.49	16.22	2.39	2.77**
เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	2.86	0.74	3.11	0.73	2.95**

** p < .01

ตาราง 6 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความรู้และเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีอายุ ต่างกัน

ตัวแปร	อายุ				t
	15-18 ปี (240 คน)		19-22 ปี (82 คน)		
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	
ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	15.87	2.55	16.10	2.19	0.72
เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	2.95	0.73	3.21	0.75	2.69**

** p < .01

ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 61-90 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้าน ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย นักเรียนที่ใช้ ความเร็ว ในการขับขี่ต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไม่ แตกต่างกัน ดังตาราง 7

ผลการวิจัยสรุปได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมือง สุราษฎร์ธานีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากมากไปหาน้อย ตามลำดับ ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภท

ตาราง 7 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความรู้และเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่ใช้ความเร็วใน การขับขี่ต่างกัน

ตัวแปร	ต่ำกว่า 40 ก.ม/ช.ม		40-60 ก.ม/ช.ม		61-90 ก.ม/ช.ม		F	คู่ที่แตกต่าง กัน
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)		
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	15.38	2.48	16.07	2.49	15.71	2.34	1.29	-
เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	2.99	.73	3.10	.74	2.79	.72	5.06**	(2)> (3)*

** p < .01 * p < .05

สถานศึกษา และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทั้งนี้ นักเรียนที่มีเพศ อายุ และใช้ความเร็วในการขับขี่ต่างกัน มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนนักเรียนที่มีเพศต่างกันมี ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ แต่นักเรียนที่มีอายุ และความเร็วในการขับขี่ ต่างกัน มีความรู้ เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผล

ผลการวิจัยมีข้อค้นพบ และประเด็นที่น่าสนใจ ควรนำมาอภิปราย ดังต่อไปนี้

1. วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี พบว่า นักเรียน ร้อยละ 87 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 46 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1- 5 ปี ร้อยละ 35 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียน ส่วนใหญ่ร้อยละ 67 ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 40-60 ก.ม./ช.ม. สอดคล้องกับผลการศึกษาของ กชกร ฉายากุล (2539) และวริทธิ์ จันทร์ชุม (2544) ที่พบว่า

นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ด้วยความเร็ว 40-60 กิโลเมตรชั่วโมง (เฉลี่ย 53.6 กิโลเมตร/ชั่วโมง) และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 59 และ 65 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า จากผลการศึกษาครั้งนี้ยังมีนักเรียนร้อยละ 35 ที่ไม่มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าเป็น จำนวนที่ลด ลงกว่าเดิม ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้ เข้มงวดกวดขันในการตรวจและจับกุม การขับขี่ รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต รวมทั้งโรงเรียน ส่วนใหญ่ก็ไม่ได้ควบคุมในเรื่องนี้

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวก นิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับ มัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมือง จังหวัด สุราษฎร์ธานี

เจตคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมากที่สุด สามารถพยากรณ์ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาล

เมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 57 ($p < .001$) นั่นคือ นักเรียนที่มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีเจตคติต่ำกว่า จากการสัมภาษณ์นักเรียนที่สวมหมวกนิรภัยที่ถูกต่อง นักเรียนให้เหตุผลในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งว่า อุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ดังนั้นจึงไม่ควรประมาท การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ตรงกันข้ามกับกลุ่มที่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม จะให้เหตุผลว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สะดวก ไม่คล่องตัว ร้อน และยุ่งยาก สอดคล้องกับ การศึกษาของ Otis และคณะ (1992) วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ (2529) วิบูลย์ สุพุทธิชาติ และถนอมขวัญ จำปาน (2537) พูนศรี ชนะเกิด (2537) กชกร ฉายากุล (2539) วสันต์ บุญหนุน (2546) และวาราลักษณ์ กองประดิษฐ์ (2547) ที่พบว่า เจตคติสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย นักเรียนกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยในทางบวกสูงกว่ากลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้ที่มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยในทางบวกจะมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มที่มีเจตคติในทางลบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า เจตคติเป็นสภาวะความพร้อมด้านจิตใจอันเกิดขึ้นจากการเรียนรู้และประสบการณ์ สภาวะความพร้อมนี้ จะเป็นแรงกำหนดให้บุคคลแสดงพฤติกรรมหรือแนวโน้มที่จะตอบสนองสิ่งเร้านั้นในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง (Allport, 1967)

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยังพบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีที่มีเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ต่างกัน มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน ($p < .01$) กล่าวคือ นักเรียนหญิงมีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนชาย นักเรียนที่มีอายุ 19-22 ปี มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนอายุ 15-18 ปี และนักเรียนที่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 41-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนที่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 61-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ นักเรียนกลุ่มที่ใช้ความเร็วในการขับขี่ 61-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 23 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เป็นนักเรียนเพศชายร้อยละ 65 มีอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 81 เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 72 นักเรียนกลุ่มนี้จึงเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วนิดา พันธุ์สะอาด (2538) ที่พบว่านักเรียนหญิงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร มีเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านจราจรทางบกดีกว่านักเรียนชาย เช่นเดียวกับไพรัช พันธุ์อุดม (2535) ศึกษาพบว่า อุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 2.1 : 1

ประเภทสถานศึกษา เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนเป็นลำดับที่สอง ($p < .05$) นั่นคือ พบว่านักเรียนจากวิทยาลัยอาชีวศึกษามีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนจากโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนทั้งภาครัฐและเอกชน ได้ร่วมกับโรงเรียนจัดทำโครงการ “เริ่มที่ครู มุ่งสู่ศิษย์” จัดการอบรมให้ความรู้แก่ครู อาจารย์ทุกโรงเรียน เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้นำไปดำเนินการต่อในโรงเรียนของตนเอง สำหรับนักเรียนระดับอาชีวศึกษา ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อยู่ในช่วงวัยรุ่น เป็นวัยที่ชอบทำตามกลุ่มเพื่อน ชอบลองประสบการณ์ใหม่ ๆ ชอบกิจกรรมที่ท้าทาย ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ และเห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นมากกว่าพาหนะในการเดินทาง ถือเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคม เป็นเพื่อนคู่กายที่สร้างความอิสระ เดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างที่ใจต้องการ การขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับวัยรุ่นนั้น ทำให้มีจุดเด่นดึงดูดใจเพื่อน และ

เพศตรงข้าม มักไม่นิยมใช้หมวกนิรภัย เพราะเห็นว่าการขับขี่เป็นกลุ่ม หากใส่หมวกนิรภัยทำให้คุยกับเพื่อนหรือโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ไม่ได้ (ลือชัย ศรีเงินยวง, 2546) ดังนั้นนักเรียนระดับอาชีวศึกษาจึงเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญที่หน่วยงานต่าง ๆ ได้จัดทำโครงการอบรมรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ เพื่อให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้องอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับวิทยาลัยและโรงเรียนได้เห็นความสำคัญ ตลอดจนให้ความร่วมมือในการกำหนดกฎระเบียบของโรงเรียนเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้นักเรียนระดับวิทยาลัยอาชีวศึกษามีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญ สอดคล้องกับผลการศึกษากชกร ฉายากุล (2539) ที่พบว่า กฎข้อบังคับของโรงเรียนในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมีผลทำให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนในโรงเรียนสูงกว่านักเรียนในโรงเรียนที่ไม่มีกฎข้อบังคับถึง 5 เท่า

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนเป็นลำดับที่สาม ($p < .05$) นั่นคือนักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยสูงจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีความรู้ดังกล่าวต่ำกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ Pendergrast และคณะ (1992) Winn และคณะ (1992) และชูศรี ประกอบกุล (2531) ที่พบว่า หลังจากจัดโปรแกรมเข้าค่ายอบรมความรู้เกี่ยวกับ การขับขี่จักรยาน /รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และการใช้หมวกนิรภัย พบว่าคะแนนความรู้หลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังเสร็จสิ้นโครงการเพิ่มขึ้น และแตกต่างจากกลุ่มควบคุมที่ไม่มีมีการให้ความรู้อย่างมีนัยสำคัญ แสดงให้เห็นว่าโครงการให้ความรู้ดังกล่าว สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนได้ เช่นเดียวกับผลการศึกษาของ พูนศรี ชนะเกิด (2537) สุมาดา พาพานิช (2540)

เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541) วรวิทย์ จันทร์ชุม (2544) ที่พบว่า นักเรียนกลุ่มที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย จะมีอัตราการใช้หมวกนิรภัยสูงกว่าเดิม และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เรื่องอุบัติเหตุและความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในระดับดีจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ที่มีความรู้ดังกล่าวระดับปานกลาง ทั้งนี้ เนื่องจากพฤติกรรมเป็นการแสดงออกของบุคคล มีทั้งพฤติกรรมด้านบวกและด้านลบ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการที่มากกระทบ กระตุ้นมีอิทธิพลต่อร่างกายและจิตใจ การแสดงออกจะขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพ การเรียนรู้ เจตคติ ความเชื่อ สติปัญญา และสิ่งแวดล้อม (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2534)

เมื่อพิจารณาระดับความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง (คะแนนสูงกว่าร้อยละ 75) ร้อยละ 62 รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง (คะแนนร้อยละ 50-75) ร้อยละ 35 ความรู้ในระดับต่ำ (คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 50) ร้อยละ 3 โดยนักเรียนหญิงมีความรู้ดีกว่านักเรียนชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อพิจารณาผลการตอบคำถามรายข้อ พบว่ามีประเด็นที่นักเรียนยังมีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง กล่าวคือ 1) หมวกนิรภัยที่ทำจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟมสามารถลดแรงกระแทก จากอุบัติเหตุได้ 2) หมวกนิรภัยที่เคยได้รับการกระแทก จากอุบัติเหตุแล้วสามารถนำกลับมาใช้งานได้อีก และ 3) หมวกนิรภัยที่ใช้มานานกว่า 5 ปีแล้ว สามารถใช้งานได้อีก ซึ่งความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องนี้ ส่งผลทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. เจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย สถานศึกษาควรจัดกิจกรรมที่เสริมสร้างเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องและหลากหลายรูปแบบ

ให้แก่นักเรียนกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด คือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญ เพศชาย อายุระหว่าง 15-18 ปี ใช้ความเร็วในการขับขี่ 61-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายรูปแบบ

2. สถานศึกษาที่มีนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ควรกำหนดกฎระเบียบให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไป-กลับโรงเรียนต้องมีใบอนุญาตขับขี่ การให้ความรู้ในการใช้หมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง และใช้ความเร็วในการขับขี่ ตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งขอความร่วมมือจากผู้ปกครองในการดูแลบุตรหลานให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

3. จังหวัดควรกำหนดเรื่องการวางแผน ป้องกันควบคุม และลดอุบัติเหตุด้วยการรณรงค์สร้างความรู้และเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย ให้แก่นักเรียนเป็นนโยบายของจังหวัด ในการระดมการมีส่วนร่วมของทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องสถานศึกษารวมทั้งผู้ปกครอง และสื่อมวลชนทุกแขนงในการร่วมมือร่วมใจในการวางแผนป้องกัน ควบคุม และลดอุบัติเหตุด้วยการรณรงค์สร้างความรู้และเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยให้นักเรียน

4. ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นเพิ่มเติม เช่น ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ปัจจัยแรงจูงใจ หรือแรงกระตุ้นที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมที่มีระเบียบวินัย และการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยทั้งต่อตนเองและเพื่อนร่วมเส้นทาง

เอกสารอ้างอิง

กชกร ฉายากุล. (2539). พฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ. (2541). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ. วิทยานิพนธ์บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ชูศรี ประกอบกุล. (2531). ประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่อง การป้องกันการกระแทกกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัยให้นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค สิงห์บุรี. วิทยานิพนธ์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

พูนศรี ชนะเกิด. (2537). ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต ตำบลท่าหลวงอำเภอเมืองพิจิตรจังหวัดพิจิตร. ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตบัณฑิต วิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2534). พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพและสุขศึกษา. กรุงเทพฯ: เจ้าพระยาการพิมพ์.

ไพรัช พันธุ์อุดม. (2535). การศึกษาระบาดวิทยา ของอุบัติภัยจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในอำเภอลานสกาจังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ.2533 - 2535. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ภิรมยา อินทรกำแหง. (2536). พฤติกรรมของคน. สารพัฒนาหลักสูตร, 12(เมษายน-พฤษภาคม), 53-54.

ลือชัย ศรีเงินยวง. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย: กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม. คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.

วนิดา พันธุ์สอาด. (2538). พฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายปีที่ 4 โรงเรียนสังกัด

- กรมสามัญศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร.
ปริญญาณพนธ์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร.
- วรลักษณ์ กองประดิษฐ์. (2547). พฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอำเภอเมือง
สุราษฎร์ธานี. สารนิพนธ์ศึกษาศาสตร
มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
สงขลานครินทร์.
- วรวิทย์ จันทร์ชุม. (2544). ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิด
อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้น
มัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี.
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- วิริติ พานิชพงษ์. (2535). ข้อมูลพื้นฐานของผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุจราจรในระยะเวลา 20 ปี ที่โรงพยาบาล
จุฬาลงกรณ์. จุฬาลงกรณ์เวชสาร, 358-362.
- วิบูลย์ สุพุทธิธาดา และถนอมขวัญ คำปาน. (2537). การ
ศึกษาความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัย ในผู้ขับ
ขี่รถจักรยานยนต์ จังหวัดระยอง ปี 2536. ศูนย์
การศึกษาแพทยศาสตร์คลินิก โรงพยาบาล
พระปกเกล้า, 11(มกราคม-มีนาคม), 9-18.
- วิจิตร บุญยโหดระ เยาวลักษณ์ บุญภักดี และ อารี จริยา
นุรักษ์กุล (2529). การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูล
อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร.
รามธิบดีเวชสาร, 9(เมษายน-มิถุนายน), 81-87.
- วสันต์ บุญหนุน. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ
พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกัน
อุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับ
จ้าง ในเขตบางนา กทม. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร
มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย มหิดล.
- สุมาดา พาพานิช. (2540). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการ
การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานคร. ปริญญาณพนธ์
สังคมวิทยา มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี. (2548). สถิติอุบัติเหตุ.
(ออนไลน์). มีที่: <http://www.surathani.go.th/suratpoc/introduction3.html>. สืบค้นเมื่อ:
[25 สิงหาคม 2548].
- สำนักงานสาธารณสุขเขต 3. (2548). การสำรวจการสวม
หมวกนิรภัยในภาวะปกติในพื้นที่สาธารณสุขเขต
(ออนไลน์). มีที่: http://epid.moph.go.th/weekly/W_2547/Supple_47/S_4_47.pdf สืบค้นเมื่อ:
[15 กันยายน 2548].
- สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
(2548). อุบัติเหตุ (ออนไลน์). มีที่: http://epid.moph.go.th/NCDweb2/article/rti_healthday.html. สืบค้นเมื่อ: [12 กรกฎาคม 2548].
- Allport, G.W. (1967). **Attitude: Attitude Theory and Measurement**. New York: John Wiley & Sons.
- National Highway Traffic Safety Administration. (n.d.). **Prevention of Brain injury**. CODES ReportTo Congress-29-February 1993.
- Otis, Joanne, et al. (1992). Predicting and Reinforcing Children's Intentions to Wear Protective Helmets While Bicycling. **Public Health Reports**, 107 (May -June 1992), 283-289.
- Pendergrast, Robert A. et al. (1992). Correlates of Children's Bicycle Helmet Use and Short-term Failure of School-level Interventions. **Pediatrics**, 90 (September), 354-358.
- Winn, Gary L. et al. (1992). Helmet Use and Bicycle Safety As Components of Inner-City Development. **Clinical Pediatrics**, (November), 672-677.