

# ความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

จรรยา ศิริประกอบ ส.บ. (สาธารณสุขชุมชน)

อากาศพร กฤษณพันธ์ M.P.H.

สุรัชชา ช่างชายวงศ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)

\* โรงพยาบาลบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

\*\* วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี

**บทคัดย่อ** การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการสวมหมวกนิรภัย และความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับประเภทของถนนในเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี กลุ่มตัวอย่างเป็นรถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 360 คัน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสังเกตแบบมีโครงสร้าง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ร้อยละ Odd Ratio และ multiple logistic regression ผลการวิจัย พบว่า ความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับร้อยละ 62.12 ทางหลวงแผ่นดินมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR=15.74; 95% CI=6.48-38.27) เช่นเดียวกับทางหลวงชนบทที่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR=3.01; 95% CI=1.21-7.47) นอกจากนี้พบว่า สภาพอากาศท้องฟ้าแจ่มใสมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR=0.28; 95% CI=0.14-0.56) เมื่อมีการควบคุมอิทธิพลของสภาพอากาศ พบว่าทางหลวงแผ่นดินมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR=17.05; 95% CI=6.39-45.54) เช่นเดียวกับทางหลวงชนบทที่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR=3.00; 95% CI=1.18-7.67)

**คำสำคัญ:** ความชุก, การสวมหมวกนิรภัย, ประเภทของถนน, รถจักรยานยนต์

## บทนำ

ปัจจุบันคนไทยเสียชีวิตจากการเป็นโรคเรื้อรัง และอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น องค์การอนามัยโลกได้รายงานไว้ในแต่ละปี ประชาชนทั่วโลกมีสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับ 1<sup>(1)</sup> จากการรายงานของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข<sup>(2)</sup> พบว่า ในรอบ 10 ปี ตั้งแต่ (2547-2556) มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เฉลี่ย 2 คน ในทุก ๆ 1 ชั่วโมง เมื่อพิจารณา

พาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ อวัยวะที่เป็นสาเหตุทำให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ คือ ศีรษะและคอ<sup>(3)</sup> ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 ได้กำหนดไว้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ ขณะโดยสารรถจักรยานยนต์<sup>(4)</sup> อีกทั้งยังได้มีการสำรวจการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย

ในปี พ.ศ. 2553 พบว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีจำนวนการเจ็บถึงร้อยละ 86.80 และมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึงร้อยละ 2.16 ส่วนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยพบจำนวนผู้บาดเจ็บเพียงร้อยละ 13.20 ไม่พบจำนวนผู้เสียชีวิต<sup>(5)</sup> เหตุผลสำคัญ 3 ลำดับที่คนไทยไม่สวมหมวกนิรภัย คือ บอกว่าเดินทางในระยะใกล้ ไม่ได้ออกถนนใหญ่ และเร่งรีบ<sup>(6)</sup>

จังหวัดนนทบุรี มีขนาดเนื้อที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 75 ของประเทศ แต่มีประชากรหนาแน่นเป็นอันดับที่ 2 รองจากกรุงเทพมหานคร<sup>(7)</sup> เป็นจังหวัดที่มีการจราจรบนทางหลวงชนบทสูงสุด 10 อันดับแรก<sup>(8)</sup> มีการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 65.00<sup>(9)</sup> และอำเภอบางใหญ่เป็นอำเภอที่มีเส้นทางการคมนาคมมากที่สุดในจังหวัดนนทบุรี แต่มีพื้นที่เป็นอันดับ 3<sup>(10)</sup> จากสภาพปัญหาอันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ผู้วิจัยเกิดความสนใจที่จะศึกษาความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับประเภทของถนนในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

### วิธีการศึกษา

รูปแบบการวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงสำรวจเพื่อศึกษาความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ช่วงวันที่ 5-19 กันยายน 2558

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งมีรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสมของอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 4,934 คัน<sup>(11)</sup>

กลุ่มตัวอย่างคำนวณจากสูตรของ Krejcie และ Morgan<sup>(12)</sup> คำนวณได้เท่ากับ 360 คัน สุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย

#### เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เป็นแบบสังเกตแบบมีโครงสร้าง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป และส่วนที่ 2 ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (content validity) โดยมีค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหาเท่ากับ 0.97 และได้มีการทดลองใช้แบบสังเกตการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 30 คัน ที่ทางหลวงชนบทหมายเลข นบ. 1026 และได้มีการปรับแก้แบบสังเกตการสวมหมวกนิรภัยจากเดิมสังเกตการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องกับที่ไม่ถูกต้อง และการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นการสวมหมวกนิรภัยกับการไม่สวมหมวกนิรภัย

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อตกลงเบื้องต้นในการเก็บข้อมูล

1. จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ผ่านในแต่ละประเภทของเส้นทางมีจำนวนเท่ากันในเส้นทางประเภทนั้น
2. จำนวนรถจักรยานยนต์เฉลี่ยที่ผ่านเส้นทางหนึ่งมีจำนวนเฉลี่ยเท่ากันทุกชั่วโมงใน 1 วัน
3. จำนวนรถจักรยานยนต์มีจำนวนเฉลี่ยเท่ากันตลอดเส้น

#### วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. แบ่งถนนที่มีลักษณะคล้ายกันสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และถนนในซอย
  2. นำปริมาณจราจรเฉลี่ยคัน/วัน ของรถจักรยานยนต์ของถนนทั้ง 3 ประเภท เพื่อที่จะได้หาจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ต้องสังเกตของแต่ละประเภทของถนน ซึ่งจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ต้องสังเกตทั้ง 3 ถนน เท่ากับ 360 คัน จะสามารถแบ่งได้ดังนี้
    - ทางหลวงแผ่นดิน สังเกตรถจักรยานยนต์จำนวน 216 คัน
    - ทางหลวงชนบท สังเกตรถจักรยานยนต์จำนวน 105 คัน
    - ถนนในซอย สังเกตรถจักรยานยนต์จำนวน 39 คัน
  3. ในการเลือกจำนวนถนนที่ใช้เก็บข้อมูล จะเลือกเพียงร้อยละ 25.0 ของจำนวนถนนทั้งหมดของในแต่ละประเภทถนนเท่านั้น ยกเว้น ทางหลวงแผ่นดิน จะสังเกต

รถจักรยานยนต์ทุกถนน และนำมาเทียบกับจำนวนรถ-  
จักรยานยนต์ที่ต้องสังเกตแต่ละถนน ซึ่งจะได้ดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดิน เก็บถนนจำนวน 4 ถนน คิดเป็นถนนละ 54 คัน
- ทางหลวงชนบท เก็บถนนจำนวน 4 ถนน คิดเป็นถนนละ 27 คัน
- ถนนในซอย เก็บถนนจำนวน 12 ถนน คิดเป็นถนนละ 3 คัน

4. สุ่มถนนและเวลาในการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสุ่ม  
อย่างง่าย การแบ่งช่วงเวลาคือ 11 ช่วง ช่วงละ 1 ชั่วโมง  
การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทางสถิติ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่  
ความถี่ ร้อยละ
2. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ได้แก่ Odd ratio
3. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้น ตั้งแต่  
2 ตัวแปร ขึ้นไป เพื่อควบคุมอิทธิพลของตัวแปรกวน  
ได้แก่ multiple logistic regression

### ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และความชุกในการสวม  
หมวกนิรภัย

จากการสังเกตรถจักรยานยนต์ส่วนมากอยู่ในช่วงเวลา  
กลางวัน (07.00 น.-11.59 น.) ร้อยละ 65.74 การ  
สังเกตรถจักรยานยนต์อยู่ในสภาพอากาศแดดจ้ามากที่สุด  
ร้อยละ 47.63 รถจักรยานยนต์ส่วนมากไม่มีผู้ซ้อนท้าย  
ร้อยละ 69.92 ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนมากเป็น  
เพศชาย ร้อยละ 85.79 ความชุกในการสวมหมวกนิรภัย  
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัด  
นนทบุรี เท่ากับร้อยละ 62.12

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 359 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่ม-  
แรกผู้ที่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 223 คน และกลุ่มที่  
ไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 136 คน พบว่า ถนนประเภท  
ทางหลวงแผ่นดินมีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าถนน  
ประเภทถนนในซอย 15.74 เท่า และถนนประเภททาง-  
หลวงชนบทมีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าถนนประเภท  
ถนนในซอย 3.01 เท่า (ตารางที่ 1)

ช่วงเวลา พบว่า ช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-11.59  
น.) มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าช่วงเวลากลางคืน  
(12.01 น.-18.00 น.) 1.55 เท่า

สภาพอากาศ พบว่า สภาพอากาศแดดจ้ามีผู้ที่สวม  
หมวกนิรภัยมากกว่าสภาพอากาศท้องฟ้ามีดครึ้ม 1.06  
เท่า และสภาพอากาศท้องฟ้าแจ่มใสมีผู้ที่สวมหมวกนิรภัย  
น้อยกว่าสภาพอากาศท้องฟ้ามีดครึ้ม

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในการสวมหมวกนิรภัยด้วย Odd ratio (n=359)

ตัวแปร	การสวมหมวกนิรภัย				Odd Ratio	95% confident interval
	สวม		ไม่สวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
<b>ประเภทถนน</b>						
ทางหลวงแผ่นดิน	171	79.17	45	20.83	15.74	6.48-38.27
ทางหลวงชนบท	45	42.06	62	57.94	3.01	1.21-7.47
ถนนในซอย	7	19.44	29	80.56		
<b>ช่วงเวลา (น.)</b>						
07.00 -11.59	155	65.68	81	34.32	1.55	0.99-2.42
12.01 -18.00	68	55.28	55	44.72		

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในการสวมหมวกนิรภัยด้วย Odd ratio (n=359) (ต่อ)

ตัวแปร	การสวมหมวกนิรภัย				Odd Ratio	95% confident interval
	สวม		ไม่สวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
สภาพอากาศ						
แดดจ้า	114	66.67	57	33.33	1.06	0.67-1.70
ท้องฟ้าแจ่มใส	15	34.09	29	65.91	0.28	0.14-0.56
ท้องฟ้ามีดครึ้ม	94	65.28	50	13.93		
เพศ						
ชาย	197	63.96	111	36.04	1.71	0.94-3.10
หญิง	26	50.98	25	49.02		
มีผู้ซ้อนท้าย						
ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	167	66.53	84	33.47	2.98	0.82-10.87
มีผู้ซ้อนท้าย 1 คน	52	53.06	46	46.94	1.7	0.45-6.39
มีผู้ซ้อนท้าย 2 คน	4	40.00	6	60.00		

เพศ พบว่า เพศชายสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง 1.71 เท่า

รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้ายมีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมากกว่ารถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้ายจำนวน 2 คน 2.98 เท่า และรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้ายจำนวน 1 คน มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมากกว่ารถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อน

จำนวน 2 คน 1.70 เท่า

ประเภทของถนนมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ยกเว้นสภาพอากาศ ไม่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับการสวมหมวกนิรภัย เพื่อควบคุมอิทธิพลตัวแปรกวนด้วยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (n=359)

ตัวแปร	Unadjusted		Adjusted	
	OR	95% CI	OR	95% CI
ประเภทถนน (เทียบกับถนนในซอย)				
ทางหลวงแผ่นดิน	15.74	6.48-38.27	17.05	6.39-45.54
ทางหลวงชนบท	3.01	1.21-7.47	3	1.18-7.67
สภาพอากาศ (เทียบกับท้องฟ้ามีดครึ้ม)				
แดดจ้า	1.06	0.67-1.70	1.37	0.81-2.33
ท้องฟ้าแจ่มใส	0.28	0.14-0.56	1.34	0.57-3.16

## วิจารณ์

การศึกษาความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี พบว่า ผู้ที่ใส่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 62.12 ซึ่งน้อยกว่าเป้าหมายของโครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ (13) ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่จัดให้ปี พ.ศ. 2554–2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน อีกทั้งจังหวัดนนทบุรียังได้เข้าร่วมโครงการรางวัลหน่วยงานต้นแบบด้านการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ (14) และในการศึกษาของมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน<sup>(6)</sup> พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะผู้ขับขี่ ปี พ.ศ. 2555 ของจังหวัดนนทบุรี เท่ากับร้อยละ 78.00 ในการศึกษาของ 3 อำเภอ (อำเภอเมือง สามพราน ดอนตูม) ในจังหวัดนครปฐม<sup>(15)</sup> พบว่า ความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ในแต่ละอำเภอเป็นดังนี้ ร้อยละ 35.60, 29.40 และ 13.00 ตามลำดับ และในการศึกษาของประเทศเวียดนามโดย Hung DV และคณะ<sup>(16)</sup> พบว่า ความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่เท่ากับร้อยละ 34.60 เมื่อเปรียบเทียบความชุกในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ความชุกในการสวมหมวกนิรภัย ในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี น้อยกว่าความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของทั้งจังหวัด แต่พบมากกว่าความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ในจังหวัดนครปฐม และประเทศเวียดนาม ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากหลาย ๆ ปัจจัย ที่แตกต่างกัน เช่น กฎหมายข้อบังคับจากการศึกษาการใช้หมวกนิรภัยและที่เกี่ยวข้องปัจจัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประชาคมอาเซียน พบว่า กฎหมายสำหรับคนขับและผู้โดยสารในไทยและเวียดนามช่วยให้มีการใช้หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับก่อนการออกกฎหมายในทั้งสองประเทศ<sup>(17)</sup>

ความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับประเภทของถนนในอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ซึ่งสอดคล้องกับ

การศึกษาของ วลัยลักษณ์สุตา พัฒนไพโรจน์<sup>(18)</sup> ที่พบว่า ระดับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในบริเวณพื้นที่ชุมชนในเขตเมือง (ถนนสายหลัก) มีมากกว่าพื้นที่นอกเขตเมือง (ถนนสายรอง) เช่นเดียวกับการศึกษาของ Hung DV และคณะ<sup>(16)</sup> ซึ่งพบว่า ประเภทของถนนมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย (OR=4.86; 95% CI=4.54–5.21) และยิ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน<sup>(6)</sup> ได้สำรวจเหตุผลสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัย คือ ร้อยละ 64.00 บอกว่าเดินทางในระยะใกล้ ร้อยละ 37.00 บอกว่าไม่ได้ออกถนนใหญ่ และร้อยละ 29.00 บอกว่าเร่งรีบ

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของถนนกับการสวมหมวกนิรภัย เมื่อมีการควบคุมอิทธิพลของตัวแปรกวน

จากการวิจัยครั้งนี้ พบว่า ประเภทของถนนมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย แต่สภาพอากาศไม่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย แสดงว่า สภาพอากาศอาจจะเป็นเพียงตัวแปรกวนในการวิจัยครั้งนี้ เท่านั้น ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการเก็บข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย ในแต่ละประเภทของถนนจะมีความสัมพันธ์กับสภาพอากาศ เช่น เก็บข้อมูลที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3902 ที่สภาพอากาศท้องฟ้าแจ่มใส จำนวน 54 คัน จำนวนการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของทางหลวงแผ่นดินกับสภาพอากาศท้องฟ้าแจ่มใสก็จะมีจำนวนเท่ากันเป็นต้น และการที่ประเภทของถนนมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย อาจเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละประเภทของถนน จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2557 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด ร้อยละ 86.32 รองลงมาทางหลวงชนบท ร้อยละ 8.08 และทางหลวงการทางพิเศษร้อยละ 5.60<sup>(19)</sup> และจากส่วนข่าวและรายการภูมิภาค สำนักประชาสัมพันธ์เขต 4<sup>(20)</sup> พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 22.39 ส่วนใหญ่เกิดใน

เส้นทางตรง ร้อยละ 61.50 บนถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 37.08 ถนนองค์การบริหารส่วนตำบลและหมู่บ้าน ร้อยละ 35.03 อีกทั้งในเรื่องของความเข้มข้นด้านกฎหมาย ข้อบังคับในแต่ละประเภทถนน จากสำรวจเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่เขตชุมชนเมือง (ชั้นภูมิที่ 1) และเขตชุมชนชนบท (ชั้นภูมิที่ 3) พบว่า เขตชุมชนเมืองมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูงกว่าร้อยละ 70.00 ขณะที่ในเขตชุมชนชนบทมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ เพียงร้อยละ 30.00 เท่านั้น สอดคล้องกับมูลนิธิ-ไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนที่รายงานว่า ความเข้มข้นของการกวดขันการสวมหมวกนิรภัยมักจำกัดอยู่ในเขตเมืองเป็นส่วนใหญ่<sup>(6)</sup> และผลจากการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ Hung DV และคณะ<sup>(16)</sup> ที่พบว่า ความชุกของการสวมหมวกนิรภัยจะมีสูงในถนนที่ออกกฎหมายบังคับว่าให้สวมหมวกนิรภัย ความชุกของการสวมหมวกนิรภัยจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทของถนน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมาย

### ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

1.1 จัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริเวณถนนประเภทถนนในซอยและทางหลวงชนบท เพื่อเป็นการป้องกันการเสียชีวิตและลดการบาดเจ็บรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุ

1.2 จัดกิจกรรมสนับสนุนโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ในทุกประเภทของถนน เพื่อเป็นการป้องกันการเสียชีวิตและลดการบาดเจ็บรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุ

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 การวิจัยครั้งนี้เป็นทำวิจัยเชิงสำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน

อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งได้มีการเก็บข้อมูลเพียงช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการเก็บข้อมูลของผู้ทำวิจัยเอง ดังนั้น ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเพิ่มช่วงเวลาในการเก็บข้อมูล การทำวิจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้รูปแบบการศึกษาทางระบาดวิทยา cohort study หรือ case-control study การศึกษารูปแบบกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.2 การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตแบบมีโครงสร้าง ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ แต่เป็นการสื่อสารทางเดียว ดังนั้น ควรมีการเก็บข้อมูลเป็นการสื่อสารสองทาง เช่น มีการสอบถามหรือสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.3 การวิจัยครั้งนี้มีผลการวิจัยพบว่า ถนนประเภทถนนในซอยมีการสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด รองลงมาคือทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลที่ทราบเพียงความชุกในการสวมหมวกนิรภัยของถนนประเภทในซอยและทางหลวงชนบทเท่านั้น ดังนั้น ควรมีการศึกษาวิจัยที่ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บริเวณถนนดังกล่าวไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริเวณถนนในซอยหรือทางหลวงชนบท

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิจัย รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการทำวิจัยครั้งนี้ ขอขอบคุณเจ้าของวิทยานิพนธ์ งานวิจัย หนังสือ บทความวิจัย วารสารวิจัย ทุกท่านที่ได้ใช้ในการสืบค้นข้อมูลต่างๆ ในการทำวิจัยครั้งนี้ และขอขอบคุณผู้อำนวยความสะดวกในการเดินทางไปเก็บรวบรวมข้อมูล จนการวิจัยประสบความสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

## เอกสารอ้างอิง

1. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ. อุบัติเหตุบนถนน เหตุคนไทย เสียชีวิตเฉลี่ย 2 คน/ชั่วโมง [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://cpho.moph.go.th/wp/?p=23111>
2. กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. สถานการณ์อุบัติเหตุ ทางถนน ปี 2556 [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://www.thaincd.com/road-accident-injure/information.php>
3. สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค. รายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://opac-healthsci.psu.ac.th/BibDetail.aspx?bibno=491880>
4. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96, ตอนที่ 8 ก ฉบับพิเศษ (ลงวันที่ 29 มกราคม 2522).
5. วรณชกรณั พลเชตร, ณัฐวุฒิ เจริญไชย. ก้นน็อค ก้นตาย ปลอดภัยไว้ก่อน. จุลสารงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัดโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://www.traumacenterkkh.org/site/uploads/Userfiles/Fst2.pdf>
6. มุลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2555 [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://trso.thairoads.org/resources/5403>
7. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนนทบุรี. สภาพทั่วไป ของจังหวัดนนทบุรี [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 18 พ.ค. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://www.nonthaburi.tour.com/information/detail.php?id=general>
8. สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม. รายงานข้อมูลจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: [http://trafficsafety.drr.go.th/news\\_each.php?nid=59](http://trafficsafety.drr.go.th/news_each.php?nid=59)
9. มุลนิธิเมาไม่ขับ. สถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 18 พ.ค. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://www.ddd.or.th/content-view-3096.htm>
10. ศูนย์บริการอำเภอ. อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 15 ก.พ. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://www.amphoe.com/menu.php?am=279&pv=23&mid=1>
11. กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ได้จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 20 พ.ค. 2558]. แหล่งข้อมูล: [http://services.nic.go.th/gsic/wsdata/ws\\_mot/mot\\_02.htm](http://services.nic.go.th/gsic/wsdata/ws_mot/mot_02.htm)
12. Krejcie RV, Morgan DW. Determining sample size for research activities. Educational and Psychological Measurement 1970;30:607-10.
13. ศิริลักษณ์ ดวงแก้ว. นโยบายของรัฐเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 2 พ.ย. 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://thaincd.com/document/file/info/injured/injury-powerpoint-04.ppt>
14. ชูใบตะห์ หะยีมะ, แมกกีลือสง มากะ, รอเยาะ เจ๊ะนู. ทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครราชสีมา มหาวิทยาลัยนครราชสีมาชนครินทร์ต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยนครราชสีมาชนครินทร์; 2552.
15. วัฒนวงศ์ รัตนวรราช, จินตวีร์ เกษมสุข. การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี; 2553.
16. Hung DV, Stevenson MR, Ivers RQ. Prevalence of helmet use among motorcycle riders in Vietnam. Inj Prev 2006;12:409-13.
17. Peltzer K, Pengpid S. Helmet use and associated factors among motorcyclists in the Association of Southeast Asian Nations: prevalence and effect of interventions [Internet]. 2557 [cited 2015 November 15]. Available from: <http://www.aipf-thailand.org/public-awareness-campaigns.php>
18. วลัยกษุตา พัฒนไพโรจน์. การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหาและข้อเสนอแนะ. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี; 2549.
19. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. รายงานการ

วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2557 20. ส่วนข่าวและรายการภูมิภาค สำนักประชาสัมพันธ์เขต 4 . 7  
[อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 13 มี.ค. 2558]. แหล่งข้อมูล: วันอันตรายปีใหม่ 57 เสียชีวิต 366 ราย บาดเจ็บ 3345 คน  
www.otp.go.th/.../analyzes%20road%20 5 จังหวัดไม่มีเสียชีวิต [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 4 พ.ย.  
accidents2557\_22092558.pdf 2558]. แหล่งข้อมูล: <http://region4.prd.go.th>

**Abstract: Prevalence of Helmet Use among Motorcycle Riders in Bangyai District, Nonthaburi**

**Chanya Siriprakob, B.P.H. (Community Health)\*; Apaporn Kitsanapun, M.P.H.\*\*; Suratchana Changchivong, M.Sc. Environmental Science\*\***

*\* Bangyai Hospital, Nonthaburi; \*\* Sirindhorn College of Public Health Suphanburi, Thailand*

*Journal of Health Science 2017;26:S209-S216.*

The purpose this survey research was to assess the situation of helmet use and to determine the relationship between helmet wearing and the type of road among motorcycle riders in Bangyai District, Nonthaburi Province, Thailand. The total of sample size was 360 motorcycle riders selected by accidental sampling. Data were collected by a structured observational checklist; and were analyzed by frequency, percentage, odd ratio and multiple logistic regression. It was found that the prevalence helmet use among motorcycle riders in Bangyai district Nonthaburi was 62.12%. Riding on the highways and rural roads was found to be significantly associated with higher proportion of helmet wearing (OR=15.74; 95%CI=6.48-38.27 and OR=3.01; 95%CI=1.21-7.47, respectively). Another findings was that clear sky was significantly associated with the helmet wearing (OR=0.28; 95%CI=0.14-0.56). After control the influence of the clear sky variable, riding on highways and rural roads were significantly associated with helmets use among motorcycle riders (OR=17.05; 95%CI=6.39-45.54 and OR=3.00; 95%CI=1.18-7.67, respectively).

**Key words:** prevalence, helmet use, type of road, motorcycle riders