

# ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุ ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3

## SELECTED FACTORS BASED ON HEALTH BELIEF PATTERNS AFFECTING THE BEHAVIOR OF USING HELMETS TO PREVENT ACCIDENTS AMONG STUDENTS IN MUNICIPAL SCHOOLS OF THE 3<sup>RD</sup> HEALTH REGION

จุฬาลักษณ์ ฐิตินันท์วิวัฒน์, นเรศน์ ฐิตินันท์วิวัฒน์  
Chulaluk Thitinantawat, Nares Thitinunthiwat  
สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 จังหวัดนครสวรรค์

Office of Disease Prevention and Control 3 Nakhon Sawan Province

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบเชิงสัมพันธ์ที่มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ระดับปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน 2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน 3. เพื่อค้นหาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย เป็นการศึกษาแบบเชิงสัมพันธ์ (Correlation Study) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ได้แก่ เพศ การรับรู้โอกาสเสี่ยง และความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ และอุปสรรคในการใช้หมวกนิรภัย ในนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 ที่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 ม.5 ม.6) ในปีการศึกษา 2566 จำนวน 450 คน การวิเคราะห์ข้อมูลและแปลผล ใช้โปรแกรมประยุกต์ด้านคอมพิวเตอร์สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้ วิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ การใช้การแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ ความถี่คะแนนเฉลี่ย (X) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient values) และวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression Analysis) ระยะเวลาที่ดำเนินการในระหว่าง เดือนมกราคม - เดือนกันยายน 2566 โดยผ่านอนุมัติการทำวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของเขตสุขภาพที่ 3 เลขที่ RH-EC303/66 วันที่ 12 พฤษภาคม 2566

ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองเขตสุขภาพที่ 3 พบว่านักเรียนมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เฉลี่ยเพียง 2.33 อยู่ในระดับ ปานกลาง กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศหญิง และเพศชายมีจำนวนนักเรียนที่ไม่ใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่านักเรียนที่ใช้หมวกนิรภัยในเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.0 ส่วนในเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 61.0 นักเรียนมีการใช้หมวกนิรภัยทุกครั้ง

ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียง ร้อยละ 10.0 และใช้หมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ร้อยละ 90.0 ใช้หมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะทุกครั้ง ร้อยละ 75.0 ใช้หมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางพาดผ่านปลายคางให้กระชับพอดีทุกครั้ง ร้อยละ 65.0 ใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้เพียงร้อยละ 15.0 ส่วนใหญ่จะใช้หมวกนิรภัยขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะไกลร้อยละ 60.0 ใช้หมวกนิรภัยเป็นทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เวลากลางวัน ร้อยละ 75.2 และใช้หมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เวลากลางคืน ร้อยละ 34.0 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีการทดสอบความกระชับของหมวกก่อนขับขี่ทุกครั้ง เพียงร้อยละ 40.0 นักเรียนจะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเป็นบางครั้งที่ใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 85.2 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 16.1 ใช้หมวกนิรภัยที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับดี ( $\bar{X} = 3.19$ ,  $SD = 0.44$ ) การรับรู้ความรุนแรงอยู่ในระดับดีมาก ( $\bar{X} = 3.68$ ,  $SD = 0.28$ ) การรับรู้ประโยชน์อยู่ในระดับดี ( $\bar{X} = 3.09$ ,  $SD = 0.50$ ) และการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับไม่ดี ( $\bar{X} = 2.50$ ,  $SD = 0.82$ ) ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับการใช้หมวกนิรภัยได้แก่ การรับรู้ความรุนแรง, การรับรู้อุปสรรค, ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุต่ำกว่า 18 ปี สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 โดยตัวแปรพยากรณ์ การรับรู้อุปสรรค ประสิทธิภาพในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) เท่ากับ 1.162, -.575, -.108 และ .098 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย คือ 1) ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์เพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้อง ควรมีการจัดอบรมเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นนักเรียนใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้นักเรียนเกิดพฤติกรรมที่ถูกต้องมีความเข้าใจว่า การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นผลลัพธ์เกิดจากการกระทำของตนเอง และจะต้องควบคุมตนเองที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยควรมุ่งเน้นถึงการรับรู้ความรุนแรงของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อันจะเป็นประโยชน์ในการป้องกัน และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เหมาะสมต่อไป

**คำสำคัญ:** ปัจจัยคัดสรร , พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย , การป้องกันอุบัติเหตุ

## Abstract

This research is a correlational study with the objective 1.To study personal factors Level of factors selected according to health belief patterns and the level of behavior in using helmets to prevent motorcycle accidents among students. 2.To study the relationship between selected factors based on health belief patterns and the behavior of students using helmets to prevent motorcycle accidents. 3. To find selected factors based on health belief patterns that predict behavior in using helmets to prevent motorcycle accidents among students in schools in the municipality of Health District 3. Research methods. This is a correlation study, studying the relationship between factors such as gender, perception of risk opportunities. and severity of the accident perceived benefits and barriers to helmet use Among students under the jurisdiction of schools of the municipality, Health District 3, who are studying in high school (Mathayom 4, Mathayom 5, Mathayom 6) in the academic year 2023, a total of 450 people, data analysis and results interpretation. Use computer applications for

social science research. Statistics used in data analysis are as follows. Analyzed with frequency values Using the frequency distribution and find the percentage Mean score frequency (The research was approved by the Research Ethics Committee of Health Region 3, number RH-EC303/66, on May 12, 2023. The research results found that The behavior of using helmets while riding motorcycles among students under the schools of the municipality, Health District 3, found that the students had behavior of using helmets while riding motorcycles with an average of only 2.33, which is at a moderate level. The sample group was both female. And males have a higher number of students who do not use helmets while riding motorcycles than male students who use helmets. Accounted for 65.0% in females Accounting for 61.0% of students, only 10.0% use a helmet every time they ride a motorcycle, and 90.0% use a helmet sometimes. 0% always use a helmet that is the right size for their head. 75.0% use a helmet with a chin strap across it. Pass the tip of the chin for a snug fit every time. 65.0% use a helmet every time, even when riding a motorcycle at a short distance, only 15.0%. Most use a helmet when riding a motorcycle at a distance, 60.0% use a helmet every time when riding a motorcycle during the daytime. % 75.2 and sometimes use a helmet when riding a motorcycle at night, 34.0 percent. Most of the sample group will test the tightness of the helmet before riding every time, only 40.0 percent. Students will sometimes ride a motorcycle at high speeds using a helmet. 75.2 percent. 85.2 The majority of the sample, accounting for 16.1 percent, used safety helmets that were more than 5 years old. The sample group There was a good level of risk perception ( $\bar{X}$  = 3.19, SD = 0.44), a very good level of severity perception ( $\bar{X}$  = 3.68, SD = 0.28), a good level of benefit perception ( $\bar{X}$  = 3.09, SD = 0.50) and perception of obstacles was at a poor level ( $\bar{X}$  = 2.50, SD = 0.82). Variables that were related to helmet use were: perception of severity, perception of obstacles, experience of accidents and under 18 years of age can predict helmet use while riding a motorcycle with statistical significance at the .01 level, with a multiple correlation coefficient of .846. The standard error of the prediction performance is .131. The predictive variables Obstacle perception Regarding accidents under 18 years of age and perception of severity The coefficients of the predictors in the form of standardized scores ( $\beta$ ) were 1.162, -.575, -.108, and .098, respectively.

Suggestions from the research are: 1) Suggestions for using the research results so that students have the correct behavior to use helmets to prevent accidents from riding motorcycles. There should be training on knowledge and understanding about behavior to prevent accidents from driving motorcycles. Emphasis is placed on students using a helmet every time while riding a motorcycle. Let students develop correct behavior and understand that Motorcycle accidents are the result of one's own actions. And must control oneself to prevent accidents from driving a motorcycle. Helmet campaigns should focus on awareness of the severity of helmet use while riding a motorcycle. which will be useful in protection and reduce the severity of accidents appropriately.

**Keywords:** selection factors, helmet use behavior, Accident prevention

## บทนำ

ตามฐานข้อมูลความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย (Thailand Road Safety Literature Database, TRSL) โดยมูลนิธิไทยโรดส์และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียที่ได้สำรวจจาก 182 ประเทศ พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเป็นจำนวนสูงถึง 1.24 ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นจำนวน 20-50 ล้านคนในแต่ละปีจากผลการสำรวจปี 2565 พบว่า ประเทศไทยถูกจัดอันดับเป็นประเทศที่มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลกโดยสถิติระบุว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวน 44 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปีซึ่งส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชากรไทยมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ของอัตราการเสียชีวิตโดยรวม ผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนนจำนวน 1,502,949 ราย ทั่วประเทศ 77 จังหวัด ในปี พ.ศ. 2565 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ (ThaiRoads Foundation) พบว่า ในภาพรวม มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 43 แบ่งเป็นคนขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 52 และคนซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 20 เมื่อจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์พบว่า วัยรุ่นสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 28 เท่านั้นน้อยกว่าผู้ใหญ่ที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 49 หากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน พบว่า ประเทศไทยมีระดับการบังคับใช้กฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัยต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย และลาว (ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, 2565 : ออนไลน์)

การรับรู้อุปสรรคเป็นปัจจัยสำคัญต่อพฤติกรรม และพฤติกรรมนี้สามารถใช้ทำนายพฤติกรรมการให้ความร่วมมือในการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในการขี่รถจักรยานยนต์ได้สิ่งชักนำให้เกิดอุบัติเหตุคือสิ่งที่มากระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุออกมา ซึ่ง Becker, Maiman (1975) ได้กล่าวว่า เพื่อให้แบบแผนความเชื่อมีความสมบูรณ์นั้นจะต้องพิจารณาถึงสิ่งชักนำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งมี 2 ด้านคือ สิ่งชักนำภายในหรือสิ่งกระตุ้นภายใน ได้แก่การรับรู้สภาวะของร่างกายตนเอง และสิ่งชัก นำภายนอกหรือ

สิ่งกระตุ้นภายนอก ได้แก่การให้ข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชนหรือการเตือนจากบุคคลที่เป็นที่รักหรือนับถือ เช่น สามิภรรยา บิดามารดา เป็นต้น ปัจจัยร่วม เป็นปัจจัยที่ไม่มีผลโดยตรงต่อพฤติกรรม แต่เป็นปัจจัยพื้นฐานที่จะส่งผลไปถึงการรับรู้และการปฏิบัติ ได้แก่ ปัจจัย ด้านประชากร เช่น เพศ ค่านิยมทางวัฒนธรรมซึ่งเป็นพื้นฐานทำให้เกิดการปฏิบัติเพื่อป้องกันที่แตกต่างกัน ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน แรงจูงใจ สภาพอารมณ์ที่เกิดขึ้นจากการถูกกระตุ้นด้วยเรื่องเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ได้แก่ระดับความสนใจ ความใส่ใจทัศนคติและค่านิยมทางด้านการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ

โรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 เป็นสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษาที่มีนักเรียน ช่วงอายุตั้งแต่ 13 - 19 ปี นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลเมืองเขตสุขภาพที่ 3 ส่วนใหญ่ขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะจากการสำรวจของฝ่ายกิจการนักเรียน และกิจการพิเศษพบว่าร้อยละ 80 เป็นนักเรียนที่มีรถจักรยานยนต์ส่วนตัวและนักเรียนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ทั้งนี้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ เกิดคำถามว่าปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 หรือไม่ อย่างไร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมด้านการป้องกันตนเองคือ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย 3 ในการป้องกันอุบัติเหตุตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 ซึ่งมีปัจจัยที่มีองค์ประกอบสำคัญ

## วัตถุประสงค์

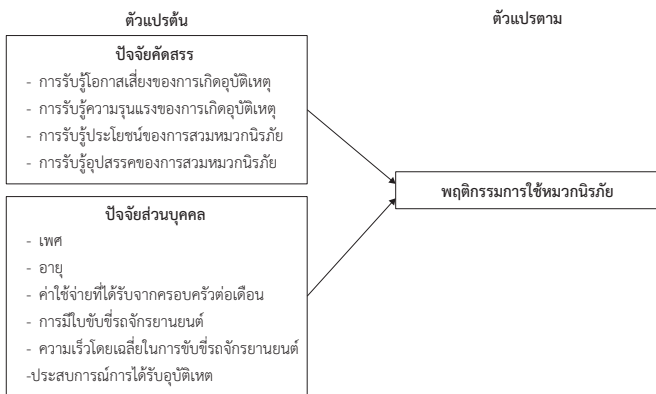
1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ระดับปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3

3. เพื่อค้นหาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3

## กรอบแนวคิด

ผู้วิจัยได้สร้างเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยได้ ดังนี้



## สมมติฐาน

ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 และปัจจัยอย่างน้อย 1 ปัจจัยที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองเขตสุขภาพที่ 3

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์วางแผนค้นหาวิธีการในการส่งเสริมให้นักเรียน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุ และเป็นแนวทางสำหรับองค์กร

หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการส่งเสริมพฤติกรรม การใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพมากกว่าการคาดคะเนแบบสามัญสำนึก

## วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบเชิงสัมพันธ์ (Correlation Study) ในการศึกษาความสัมพันธ์และทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3

**ประชากร** ประชากรที่ศึกษาเป็นนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 ที่กำลังศึกษาในปีการศึกษา 2566 ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 ม.5 ม.6) จำนวน 1,417 คน (ฝ่ายทะเบียนและวัดผล, 2566)

**กลุ่มตัวอย่าง** กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3 ที่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 ม.5 ม.6) ในปีการศึกษา 2566 จำนวน 450 คน ซึ่งได้มาโดยใช้การสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Sampling) โดยใช้ขนาดของโรงเรียนและชั้นปีเป็นชั้นภูมิ-

**การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง** จากสูตรของยามาเน่ (Yamane, 1973: 887) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ยอมรับให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวนจำนวน 450 คน สุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดยเทียบสัดส่วนระหว่างจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดของแต่ละโรงเรียน และของแต่ละชั้นปี แล้วจับฉลากตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้ จากรหัสชั้นเรียน และรหัสนักเรียนตามลำดับ

**เกณฑ์คัดเข้ากลุ่มตัวอย่าง** ดังนี้ เป็นนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองในเขตสุขภาพที่ 3 ที่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 ม.5 ม.6) ในปีการศึกษา 2566 สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้รับการอนุญาตจากผู้ปกครองในการให้ข้อมูล สามารถอ่าน เขียน สื่อสารภาษาไทยเข้าใจ และยินยอมให้ความร่วมมือในการวิจัย

**เกณฑ์คัดออกกลุ่มตัวอย่าง** ดังนี้ นักเรียนที่ไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมที่กำหนดตามเกณฑ์คัดเข้า

**การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง** ผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่างโดยแจ้งวัตถุประสงค์การวิจัยก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับและไม่เปิดเผยข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง และได้ยื่นขอจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของเขตสุขภาพที่ 3 ได้รับการอนุมัติ เลขที่ RH-EC303/66 ลงวันที่ วันที่ 12 พฤษภาคม 2566

**เครื่องมือและวิธีสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล** เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากกรอบแนวคิด ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคต่อการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

**วิธีการสร้างแบบสอบถาม** ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาสร้างเป็นแบบสอบถามให้ครอบคลุมเนื้อหาที่ต้องการศึกษา จากนั้นให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ ได้ค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหารายชื่อ แล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองตาก ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับประชากรที่ศึกษา จำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามเท่ากับ .95

**การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน** ติดต่อขอหนังสือจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 จังหวัดนครสวรรค์ ถึงนายกเทศมนตรีเมือง เขตสุขภาพที่ 3 เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง พร้อมทั้งนัดหมายวันเวลาที่เก็บรวบรวมข้อมูล และผู้วิจัยดำเนินการเก็บ

รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง โดยแจ้งนักเรียนและแจ้งผู้ปกครองของนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทราบถึงความสำคัญ วัตถุประสงค์ และประโยชน์ของการทำแบบสอบถาม เพื่อให้ นักเรียนเข้าใจตรงกันก่อนทำแบบสอบถาม จากนั้นผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผลการวิจัย

**การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล** ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ วิเคราะห์ระดับปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุ ด้วยค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ด้วยค่าสถิติค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) และวิเคราะห์ปัจจัยทำนายด้วยการวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณแบบเป็นขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

## ผลการศึกษา

ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 59.2 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 40.8 ซึ่งมีช่วงต่ำกว่า 18 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.8 นักเรียนชั้นมัธยมปีที่ 4, 5, 6 มีจำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ผลการเรียนสะสมของนักศึกษา หรือ GPA 3.00 – 3.50 คิดเป็นร้อยละ 40.0 นักเรียนส่วนมากมีรายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 49.0 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100 ใช้หมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 30.1 และไม่ใช้หมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 69.9 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มากกว่า 3 ปีคิดเป็นร้อยละ 81.8 และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 56.4

การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า นักเรียนมีการใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 10.0 และใช้หมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ร้อยละ 90.0 ใช้หมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะทุกครั้ง ร้อยละ 75.0 ใช้หมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางพาดผ่านปลายคางให้กระชับพอดีทุกครั้ง ร้อยละ 65.0 ใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้เพียงร้อยละ 15.0 ส่วนใหญ่จะใช้หมวกนิรภัยขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ร้อยละ 60.0 ใช้หมวกนิรภัยเป็นทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เวลากลางวัน ร้อยละ 75.2 และใช้หมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์เวลากลางคืน ร้อยละ 34.0 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีการทดสอบความกระชับของหมวกก่อนขับขี่ทุกครั้งเพียงร้อยละ 40.0 นักเรียนจะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเป็นบางครั้งที่ใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 85.2 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 16.1 ใช้หมวกนิรภัยที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี และพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.33$ ,  $SD = 0.24$ )

ระดับปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของนักเรียน พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับ ดี การรับรู้ความรุนแรง อยู่ในระดับ ดีมาก การรับรู้ประโยชน์ อยู่ในระดับ ดี และการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับ ไม่ดี ดังตารางที่ 1 และระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับ ปานกลาง ดังตารางที่ 2

**ตารางที่ 1** ระดับปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3 (n = 450)

ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	3.19	0.44	ดี
การรับรู้ความรุนแรง	3.68	0.28	ดีมาก
การรับรู้ประโยชน์	3.09	0.50	ดี
การรับรู้อุปสรรค	2.50	0.82	ไม่ดี

ผลการค้นหาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เมื่อพิจารณาตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์สูงสุดเข้ามาก่อน คือการรับรู้อุปสรรค มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .740 ซึ่งสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์ร้อยละ 54.80 เมื่อเพิ่มตัวแปรประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุเข้าไป พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเท่ากับ .836 สัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพการพยากรณ์ ร้อยละ 69.80 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเพิ่มตัวแปรช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีเข้าไป พบว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเท่ากับ .842 มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 70.90 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเพิ่มตัวแปรพยากรณ์การรับรู้ความรุนแรง เข้าไป พบว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเป็น .846 มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้ว (Adjusted R<sup>2</sup>) เป็น ร้อยละ 71.20 ประสิทธิภาพการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6

**ตารางที่ 2** ระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียน

ตัวแปรตัวแปร	$\bar{X}$	SD	ระดับ
การใช้หมวกนิรภัย	2.33	0.24	ปานกลาง

ดังตารางที่ 3 และพบว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมาจากสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ได้ดังนี้ ตัวแปรการรับรู้อุปสรรค, ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ, อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง ตัวแปรทั้ง 4 ตัวนี้สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้วเป็นร้อยละ 71.20 โดยตัวแปรพยากรณ์การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) เท่ากับ 1.162, -.575, -.108 และ .098 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความ รุนแรงการรับรู้ประโยชน์การรับรู้อุปสรรค และการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง แสดงค่าเฉลี่ย

พบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีคะแนน การรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับ ดี ( $\bar{X} = 3.19$ ,  $SD = 0.44$ ) การรับรู้ความรุนแรงอยู่ในระดับ ดีมาก ( $\bar{X} = 3.68$ ,  $SD = 0.28$ ) การรับรู้ประโยชน์อยู่ในระดับ ดี ( $\bar{X} = 3.09$ ,  $SD = 0.50$ ) และการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับ ไม่ดี ( $\bar{X} = 2.50$ ,  $SD = 0.82$ ) ผลการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างตัวแปร และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่อการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง แสดงผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ประสิทธิภาพของการพยากรณ์คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ( $R$ ) ประสิทธิภาพของการพยากรณ์ ( $R^2$ ) และพยากรณ์ที่ละตัว ( $R^2$  change) สัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้ว (Adjusted  $R^2$ ) พร้อมทดสอบนัยสำคัญทางสถิติตามวิธีวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบสเต็ปไวท์ พบว่าตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์สูงสุดเข้ามาก่อน คือการรับรู้อุปสรรค มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .740 ซึ่งสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพ

**ตารางที่ 3** ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ตัวแปร	R	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> change	Adjusted R <sup>2</sup>	F
การรับรู้อุปสรรค	.740	.548	.548	.547	397.917**
การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุ	.836	.698	.150	.697	378.531**
การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุอายุต่ำกว่า 18 ปี	.842	.709	.011	.706	264.662**
การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุอายุต่ำกว่า 18 ปี, การรับรู้ความรุนแรง	.846	.715	.006	.712	204.153**

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

**ตารางที่ 4** การวิเคราะห์ผลการถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

ตัวแปร	b	$\beta$	S.E. <sub>b</sub>	t
การรับรู้อุปสรรค	.347	1.162	.014	24.338**
ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ	-.347	-.575	-.026	-13.425**
อายุต่ำกว่า 18 ปี	-.070	-.108	-.031	-3.541**
การรับรู้ความรุนแรง	.085	.098	.023	2.701**

a = 1.237 R = .846 R<sup>2</sup> = .715 Adjusted R<sup>2</sup> = .712 S.E.<sub>est</sub> = .131 F = 204.153\*\*

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนในสังกัดโรงเรียน

ของเทศบาลเมือง เขตสุขภาพที่ 3  
จุฬาลักษณ์ ฐิตินันท์วิวัฒน์, นเรศน์ ฐิตินันท์วิวัฒน์



ในการพยากรณ์ร้อยละ 54.80 เมื่อเพิ่มตัวแปรประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุเข้าไป พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เพิ่มขึ้นเท่ากับ .836 สัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพการพยากรณ์ร้อยละ 69.80 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเพิ่มตัวแปรช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีเข้าไป พบว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเท่ากับ .842 มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 70.90 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเพิ่มตัวแปรพยากรณ์การรับรู้ความรุนแรง เข้าไป พบว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเป็น .846 มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้ว (Adjusted R<sup>2</sup>) เป็นร้อยละ 71.20 ประสิทธิภาพการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6

ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ในรูปคะแนนดิบ (b) คะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) พร้อมค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพของตัวพยากรณ์ (S.E.) พบว่า แสดงตัวแปรการรับรู้อุปสรรค, ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ, อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง ตัวแปรทั้ง 4 ตัวนี้สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้ว เป็นร้อยละ 71.20 โดยตัวแปรพยากรณ์การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) เท่ากับ 1.162, -.575, -.108 และ .098 ตามลำดับ

## สรุปผล

จากการสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3 เฉลี่ยเพียง 2.33 อยู่ในระดับ ปานกลาง ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3 พบว่า ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 และปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในสังกัดโรงเรียนของเทศบาลเมืองของเขตสุขภาพที่ 3 พบว่า การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้ว เป็นร้อยละ 71.20 โดยตัวแปรพยากรณ์ การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) เท่ากับ 1.162, -.575, -.108 และ .098 ตามลำดับ

## อภิปรายผล

ผลการสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ เฉลี่ยเพียง 2.33 อยู่ในระดับ ปานกลาง ซึ่งเจตนาของการสวมใส่หมวกนิรภัยนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้ศีรษะถูกกระแทกจากการได้รับอุบัติเหตุจนสมองกระทบกระเทือน แต่ในทางกลับกันวัยรุ่นเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันตำรวจจับ จึงทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้หมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของบุญเลิศ ลิ้มทองกุล และคณะ (2544) ที่ศึกษาเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ ใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับ ปานกลาง ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรตามแบบแผน

ความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ การรับรู้ ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับ อุบัติเหตุ และช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 สามารถพยากรณ์ การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 การรับรู้อุปสรรคของ การใช้หมวกนิรภัย เป็นตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ และทำให้สามารถทราบถึงพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนได้ การรับรู้ถึง อุปสรรคของการใช้หมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน แสดงให้เห็นว่า นักเรียนที่รับรู้ถึงอุปสรรค ของการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนักเรียน ที่มีการสวมหมวกนิรภัยนั้น เลือกรวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกัน แดดลม ฝน เนื่องจากสภาวะอากาศในพื้นที่ มีอากาศร้อน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษา ของรัชยา รัตน์ถาวร (2546) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย ส่งผลต่อ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุของนักเรียนนั้นส่งผล ต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน แสดงให้เห็นว่า นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น อาจเป็นเพราะมีความหวาดกลัว เนื่องจากไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ การหวาดกลัวกับสิ่งที่ยังไม่ได้เกิดขึ้น การไม่สามารถคาดเดา ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจึงทำให้นักเรียน มีการระมัดระวังมากกว่ากลุ่มนักเรียนที่เคยได้รับอุบัติเหตุแล้ว สอดคล้องกับการศึกษาของ วิไลภรณ์แสนวิสุข (2544) ที่ว่าประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นคุณลักษณะส่วนบุคคล และเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ การสวมหมวกนิรภัย โดยประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เพราะ

การได้รับอุบัติเหตุจะทำให้รับรู้ถึงสภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ และผลกระทบที่เกิดขึ้นทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ให้ดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 144) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การ ได้รับอุบัติเหตุจะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และ สอดคล้องกับ สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535 : 102) พบว่า ผู้ที่มีจำนวนครั้ง ของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่ำจะเป็น ผู้ที่มีความตั้งใจที่จะใช้หมวกนิรภัยสูง อายุต่ำกว่า 18 ปี ตัวแปรนี้ยังเป็นอีกหนึ่งตัวแปรที่สามารถชี้ให้เห็นถึง พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียน แสดงให้เห็นว่า นักเรียนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีโอกาส หรือมีพฤติกรรมการ ใช้ หมวกนิรภัย เพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ น้อยกว่านักเรียนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนช่วงอายุต่ำกว่า 18 ปี กลุ่มนี้ถือเป็น วัยรุ่นตอนปลายก่อนเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ ซึ่งวัยนี้จะมีพฤติกรรม หรือความเชื่อตามเพื่อน สังคม สมัยนิยม เชื่อเพื่อนมากกว่า เชื่อผู้มีความอาวุโสกว่าอย่างครูกับอาจารย์ หรือแม้กระทั่ง พ่อแม่ ดังนั้น ช่วงอายุที่ต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และสรุปได้ว่า ช่วงอายุที่ น้อยนั้น ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปตามทฤษฎีของเพียเจต์ สอดคล้องกับ Binoco, Trani, Santoro, และ Angelillo (2005) พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนวัยรุ่น ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศอิตาลี โดยสุ่ม กลุ่มตัวอย่าง นักเรียนวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาในเมือง Catanzaro จำนวน 412 คน อายุ 14 – 19 ปีพบว่าการใช้ หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 34.7 และ 33.7 ตามลำดับ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ใน 12 เดือนที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 17 การรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุเป็นตัวแปรหนึ่งที่สามารถพยากรณ์ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียน ซึ่งพบว่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่นักเรียนมีการรับรู้ถึงความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมการ ใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มากขึ้น อาจเป็น เพราะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มองเห็นผลเสียของการเกิด

อุบัติเหตุไม่ว่า จะเล็กน้อย หรือรุนแรงก็ย่อมมีการสูญเสียเกิดขึ้นไม่ว่าบาดเจ็บ พิการ หรืออาจรุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิตได้ซึ่งเป็นภาวะที่กลุ่มตัวอย่างไม่ปรารถนา และต้องการที่จะหลีกเลี่ยง (Becker, 1974) และปัจจัยคิดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีค่าสัมประสิทธิ์ของการพยากรณ์ที่ปรับแก้แล้วเป็นร้อยละ 71.20 โดยตัวแปรพยากรณ์ การรับรู้อุปสรรค ประการณในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) เท่ากับ 1.162, -.575, -.108 และ .098 ตามลำดับ

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ ควรจัดอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 ให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง โดยเน้นนักเรียนใช้ หมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความเข้าใจว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นผลลัพธ์เกิดจากการกระทำของตนเอง และจะต้องควบคุมตนเองที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และควรการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัย ควรมุ่งเน้นถึงการรับรู้ความรุนแรงของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และข้อเสนอแนะการทำวิจัยในครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาวิจัยถึงปัจจัยที่จะส่งผลโดยใช้ทฤษฎีอื่นๆ ส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย ควรทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อ

ด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่อื่นๆ และควรจัดรูปการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้รายละเอียดเกี่ยวกับการสังเกต และความรู้สึกได้มากขึ้น ในอันจะเป็นประโยชน์ในการป้องกัน และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เหมาะสมต่อไป

### เอกสารอ้างอิง

- Academic Center for Road Safety 2022. Complete research report by the National Accident Research Center.Thai. (online). Retrieved 25 August 2022, accessible from: <http://www.roadsafetythai.org>.
- Boonlert Limthongkul. (2001). A study of road traffic accidents in Phitsanulok Province. Research report. Phitsanulok Provincial Public Health Office.
- Chalermkwan Srisuwan, (1998). Factors influencing accident prevention behavior of motorcycle riders.Injured at the emergency room and accident at the police hospital. Master's Thesis, Srinakharinwirot University.
- Ratchaya Rattanathaworn. (2003). Factors affecting behavior in preventing accidents from driving motorcycles. high school students Under the Department of General Education in Mueang District Prachinburi Province.Master's degree thesis, Kasetsart University.
- Suchitra Tadthiang. (1992). Factors related to motorcycle riders' intention to wear helmets. Master's degree thesis, Mahidol University.
- Wilaiporn Saenthaweesuk. (2001). Preventing motorcycle accidents among secondary school students. Benjama Maharat School Ubon Ratchathani Province. Master of Public Health Thesis, Chiang Mai University.

- Yupa Hongwachin. (1999). Helmet-wearing behavior of motorcycle riders in municipal areas. Chachoengsao. Master's degree thesis, Mahidol University.
- Becker, M.H. and Maiman L.A. (1974). The Health Belief: Origins and Corrdlates in Psychological Theory, Health Education Mono graphs. 2:300-385; winter.
- Bianco, A.,Trani,F., Saantoro G.,Angellio, IF (2005). Adolescents'attitudes and behavior towards motorcycle helmet use in ltaly. Eur J Pediatar 2005, 164 (4) 207 – 11.
- Taro, Yamane. (1973). Statistics: An Introductory Analysis. 3 rd ed. New York : Harper and Row.