

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
Student's Behaviors of Helmet Use for Accidental Prevention:
A Case Study of Students at Suan Dusit Rajabhat University

ณัฐปติ วิริยาวัฒน์* และ สุรชาติ สินวรรณ
คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา จำนวน 345 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามที่ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.88 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ค่าสถิติที่ใช้ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าทดสอบไคสแควร์ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยที่สำคัญพบว่า 1) ปัจจัยทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา 2) ปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัย ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 3) ตัวแปรที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย มีตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่ ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัย ระยะเวลาการในการขับขี่ และความรู้ โดยตัวแปรที่ทำนายได้ดีที่สุด คือ การสนับสนุนทางสังคม เป็นตัวแปรที่มีอำนาจการทำนายสูงสุดถึงร้อยละ 40.4

คำสำคัญ: พฤติกรรม, หมวกนิรภัย, การป้องกันอุบัติเหตุ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

* ผู้ประสานงาน (Corresponding Author)
e-mail: nutta_v@hotmail.com

Abstract

The purpose of this correlational study was to study the factors of helmet use behavior for accidental prevention of the 345 motorcycle usage student at Suan Dusit Rajabhat University. The research instrument was questionnaire which was test for content validity and reliability with Cronbach's Alpha Coefficient was 0.88. The data analyses were made by statistic program for percentage, mean, standard deviation, Chi-Square test, Pearson's Product Moment Correlation Coefficient and Multiple Regression Analysis.

The major findings were as follows: 1) The Bio-social factors have relationships with the behavior of helmet-wearing motorcyclist student of Suan Dusit Rajabhat University. 2) The psychological factors such as attitude toward accidental prevention, internal locus of control and future oriented and self-control on helmet use had positive relationships with the behavior of helmet-wearing motorcyclist student of Suan Dusit Rajabhat University with statistical significance at .01 level. 3) The predictable factors on using of helmet for accidental prevention of student at Suan Dusit Rajabhat University were internal locus of control on helmet use such as attitude toward accidental prevention, salary, self-control, period of motorcycle usage and knowledge. The Social support factors were best of predictable factor that could maximum predictable about 40.4 percent.

Keywords: Behavior, Safety Helmet, Accident Prevention, Suan Dusit Rajabhat University

บทนำ

ปัจจุบันนี้อัตราการตายของคนไทยเนื่องจากอุบัติเหตุทางบกมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะจากจักรยานยนต์ มีผู้ป่วยและผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์มีปริมาณสูงที่สุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากการเดินทางจากพาหนะอื่นๆ โดยเฉลี่ยวันละ 30 คน คิดเป็นร้อยละ 70 ของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวัน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2552) ซึ่งกลุ่มอายุระหว่างอายุ 13 – 25 ปี เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากพาหนะอื่นๆ เนื่องจากมีความคึกคะนอง ชอบสนุกสนาน ตื่นเต้น เสี่ยงภัย มักขับรถด้วยความเร็วสูงขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย บางรายยังไม่มีใบอนุญาตที่เพียงพอและการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ต่างๆ ไม่ทันการณ์ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุได้มาก รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่งหรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนตลอดมา (ศูนย์วิชาการความปลอดภัย, 2555) ซึ่งก็เกิดจากการที่รถจักรยานยนต์ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเท่าเทียมกับรถยนต์ประเภทอื่นๆ ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการบาดเจ็บและตายได้ ถึง 10 – 50 เท่าของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้พาหนะทั้งหมด (กรมการแพทย์, 2555)

จากข้อมูลข้างต้นสาเหตุของการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงที่สุดอยู่ที่สมอง คิดเป็นร้อยละ 60 – 80 สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ อุปกรณ์ที่สามารถลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้นั้น ได้แก่หมวกนิรภัย โดยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ พิการ และอัตราการเสียชีวิตลงได้ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537) แม้ว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บทางสมอง อันเป็นการลดอัตราเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงได้ แต่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เอง ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้หมวก

นิรภัย โดยมีรายงานการศึกษาของมูลนิธิไทยโร้ดส์ พบว่า ในจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ใน 73 จังหวัด มีผู้ที่ไม่ใส่หมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 30 (มูลนิธิไทยโร้ดส์, 2553)

อัตราสวมหมวกนิรภัยในผู้บาดเจ็บ ซึ่งเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จากรายงานของโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2541 พบอัตราสวมหมวกนิรภัยในผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 58 และผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้โดยสาร สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 33 จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าผู้ขับขี่อย่างชัดเจน จากข้อมูล ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามโรงพยาบาลและการสวมหมวกนิรภัยในเครือข่ายเฝ้าระวัง จังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ข้อมูลของโรงพยาบาลนพรัตนราชธานี ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บถึง 1,456 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.8 ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บจำนวน 836 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.2 และเมื่อพิจารณาผู้โดยสารก็พบในลักษณะเดียวกันคือผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บ 592 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.8 ในขณะที่ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บเพียง 141 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.2 (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ, 2544)

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตเป็นสถานศึกษาแห่งหนึ่งที่มีนักศึกษาที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาเป็นจำนวนมาก ซึ่งถ้าหากนักศึกษากลุ่มนี้ไม่มีพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยแล้ว ก็อาจจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดอันตรายในการขับขี่ได้ ดังนั้นพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจึงเป็นเรื่องสำคัญมาก ซึ่งจะต้องมีการศึกษาว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยนั้น ขึ้นกับปัจจัยหรือแรงสนับสนุนอะไรบ้าง เพื่อที่จะได้ทราบและหาแนวทาง แผนหรือมาตรการในการส่งเสริมให้นักศึกษาหันมาสนใจการสวมใส่หมวกนิรภัยกันมากขึ้น ในอันที่จะทำให้อันตรายที่จะเกิดกับตัวนักศึกษา และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องลดลงด้วย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม การใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
2. เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ความรู้เรื่องการใช้หมวกนิรภัย ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัยและการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
3. เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาและรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และสามารถตั้งสมมติฐานได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาในป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

2. ปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา เพศ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

3. กลุ่มตัวแปรจากปัจจัยทางชีวสังคมและ ปัจจัยด้านจิตลักษณะสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ได้ดีกว่าการทำนายจากตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเพียงตัวเดียว

ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

สำรวจและทำการเก็บจำนวนตัวอย่างทั้งหมดของนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่เข้ามาจอดในบริเวณชั้นใต้ดินของอาคาร 12 มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต กรุงเทพมหานคร โดยใช้สูตรของ Krejcie และ Morgan คือ จำนวนขนาดประชากรของนักศึกษาที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะมาศึกษาตามบริเวณชั้นใต้ดินของอาคาร 12 โดยใช้จำนวนตัวอย่าง 345 ตัวอย่าง จากกลุ่มประชากรทั้งหมด 100 คน (ศิริลักษณ์ สุวรรณวงศ์, 2538)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) แบบวัดตัวแปรต่างๆ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามกรอบแนวคิด และวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทางชีวสังคม

ข้อมูลทางชีวสังคม เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

ตอนที่ 2 ปัจจัยด้านจิตลักษณะ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบวัดความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ 3 ตัวเลือก คือ ใช่ ไม่ใช่ ไม่ทราบ จำนวน 26 ข้อ โดยมีค่าคะแนนระหว่าง 0 – 26 คะแนน ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน

ให้คะแนน 1 หมายถึง ตอบใช่

ให้คะแนน 0 หมายถึง ตอบไม่ใช่

ให้คะแนน 0 หมายถึง ตอบไม่ทราบ

ส่วนที่ 2 ทศคณิตต่อการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า 21 ข้อ แต่ละข้อมีมาตรวัด 6 หน่วยประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่แสดงปริมาณ และทิศทางช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 21-126 คะแนน คะแนนสูงแสดงว่ามีทัศนคติที่ดี

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

6	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5	หมายถึง	เห็นด้วย
4	หมายถึง	ค่อนข้างเห็นด้วย
3	หมายถึง	ค่อนข้างไม่เห็นด้วย
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

1	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2	หมายถึง	เห็นด้วย
3	หมายถึง	ค่อนข้างเห็นด้วย
4	หมายถึง	ค่อนข้างไม่เห็นด้วย
5	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
6	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตนในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์มายังมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า 16 ข้อ แต่ละข้อมีมาตรวัด 6 หน่วยประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่แสดงปริมาณ และทิศทางด้วยช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 16 – 96 คะแนน คะแนนสูงแสดงว่ามีลักษณะความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัยสูง

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

6	หมายถึง	จริงที่สุด
5	หมายถึง	จริง
4	หมายถึง	ค่อนข้างจริง
3	หมายถึง	ค่อนข้างไม่จริง

2	หมายถึง	ไม่จริง
1	หมายถึง	ไม่จริงเลย
ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)		
1	หมายถึง	จริงที่สุด
2	หมายถึง	จริง
3	หมายถึง	ค่อนข้างจริง
4	หมายถึง	ค่อนข้างไม่จริง
5	หมายถึง	ไม่จริง
6	หมายถึง	ไม่จริงเลย

ส่วนที่ 4 ลักษณะมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาศึกษาที่มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า 12 ข้อ แต่ละข้อมีมาตรวัด 6 หน่วยประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่แสดงปริมาณ และทิศทางด้วยช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 12 - 72 คะแนน คะแนนสูงแสดงว่ามีลักษณะมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองดี

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

6	หมายถึง	จริงที่สุด
5	หมายถึง	จริง
4	หมายถึง	ค่อนข้างจริง
3	หมายถึง	ค่อนข้างไม่จริง
2	หมายถึง	ไม่จริง
1	หมายถึง	ไม่จริงเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

1	หมายถึง	จริงที่สุด
2	หมายถึง	จริง
3	หมายถึง	ค่อนข้างจริง
4	หมายถึง	ค่อนข้างไม่จริง
5	หมายถึง	ไม่จริง
6	หมายถึง	ไม่จริงเลย

ตอนที่ 3 ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมาศึกษา มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า 8 ข้อ แต่ละข้อมีมาตรวัด 6 หน่วย

ประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่แสดงปริมาณ และทิศทางด้วยช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 8 – 48 คะแนน คะแนนสูงแสดงว่าได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมดี

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

6	หมายถึง	ได้รับมากที่สุด
5	หมายถึง	ได้รับมาก
4	หมายถึง	ได้รับค่อนข้างมาก
3	หมายถึง	ได้รับค่อนข้างน้อย
2	หมายถึง	ได้รับน้อย
1	หมายถึง	ไม่ได้รับเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

1	หมายถึง	ได้รับมากที่สุด
2	หมายถึง	ได้รับมาก
3	หมายถึง	ได้รับค่อนข้างมาก
4	หมายถึง	ได้รับค่อนข้างน้อย
5	หมายถึง	ได้รับน้อย
6	หมายถึง	ไม่ได้รับเลย

ตอนที่ 4 แบบวัดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ มาศึกษา มีลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ประกอบด้วยประโยคบอกเล่า 30 ข้อ แต่ละข้อมีมาตรวัด 6 หน่วยประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่แสดงปริมาณ และทิศทางด้วยช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 30 – 180 คะแนน คะแนนสูงแสดงว่ามีการปฏิบัติตัวในการใช้หมวกนิรภัยมาก

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่มีความหมายทางบวก (Positive Statement)

6	หมายถึง	ปฏิบัติมากที่สุด
5	หมายถึง	ปฏิบัติมาก
4	หมายถึง	ปฏิบัติค่อนข้างมาก
3	หมายถึง	ปฏิบัติค่อนข้างน้อย
2	หมายถึง	ปฏิบัติน้อย
1	หมายถึง	ไม่ปฏิบัติเลย

ข้อความที่มีความหมายทางลบ (Negative Statement)

1	หมายถึง	ปฏิบัติมากที่สุด
2	หมายถึง	ปฏิบัติมาก

3	หมายถึง	ปฏิบัติค่อนข้างมาก
4	หมายถึง	ปฏิบัติค่อนข้างน้อย
5	หมายถึง	ปฏิบัติน้อย
6	หมายถึง	ไม่ปฏิบัติเลย

3. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ศึกษาเอกสาร หนังสือทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัย

3.2 ศึกษาเอกสาร ตำรา แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการขับเคลื่อนจักรยานยนต์

3.3 นำข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการศึกษามาสร้างเครื่องมือ โดยมีข้อคำถามทั้งปลายเปิดและปลายปิด และมีเนื้อหาสาระครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยการสร้างตามพิมพ์เขียว

3.4 นำแบบพิมพ์เขียว และเครื่องมือที่สร้างไว้แล้วเสนอต่อที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบโครงสร้าง เนื้อหา สาระของเครื่องมือ ตลอดจนการใช้ภาษา

3.5 นำร่างแบบวัดไปตรวจสอบคุณภาพ

4. การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัย

4.1 ตรวจสอบความตรง (Validity) ดังนี้

ความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ของเครื่องมือโดยนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ แก้ไข และให้ข้อเสนอแนะแล้วนำเครื่องมือนั้นมาปรับปรุงแก้ไข

4.2 การตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางมาศึกษายังมหาวิทยาลัย จำนวน 100 คน ที่ใช้กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาแล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นดังนี้

1) ในส่วนแบบวัดความรู้ด้านวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นโดยวิธีของ Kuder Richarson (KR20) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .54

2) ในส่วนแบบวัดเกี่ยวกับทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย ความเชื่อมั่นอำนาจในการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัย แรงสนับสนุนทางสังคม พฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ได้นำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นตามวิธีของครอนบาค (Cronbach) ที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ได้ค่าความเชื่อมั่นดังนี้

แบบวัดทัศนคติได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .79

แบบวัดความเชื่ออำนาจในตนเองได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .84

แบบวัดการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .87

แบบวัดแรงสนับสนุนทางสังคมได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .82

แบบวัดพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมาศึกษา ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .91

3) การหาค่าความยากง่าย ในแบบวัดความรู้ เป็นรายข้อวิเคราะห์จากสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้ที่ตอบข้อสอบในแต่ละข้อถูก ต่อจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เกณฑ์ความยากของข้อสอบกำหนดไว้อยู่ระหว่าง .20 ถึง .80

5. การเก็บและรวบรวมข้อมูล

5.1 ผู้วิจัยนำแบบวัดไปดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือนักศึกษาที่เดินทางมาศึกษาโดยใช้จักรยานยนต์ โดยนำมาจอบริเวณชั้นใต้ดินอาคาร 12

5.2 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้เดินทางไปเก็บข้อมูล ณ บริเวณชั้นใต้ดินอาคาร 12 มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยแนะนำตัวเองและนำแบบไปชี้แจงและอธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบวัด แจกแบบวัดให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบอิสระ และเก็บแบบสอบถามคืนในวันเดียวกัน และมีการตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องของแบบวัดทุกฉบับก่อนออกจากพื้นที่

5.3 เมื่อได้แบบวัดที่มีผู้ตอบเสร็จแล้วผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ และนำแบบบันทึกแต่ละรายมาใส่รหัส

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ โดยโปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้ค่าสถิติวิเคราะห์ดังนี้

6.1 ข้อมูลทางชีวสังคม ปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยทางแรงสนับสนุนทางสังคมและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนาโดยการวิเคราะห์ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายลักษณะกลุ่มตัวอย่าง

6.2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตลักษณะกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์มาศึกษาที่มหาวิทยาลัย โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

6.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาที่เดินทางมาศึกษาที่มหาวิทยาลัยโดยใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยใช้สถิติไค์สแควร์ (Chi - square)

7. สรุปผลการวิเคราะห์ และทำรายงานการวิจัย

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลสำคัญ คือ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาทั้งในมหาวิทยาลัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่าไคสแควร์ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันและทำการวิเคราะห์ตัวแปรทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยนักศึกษา

ของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาทั้งในมหาวิทยาลัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุสัมพันธ์ ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ 4 ข้อ นอกจากนี้ยังมีสถิติรองในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยการวิเคราะห์สถิติทั้งหมดนี้ได้กระทำโดยรวมในแต่ละตอนรายด้าน เพื่อให้ได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ชัดเจนที่สุด

การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอในรูปของตารางประกอบคำอธิบาย โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ลักษณะทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

ตอนที่ 2 ลักษณะของตัวแปรที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยทางจิตลักษณะ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

จากตารางที่ 1 ลักษณะทางชีวสังคมของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา สามารถนำมาจำแนกได้ดังนี้

1. อายุ พบว่านักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนมากร้อยละ 52.2. มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 21 – 30 ปี รองลงมาร้อยละ 33.0 มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 31 – 40 ปี ร้อยละ 7.8 มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 41 – 50 ปี และร้อยละ 7.0 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

2. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนมากร้อยละ 52.8 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 5,000 - 6,990 บาท รองลงมาร้อยละ 16.8 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 3,000 - 4,990 บาท ร้อยละ 15.1 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 7,000 – 8,990 บาท ร้อยละ 13.3 มีรายได้ต่อเดือน 9,000 บาท ขึ้นไป และร้อยละ 2 มีรายได้ต่อเดือน 1,000 - 2,990 บาท

3. สถานภาพสมรส พบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนมากร้อยละ 97.6 มีสถานภาพโสด รองลงมาร้อยละ 2.6 มีสถานภาพสมรส

4. ระดับการศึกษา พบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนมากร้อยละ 98.8 จบการศึกษาระดับมัธยม/ปวช. รองลงมาร้อยละ 1.2 จบการศึกษาระดับอุดมศึกษา/ปวส.

ตอนที่ 1 ลักษณะทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัย
ราชภัฏสวนดุสิต

ตารางที่ 1 ลักษณะทางชีวสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. อายุ		
ตั้งแต่ 20 ปีลงไป	24	7.0
21 – 30 ปี	180	52.2
31 – 40 ปี	114	33.0
41 – 50 ปี	27	7.8
50 ปี ขึ้นไป	-	-
ค่าเฉลี่ย (X)	26.10	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	7.27	
2. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
1,000 - 2,990 บาท	7	2
3,000 - 4,990 บาท	58	16.8
5,000 - 6,990 บาท	182	52.8
7,000 – 8,990 บาท	52	15.1
9,000 บาทขึ้นไป	46	13.3
3. สถานภาพสมรส		
สมรส	9	2.6
โสด	336	97.4
แยกกันอยู่	-	-
ม่าย	-	-
4. ระดับการศึกษา		
ไม่ได้ศึกษา	-	-
ประถมศึกษา	-	-
มัธยม / ปวช.	341	98.8
อุดมศึกษา / ปวส.	4	1.2
5. ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
ต่ำกว่า 2 ปี	192	55.7
2 - 5 ปี	107	31.0
6 – 10 ปี	45	13.0

ลักษณะทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10 ปีขึ้นไป	1	0.3
6. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ		
เคย	202	58.6
ไม่เคย	143	41.4

5. ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนมากร้อยละ 55.7 มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 2 ปี รองลงมาร้อยละ 31.0 มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 2 - 5 ปี ร้อยละ 13.0 มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 6 - 10 ปี และร้อยละ 0.3 มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ 10 ปีขึ้นไป

6. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา พบว่าร้อยละ 58.6 เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ และร้อยละ 41.4 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์

ตอนที่ 2 ลักษณะของตัวแปรที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยทางจิตลักษณะ ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

ปัจจัยทางจิตลักษณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

ประกอบด้วย 2 ตอนย่อยๆ ได้แก่

1. ปัจจัยทางจิตลักษณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ประกอบด้วย

1.1 จิตลักษณะด้านความรู้ในการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

1.2 จิตลักษณะด้านทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

1.3 จิตลักษณะด้านความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

2. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

สถิติที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยนำมาเป็นเกณฑ์การพิจารณาแบ่งระดับตัวแปรในส่วนนี้ ดังนี้

ระดับมาก (สูง) มีค่าคะแนนอยู่ระหว่างมากกว่า $X + \frac{1}{2}$ S.D. ถึงคะแนนสูงสุด

ระดับปานกลาง มีค่าคะแนนอยู่ระหว่าง $X + \frac{1}{2}$ S.D.

ระดับน้อย (ต่ำ) มีค่าคะแนนอยู่ระหว่าง คะแนนต่ำสุดถึงน้อยกว่า $X - \frac{1}{2}$ S.D.

1. ปัจจัยทางจิตลักษณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ประกอบด้วย

1.1 จิตลักษณะด้านความรู้ในเรื่องการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา หมายถึง จิตลักษณะด้านสติปัญญา ความสามารถในการจำและเข้าใจกฎหมาย วิธีการเลือกที่จะใช้หมวกนิรภัย และวิธีการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา โดยใช้แบบประเมินที่ศนคคิดงหัวข้อ 2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนาค่าร้อยละแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งดังกล่าวข้างต้นได้ระดับความรู้ดังนี้

มีความรู้ระดับสูง คือ ได้คะแนนระหว่าง 14.48 ถึง 20

มีความรู้ระดับปานกลาง คือ ได้คะแนนระหว่าง 11.26 ถึง 14.47

มีความรู้ระดับต่ำ คือ ได้คะแนนระหว่าง 5.0 ถึง 11.25 โดยแสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้ในการใช้หมวกนิรภัย

ระดับความรู้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความรู้ระดับสูง	129	37.4
ความรู้ระดับปานกลาง	90	26.1
ความรู้ระดับต่ำ	126	36.5
ค่าเฉลี่ย (X)	12.87	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	3.22	

จากตารางที่ 2 พบว่ากลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับสูงคิดเป็นร้อยละ 37.4 รองลงมา มีความรู้ระดับต่ำคิดเป็นร้อยละ 36.5 และร้อยละ 26.1 มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง

1.2 จิตลักษณะด้านทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา หมายถึง ความเชื่อ ความรู้สึก ความคิดเห็น ความชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจ รวมทั้งความโน้มน้าวที่จะปฏิบัติตัวในการใช้หมวกนิรภัย โดยใช้แบบประเมินดังข้อ 2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนาค่าร้อยละแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งระดับดังกล่าวข้างต้นได้ระดับทัศนคติ ดังนี้

ทัศนคติระดับสูง คือ ได้คะแนนระหว่าง 89.16 ถึง 111

ทัศนคติระดับปานกลาง คือ ได้คะแนนระหว่าง 75.02 ถึง 89.15

ทัศนคติระดับต่ำ คือ ได้คะแนนระหว่าง 48 ถึง 75.01

โดยแสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัย

ระดับทัศนคติ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทัศนคติต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยระดับสูง	107	31.0
ทัศนคติต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง	137	39.7
ทัศนคติต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยระดับต่ำ	101	29.3
ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	82.09	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	14.14	

จากตารางที่ 3 พบว่ากลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีระดับทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 39.7 รองลงมาคือ ร้อยละ 31 มีทัศนคติในระดับสูง และร้อยละ 29.3 มีทัศนคติอยู่ในระดับต่ำ

1.3 จิตลักษณะด้านความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา หมายถึง การรับรู้และเชื่อว่าการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เกิดจากการกระทำของตนเอง มีผลดีหรือผลเสีย เกิดจากการกระทำของตนเอง และยังสามารถทำนายผลที่เกิดขึ้นด้วย โดยใช้เครื่องมือที่ใช้วัดแบบประเมินความเชื่ออำนาจในตน มาตราวัดเป็นแบบประเมินค่า ดังข้อ 2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนาค่าร้อยละแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งระดับดังกล่าวข้างต้น ได้ระดับความเชื่ออำนาจในตน ดังนี้

ความเชื่ออำนาจในตนระดับสูง คือ ได้คะแนนระหว่าง 75.76 ถึง 93

ความเชื่ออำนาจในตนระดับปานกลาง คือ ได้คะแนนระหว่าง 66.43 ถึง 75.75

ความเชื่ออำนาจในตนระดับต่ำ คือ ได้คะแนนระหว่าง 26 ถึง 66.42 โดยแสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัย

ระดับความเชื่ออำนาจในตน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความเชื่ออำนาจในตนระดับสูง	68	19.7
ความเชื่ออำนาจในตนระดับปานกลาง	207	60.0
ความเชื่ออำนาจในตนระดับต่ำ	70	20.3
ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	71.10	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	9.33	

จากตารางที่ 4 พบว่ากลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีระดับความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัย ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาร้อยละ 20.3 มีระดับความเชื่ออำนาจในตนอยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 19.7 มีระดับความเชื่ออำนาจในตนเองอยู่ในระดับสูง

2. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา หมายถึง การปฏิบัติหรือการกระทำของนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา ในการใช้หมวกนิรภัย โดยเครื่องมือที่ใช้วัดพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเป็นแบบประเมินพฤติกรรมของการใช้หมวกนิรภัยตั้งข้อ 2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนาค่าร้อยละแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งระดับดังกล่าวข้างต้น ได้ระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ดังนี้

พฤติกรรมระดับมาก คือ ได้คะแนนระหว่าง 131.86 ถึง 168

พฤติกรรมระดับปานกลาง คือ ได้คะแนนระหว่าง 107.79 ถึง 131.85

พฤติกรรมระดับน้อย คือ ได้คะแนนระหว่าง 30 ถึง 107.78 โดยแสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ

ระดับพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พฤติกรรมในระดับมาก	78	22.6
พฤติกรรมในระดับปานกลาง	168	48.7
พฤติกรรมในระดับน้อย	99	28.7
ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	119.83	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	7.50	

จากตารางที่ 4 พบว่ากลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 48.7 รองลงมา มีระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 28.7 และร้อยละ 22.6 มีระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในระดับระดับสูง

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตรวจสอบสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 1 กำหนดไว้ว่าปัจจัยด้านชีวสังคม ได้แก่ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ การขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา การวิเคราะห์ในส่วนนี้ใช้โคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

ปัจจัยทางชีวสังคม	พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ		
1. อายุ					42.882***
ตั้งแต่ 20 ปีลงไป	11(3.2)	9(3.8)	0	20(7)	
21 – 30 ปี	37(10.7)	86(25.6)	57(16.2)	180(52.2)	
31 – 40 ปี	16(4.6)	62(17.6)	36(10.8)	114(33.0)	
41 – 50 ปี	13(3.8)	9(2.6)	5(1.4)	27(7.8)	
50 ปี ขึ้นไป	0	0	0	0	
2. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน					

ปัจจัยทางชีวสังคม	พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย (จำนวนร้อยละ)			รวม	χ^2
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ		
1,000 - 2,990 บาท	4(1.2)	2(0.6)	1(0.3)	7(2)	
3,000 - 4,990 บาท	13(3.7)	33(11.4)	6(1.7)	58(16.8)	
5,000 - 6,990 บาท	48(13.9)	67(19.4)	67(19.4)	182(52.8)	48.802***
7,000 - 8,990 บาท	10(2.9)	40(11.6)	2(0.6)	52(15.1)	
9,000 บาทขึ้นไป	5(1.4)	24(6.4)	17(5.5)	46(13.3)	
3. 3. สถานภาพสมรส	3(0.8)	4(1.2)	2(0.6)	9(2.6)	
สมรส	75(21.8)	164(47.5)	97(28.1)	336(97.4)	23.982***
โสด	0	0	0	0	
แยกกันอยู่	0	0	0	0	
ม่าย	0	0	0	0	
4. ระดับการศึกษา	75(21.8)	168(48.7)	98(28.4)	341(98.8)	54.592***
ไม่ได้ศึกษา	3(0.9)	0	1(0.3)	4(1.2)	
ประถมศึกษา	46(13.3)	74(21.4)	72(20.9)	192(55.7)	
มัธยม / ปวช.	11(3.2)	85(24.6)	11(3.2)	107(31)	71.965***
อุดมศึกษา / ปวส.	21(6.1)	9(2.6)	15(4.3)	45 (13)	
5. ระยะเวลาในการขับขี่	0	0	1(0.3)	1(0.3)	
รถจักรยานยนต์					
ต่ำกว่า 2 ปี					
2 - 5 ปี					
6 - 10 ปี	38(11)	97(28.1)	67(19.4)	202(58.6)	
10 ปีขึ้นไป	40(11.6)	71(20.6)	32(9.3)	143(41.4)	6.55*
6. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ					
เคย					
ไม่เคย					

* P < 0.05

** P < 0.01

*** P < 0.001

จากตารางที่ 5 พบว่าปัจจัยทางชีวสังคม อันได้แก่ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจึงสรุปได้ว่ายอมรับสมมติฐานข้อ 1

3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานข้อ 2 ที่กำหนดไว้ว่า “ปัจจัยด้านจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัย ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ หมายถึง ดัชนีที่ชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัว หรือมากกว่าสองตัว ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์นี้จะมีค่าอยู่ระหว่าง -1 ถึง + 1 คือ ค่าตัวแปรตัวหนึ่งมีค่าสูง ตัวแปรอีกตัวหนึ่งมีค่าต่ำ และค่าตัวแปรตัวหนึ่งมีค่าต่ำ ตัวแปรอีกตัวหนึ่งจะมีค่าสูง ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่าเป็นบวก แสดงว่าตัวแปรสองตัวนั้นมีความสัมพันธ์ในทางเดียวกันคือ ตัวแปรตัวหนึ่งมีค่าสูง ตัวแปรอีกตัวหนึ่งจะมีค่าสูงด้วยและถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่าเป็นศูนย์ แสดงว่าตัวแปรนั้นไม่มีความสัมพันธ์กัน ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตลักษณะกับพฤติกรรมใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา	
ปัจจัยทางจิตลักษณะ	พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย
ความรู้	-.169**
ทศนคติ	.606**
ความเชื่ออำนาจในตน	.380**
การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง	.379**

* P < .05 ** P < .01 *** P < .001

จากตารางที่ 6 เป็นผลการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตามสมมติฐานที่ 2 เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์เกี่ยวกับตัวแปรด้านปัจจัยจิตลักษณะกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาพิจารณาเฉพาะความสัมพันธ์ทางเดียวกัน

1. ทิศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ($r = .606$) แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีทัศนคติที่ดี จะมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยที่ดีด้วย

2. ความเชื่ออำนาจในตนของการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ($r = .380$) หมายถึง นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีความเชื่ออำนาจในตนสูง จะมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยที่ดีด้วย

3. การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ($r = .379$) หมายถึง นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีการมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองดี จะมีพฤติกรรมการร่วมมือใช้หมวกนิรภัยที่ดีด้วย

4. จากตารางจะเห็นว่าปัจจัยทางจิตลักษณะในด้านความรู้ นั้น มีค่าเป็นลบ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความรู้ที่มีทิศทางของความสัมพันธ์ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 ได้ว่า ปัจจัยทางจิตลักษณะ จำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ ทิศนคติ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ แต่ความรู้นั้นไม่มีความสัมพันธ์กันกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย จึงยอมรับสมมติฐานบางส่วน

สรุปผลการวิจัย

1. สรุปผลตามวัตถุประสงค์หลักของการวิจัย

วัตถุประสงค์หลักของการวิจัยครั้งนี้คือ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ผลจากการวิจัยชี้ให้เห็นว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา จะมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยตามปัจจัยต่างๆที่ได้นำมาวิเคราะห์ร่วม และทำให้ทราบว่าปัจจัยทางจิตลักษณะ มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

2. สรุปผลตามวัตถุประสงค์เฉพาะของการวิจัย

วัตถุประสงค์เฉพาะของการวิจัย ได้กำหนดไว้ดังนี้ คือ

2.1 พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต จากการศึกษาในภาพรวมพบว่านักศึกษาที่ใช้จักรยานยนต์เป็น

พาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 48.7 รองลงมา ร้อยละ 28.7 มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และร้อยละ 22.6 มีพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูง

2.2 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางชีวสังคมกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย พบว่าปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา

2.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางจิตลักษณะกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย พบว่าปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัย ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา มีความสัมพันธ์ทางบวกเกือบทั้งหมดกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยในครั้งนี้ตัวแปรที่ทำให้พฤติกรรมในการสวมใส่หมวกนิรภัย ก็คือ ปัจจัยทางด้านจิตลักษณะซึ่งในครั้งศึกษาตัวแปรต่างๆ เช่น ความรู้ในการสวมใส่หมวกนิรภัย ทศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ความเชื่อในอำนาจและการมุ่งอนาคต และการควบคุมตนเอง เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์เกี่ยวกับตัวแปรต่างๆ กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ตัวแปรทศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยมากที่สุด คือที่ระดับนัยสำคัญ .01 ($r = .606$) ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมกับปัจจัยทางด้านสนับสนุนทางสังคม จะมีผลในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือเมื่อกระตุ้นโดยใช้ปัจจัยทางสังคม จะส่งผลโดยตรงต่อทศนคติของผู้ที่ถูกกระตุ้น ก็จะทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยได้ในภายหลัง นอกจากนี้ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยอีกตัวก็คือ ปัจจัยทางชีวสังคม ซึ่งได้แก่ อายุ รายได้ต่อเดือน สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อความสัมพันธ์ในการทำนายพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยก็คือ รายได้ต่อเดือนซึ่งมีผลอย่างมากเนื่องจากรายได้มีผลต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย หากนักศึกษารายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยความสนใจหรือความใส่ใจในเรื่องการซื้อหมวกนิรภัยมาสวมใส่ก็ยาก และระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งระยะเวลาในการขับขี่จะทำให้ผู้ขับขี่เล็งเห็นอันตรายและความจำเป็นที่จะใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น ซึ่งทั้ง 2 ตัวแปรที่กล่าวมาจะมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งสิ้น ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของจัวร์ตัน

ประยูรฉัตรพันธ์ในปี (2539) และประพรศรี นรินทร์รักษ์ในปี (2529) ซึ่งทั้งสองได้ทำการวิจัยว่าทัศนคติที่เกิดจากผู้ขับซ็รรถจักรยานยนต์มีผลต่อพฤติกรรมต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในเวลาต่อมา และยังคงคล้องกับทฤษฎีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากคนอื่นด้วย จากข้อมูลนี้ การที่จะทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนน่าจะเป็นประเด็นที่ปัจจัยทางด้านสังคมเป็นหลัก นักศึกษาที่ขับซ็รรถจักรยานยนต์มาศึกษาส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในช่วง 20 ปีขึ้นไป ซึ่งจะเหมาะสมกับการกระตุ้นทางปัจจัยนี้มากที่สุด

ข้อเสนอแนะ

1. จากการศึกษาควรมีการพัฒนาปัจจัยภายในตัวบุคคลโดยการจัดอบรมเกี่ยวกับเรื่องจิตลักษณะ โดยเน้นเรื่อง ทัศนคติ และความเชื่ออำนาจในตน เนื่องจากปัจจัยทางสังคมเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยในระดับสูง เพื่อให้ให้นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัยมีทัศนคติที่ถูกต้องในการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุและเข้าใจว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นเกิดจากการกระทำของตนเอง
2. ควรมีการส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย เช่น การรณรงค์ให้ตำรวจตรวจค้น และให้อาจารย์ทำโทษหรือตัดคะแนนเพื่อเพิ่มความตระหนักให้กับนักศึกษา
3. ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม หรือปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เช่น ทัศนคติกลุ่ม ค่านิยมจากข่าวสาร เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมการแพทย์. (2555). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย*. นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข.
- กระทรวงสาธารณสุข. (2542). *แนวคิดทฤษฎีและการนำไปใช้ในการดำเนินงานสุขศึกษาและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ*. กองสุขศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. นนทบุรี: องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- กัลยาณี วัชโรสินธ์. (2535). *ผลการจัดประสบการณ์ต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กิตติ พุฒิกานนท์. (2531). *การศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียน ในจังหวัดลำปาง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม. (2537). *บทบาทและการพัฒนาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาโรคไม่ติดต่อครั้งที่ 1*. ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรค กรมการแพทย์. กรุงเทพฯ: กระทรวงสาธารณสุข.
- เข้มพร วิรุณราพันธ์. (2544). *เล่นเพื่อชีวิตของเด็ก*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็ก.

- งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลชะอำ. (2547). สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุและหน่วยบริการการแพทย์
ฉุกเฉิน โรงพยาบาลชะอำ พ.ศ.2546-2547. (เอกสารคัดสำเนา). เพชรบุรี.
- จุรีรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. (2539). การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร.
ต่อวงศ์ ปุ้ยพันธ์วงศ์. (มปป). โครงการออกแบบเครื่องเล่นสนามสำหรับโรงเรียนอนุบาล.
กรุงเทพฯ : สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ทวีรัตน์ บุญชิต. (2530). ผลของการชกจูงโดยใช้เหตุผลเชิงจริยธรรมในการเปลี่ยนแปลงเจตคติ.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.
- บุญเยี่ยม ตรีกุลวงษ์. (2528). จิตวิทยาการสาธารณสุข. ในเอกสารสอนชุดวิชาสังคมวิทยาการ
ทางแพทย์หน่วยที่ 9-15 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมธราช. กรุงเทพฯ: ชวนพาณิชย์.
- บุษบา โพอุทัย. (2545). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ประพรศรี นรินทร์รักษ์. (2529). การศึกษาวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ใน
จังหวัดภูเก็ต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2520). ทศนคติการวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. กรุงเทพฯ: ไทย
วัฒนาพานิช.
- ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กรม. (2552).นโยบายของรัฐเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน.
สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์, 2554, จาก
thaincd.com/document/file/info/injured/injury-powerpoint-04.ppt
- พงษ์ธร แซ่ฮ้อย. (2550). สารเคมียาง. ปทุมธานี: สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ.
- มนิรัตน์ ธีระวัฒน์. (2538). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรถขับขี่
รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรี. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยมหิดล.
- มูลนิธิไทยไรด์ส์. (2553). ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ.2553 ใน 73 จังหวัด (ยกเว้น 3
จังหวัดชายแดน ภาคใต้). สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์, 2554, จาก
thaincd.com/document/file/info/injured/injury- powerpoint-04.ppt
- วัลภา ผิวทน. (2527). การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่ออำนาจภายในและภายนอก
เกี่ยวกับสุขภาพอนามัยการรับรู้โอกาสเสี่ยง. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- วิริญญา แก้ววิณะและคณะ. (2550). การพัฒนาแผ่นยางปูพื้นสนามเด็กเล่น. กรุงเทพฯ:
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัย. (2555). หมวกนิรภัยใส่ก่อนบิด. กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการความ
ปลอดภัย.
- ศรีเรือน แก้วกังวาล. (2530). จิตวิทยาพัฒนาการ. กรุงเทพฯ : ประกายพริก.
- ศิริลักษณ์ สุวรรณวงศ์. (2538). ทฤษฎีและเทคนิคการสู่มตัวอย่าง. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

- สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข.(2543). สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2543. กรมการแพทย์.นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์และคณะ. (2545). *ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของสนามเด็กเล่น*. กรุงเทพฯ : เครือข่ายวิจัยสุขภาพ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม. (2537). *บทบาทของกระทรวงสาธารณสุขต่อการแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จราจร สถานการณ์และแนวโน้ม. ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรค กรมการแพทย์*. กรุงเทพฯ: กระทรวง สาธารณสุข.
- อุบล เลี้ยววาริณ. (2534). *การศึกษาและอาชีพที่เกี่ยวข้องกับจิตลักษณะและผู้ปฏิบัติงานพฤติกรรมสุขภาพของชาวกรุงเทพฯ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.
- Alkistis Skalkidou, Eleni Petridou, Fotios C Papadopoulos, Nick Dessypris and Dimitrios Trichopoulos.(1999). Factors affecting motorcycle helmet use in the population of Greater Athens, Greece. *Injury Prevention*; 5: 264-267.
- Asiamah, C Mock and J Blantari . (2002). Understanding the knowledge and attitudes of commercial drivers in Ghana regarding alcohol impaired driving. *Inj Prev*; 8: 53-56.
- Australian Standard. (1981). *Playground Equipment for Park*. USA: standard association of Australia.
- Beckwith, jay. (1974). *Build your own playground*. Boston: Houghton Mifflin.
- Bhowmick, A. K., Heslop, J., & White, J. K. (2001). Polym Degrade and stab. 74:513-521. Coran, A.Y. 1991.,U.S. patent, 5, 132.
- Costa, H. M., Visconte, L. Y., Nunes, R. C. & Furtado, R. G. (2003). rubber. *J Appl Polym Sci*, 87, 1405-1413.
- Dobson A, Smith N, McFadden M, Walker M, Hollingworth S .(2004). In Australia are people born in other countries at higher risk of road trauma than locally born people. *Accid Anal Prev*. 3: 43-56.
- I B Pless, Editor. (2000). Killing speed. *Injury Prevention*. 6: 163-165.

คณะผู้เขียน

ดร.ณัฐบดี วิริยวัฒน์

อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

e-mail: nutta_v@hotmail.com

ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุรชาติ สินวรรณ

อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

e-mail: sinworn@hotmail.com