# ปัจจัยคัดสรรที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา

**ซารีฟะห์ เจ๊ะแว ฐปนรรฆ์ ประทีปเกาะ และ ชิดชนก เชิงเชาว์**
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี

**บทคัดย่อ**

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบเชิงสัมพันธ์ (Correlational study) มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ศึกษาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย และศึกษาปัจจัยด้านอื่น ๆ ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปี และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการ ใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขต ยะลา กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาปีการศึกษา 2557 จำนวน 330 คน จากการสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากจากรหัสนักศึกษา และเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่สร้างขึ้นจากกรอบแนวคิด วัตถุประสงค์ และทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) วิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คะแนนเฉลี่ย 2.33 อยู่ในระดับปานกลาง และมีคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับดี ($\bar{x}$ = 3.19, S.D. = 0.44) การรับรู้ความรุนแรง อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x}$ = 3.68, S.D. = 0.28) การรับรู้ประโยชน์ อยู่ในระดับดี ($\bar{x}$ = 3.09, S.D. = 0.50) และการรับรู้อุปสรรค อยู่ในระดับไม่ดี ($\bar{x}$ = 2.50, S.D. = 0.82 ตัวแปรการรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง ตัวแปรทั้ง 4 ตัวนี้ สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีประสิทธิภาพของการพยากรณ์ร้อยละ 71.50 โดยตัวแปรพยากรณ์การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรงมีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ .347, -.347, -.070 และ .085 ตามลำดับ โดยใช้ตัวแปรพยากรณ์ ทั้งหมดสามารถนำค่าที่ได้มาเขียนสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ $Y'$ = 1.237 + .347 (การรับรู้อุปสรรค) - .347 (ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ) - .070 (อายุต่ำกว่า 18 ปี) + .085 (การรับรู้ความรุนแรง) และ

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน $Z'$ = 1.162 (การรับรู้อุปสรรค) - .575 (ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ) -.108 (อายุต่ำกว่า 18 ปี) + .098 (การรับรู้ความรุนแรง)

**คำสำคัญ:** ปัจจัยคัดสรร แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

*Corresponding Author: ซารีฟะห์ เจ๊ะแว ศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี*
*Email: pr.pattani@g.psu.ac.th*

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2564)
ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

# SELECTED FACTORS AFFECTING HELMET USE BEHAVIORS FOR ACCIDENTAL PREVENTION FOLLOWING HEALTH BELIEF MODEL OF STUDENTS AT YALA INSTITUTE OF PHYSICAL EDUCATION

**Sareefah Cheawae, Tapanan Prateepko, and Chidchanok Churngchow**
Faculty of Education, Prince of Songkla University Pattani Campus

## Abstract

The objectives of this correlational study were 1) to explore helmet use behavior for preventing accident from riding a motorcycle of the students of the Institute of Physical Education Yala Campus, 2) to study selected factors affecting helmet use behavior for preventing accident from ridng motorcycle following Health Belief Model among students of the Institute of Physical Education Yala Campus, and 3) to study other factors such as gender, age, and accidental experiences affecting helmet use behavior for preventing accident from riding a motorcycle following Health Belief Model among students of the Institute of Physical Education Yala Campus. The study samples in this research were 330 students in academic year 2014. They were randomly selected using multi-stage random sampling. The data were collected using questionnaires that were constructed by the researcher based on the objectives of the study and applied the Health Belief Model framework. The general information: sex, age, educational level, expenditure received from family per month, and having a motorcycle riding license were analyzed by frequency and percentage. Helmet use behaviors for preventing accident of the students of the Institute of Physical Education, Yala Campus, were performed by frequency percentage, mean ($\bar{x}$) and standard deviation (S.D.). Correlation coefficients were investigated to test the relationships of perceived risk or vulnerability toward accident, perceived severity, and perceived benefits of wearing helmet and perceived barriers of wearing helmets while riding a motorcycle. Finally, stepwise multiple regression analysis was performed to find out the selected factors affecting helmet use behavior for preventing accident from motorcycle riding among students of the Institute of Physical Education Yala Campus.

The results of this study were found that helmet use behavior while riding a motorcycle. The average score of 2.33 was moderate. They have perceived risk or vulnerability at ($\bar{x}$ = 3.19, SD = 0.44) the good levels, severity ($\bar{x}$ = 3.68, S.D. = 0.28) at the excellent levels, benefits ($\bar{x}$ = 3.09, S.D. = 0.50) the good levels and barriers ($\bar{x}$ = 2.50, S.D. = 0.82) at the not good levels. Perceived barriers, experienced accident, aged less than 18 years old, and perceived severity. All four variables predict of helmet use with the statistical significance of .01 had the regression coefficients (b) of .347, -.347, -.070 and .085, respectively that were statistically significant effects to behaviors of helmet use. These four variables could predict the study

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

outcome by 71.50 percent. The equation for predicting helmet wearing while riding a motorcycle among students (Y) was $Y' = 1.237 + .347$ X4 (perceived barriers) + .347 (experienced accident) - .070 (aged under 18 years old) + .085 X2 (perceived severity). The equation of prediction in terms of the standardized score was $Z' = 1.162$ X4 (perceived barriers) - .575 (experienced accident) -.108 (aged under 18 years old) + .098 (perceived severity)

**Keywords:** selected factors, Health Belief Model, helmet use behaviors

*Corresponding Author: Sareefah Cheawae, Faculty of Education, Prince of Songkla University Pattani Campus, Email: pr.pattani@g.psu.ac.th*

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2564)
ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

**บทนำ**

ตามรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนของโลก ปี 2556 (World Health Organization (WHO), 2004) ที่ได้สำรวจจาก 182 ประเทศพบว่า อัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเป็นจำนวนสูงถึง 1.24 ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นจำนวน 20 - 50 ล้านคนในแต่ละปี และจากผลการสำรวจปี 2557 พบว่า ประเทศไทยถูกจัดอันดับเป็นประเทศที่มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลก (Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation, 2012) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ บนท้องถนนจำนวน 1,502,949 ราย ทั่วประเทศ 77 จังหวัด ในปี พ.ศ. 2555 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย เฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) พบว่า ในภาพรวมมีผู้ใช้รถจักรยายนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 43 พบว่า วัยรุ่นสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 28 เท่านั้น น้อยกว่าผู้ใหญ่ที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 49 หากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน พบว่า ประเทศไทยมีระดับการบังคับใช้กฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัยต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย และลาว (Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation, 2012)

ประเทศไทยแม้จะมีกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยบังคับใช้ทั่วประเทศมานาน ตั้งแต่ พ.ศ. 2536 แต่ในความเป็นจริงแล้ว อัตราการสวมหมวกนิรภัยยังต่ำอยู่มาก ประมาณร้อยละ 40 เท่านั้น และสถิติอุบัติเหตุจากผู้ใช้รถจักรยายนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 21.60 ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ เสียชีวิตมาจากการได้รับความกระทบกระเทือนอย่างแรงที่ศีรษะ ดังนั้น อุปกรณ์ที่ดีและเหมาะสมที่สุด ในการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุนี้ คือ “หมวกนิรภัย” เนื่องจากอุปกรณ์ชนิดนี้ จะช่วยให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความปลอดภัยมากขึ้น หรือช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะลง การหลีกเลี่ยงหรือละเลยการสวมหมวกนิรภัย เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มวันรุ่นนิยมปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะสูง การไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้มากที่สุด (Kiatisuda Thawornsak, 2011) จากการศึกษาพบว่า แนวคิดทฤษฎีที่อาศัยกระบวนการคิด และการใช้เหตุผลที่เป็นที่ยอมรับในการอธิบายถึงพฤติกรรมในการป้องกันตนเอง นักวิชาการหลายท่านพยายามที่จะศึกษาถึงแบบแผน มโนทัศน์ เพื่อใช้ในการอธิบายถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพอนามัยของบุคคล แบบแผนที่ได้รับและมีผู้นำมาใช้อย่างแพร่หลาย คือ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่สร้างขึ้นในระยะแรกนั้น สร้างขึ้นเพื่อเป็นการทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรค ประกอบด้วย ตัวแปรต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากร และปัจจัยที่เอื้ออำนวย หรือสิ่งชักนำให้บุคคลปฏิบัติ เพื่อป้องกันโรค Health Belief Model ยึดแนวคิดในด้านการป้องกันโรคที่ว่าบุคคลจะป้องกันตนเองก็ต่อเมื่อมีปัจจัยสำคัญ ดังนี้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง (Perceived Susceptibility) ความเชื่อของบุคคลที่มีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพทั้งในภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย (Hein, 1962) การรับรู้ความรุนแรง (Perceived Severity) ถึงปัญหาหรือผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ การปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ (Ratchaya Rattanathaworn, 2003) การรับรู้ถึงประโยชน์ (Perceived Benefits) การที่บุคคลแสวงหาวิธีปฏิบัติตนให้หายจากโรค หรือการป้องกันไม่ให้เกิดโรคโดยเชื่อว่าเป็นการกระทำที่ดี (Prapatsorn Pornwatthana, 2005) การรับรู้อุปสรรค (Perceived barriers) ความเชื่อของบุคคลที่เกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคต่อการปฏิบัติพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยของบุคคลในทางลบ (Becker & Maiman, 1974) ผู้วิจัยจึงเลือกใช้แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมด้านการป้องกันตนเอง คือ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของนักศึกษา สถาบันสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีนักศึกษา ช่วงอายุตั้งแต่ 18 - 25 ปี นักศึกษาส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาจากจังหวัดปัตตานี

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

สงขลา และนราธิวาส และขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จากการสำรวจของฝ่ายกิจการนักศึกษา และกิจการพิเศษ พบว่า ร้อยละ 80 เป็นนักศึกษาที่มีรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และนักศึกษาส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ ทั้งนี้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ การปลูกฝังให้มีวินัยจากการจราจรพร้อมกับความตระหนักในเรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และต่อไปในอนาคตเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีวินัยการจราจร เช่น หลักการพื้นฐานของการเคารพกฎจราจร ได้แก่ การไม่ดื่มสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ เมาไม่ขับ ไม่ขับรถเร็ว หรือประมาท ไม่เป็นคนอารมณ์ร้อน การมีน้ำใจบนท้องถนนที่นับวันสิ่งดี ๆ เหล่านี้จะหายากมากขึ้นทุกวัน

**วัตถุประสงค์การวิจัย**

1. เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา
2. เพื่อศึกษาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจากการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา
3. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านอื่นๆ ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปี และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา

**วิธีการดำเนินการวิจัย**

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาปีการศึกษา 2557 จำนวน 330 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากจากรหัสนักศึกษา

**เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามจากกรอบแนวคิด ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยและทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับนักศึกษาที่มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับประชากรที่ศึกษา จำนวน 30 คน แล้วนำผลการทดลองใช้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .952

**การเก็บรวบรวมข้อมูล**

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยติดต่อกับสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา แจ้งนักศึกษากลุ่มตัวอย่างทราบถึงความสำคัญของการทำแบบสอบถาม โดยบอกวัตถุประสงค์ และประโยชน์ที่ได้รับจากการตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งชี้แจงลักษณะของแบบสอบถาม และวิธีการตอบให้ชัดเจน พร้อมทั้งสังเกตพฤติกรรมของการตอบแบบสอบถาม พิจารณา ตรวจสอบ คัดเลือก ความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

**การวิเคราะห์ข้อมูล**

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมประยุกต์ด้านคอมพิวเตอร์สำหรับสำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

1. วิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไป

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

2. วิเคราะห์ข้อมูลด้านพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการใช้การแจกแจงความถี่ ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

3. วิเคราะห์ความทดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และปัจจัยอื่น ๆ เช่น เพศ อายุ ชั้นปี และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา

**ผลการวิจัย**

**ตารางที่ 1** จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

| ข้อมูลส่วนบุคคล | จำนวน (n = 330) | ร้อยละ |
|---|---|---|
| **เพศ** | | |
| ชาย | 138 | 41.8 |
| หญิง | 192 | 58.2 |
| **อายุ** | | |
| ต่ำกว่า 18 ปี | 17 | 05.2 |
| 18 – 20 ปี | 153 | 46.4 |
| 21 - 25 ปี | 158 | 47.9 |
| 25 ปีขึ้นไป | 2 | 00.6 |
| **การสวมหมวกนิรภัย ในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์** | | |
| สวม | 96 | 29.1 |
| ไม่สวม | 234 | 70.9 |
| **ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์** | | |
| น้อยกว่า 1 ปี | 27 | 08.2 |
| 2 ปี | 0 | 00.0 |
| 3 ปี | 0 | 00.0 |
| มากกว่า 3 ปี | 303 | 91.8 |

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง 192 คน คิดเป็นร้อยละ 58.2 และเพศชาย 138 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 ซึ่งมีช่วงอายุ 21 - 25 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดล้วนแต่ขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100 แต่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงแค่ 96 คน คิดเป็นร้อยละ 29.1 และไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มากถึง 234 คน คิดเป็นร้อยละ 70.9 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มากกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 91.8 และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แต่หมดอายุ คิดเป็นร้อยละ 47.6 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 43.6

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

**ตารางที่ 2** แสดงจำนวนและร้อยละของการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา จำแนกตามเพศ

| การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ | สวม (n = 96) | | ไม่สวม (n = 234) | |
|---|---|---|---|---|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| **เพศ** | | | | |
| ชาย | 46 | 33.3 | 92 | 66.6 |
| หญิง | 50 | 26.0 | 142 | 74.0 |

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศหญิงและเพศชาย มีจำนวนนักศึกษาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่านักศึกษาที่สวมหมวกนิรภัยในเพศชายมากถึง 92 คน คิดเป็นร้อยละ 66.6 ส่วนในเพศหญิง 142 คน คิดเป็นร้อยละ 74.0

**ตารางที่ 3** แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการสวมหมวกนิภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา (n = 330)

| ตัวแปร | $\bar{x}$ | 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 |

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา มีคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับ ดี ($\bar{x}$ = 3.19, S.D. = 0.44) การรับรู้ความรุนแรง อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x}$ = 3.68, S.D. = 0.28) การรับรู้ประโยชน์ อยู่ในระดับดี ($\bar{x}$ = 3.09, S.D. = 0.50) และการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับไม่ดี ($\bar{x}$ = 2.50, S.D. = 0.82)

**ตารางที่ 4** สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) ประสิทธิภาพของการพยากรณ์ (R2) และค่าความเปลี่ยนแปลงของประสิทธิภาพการพยากรณ์ที่เปลี่ยนไปจากเดิมเมื่อเพิ่มตัวแปรพยากรณ์ที่ดีทีละตัว (R2change) พร้อมทดสอบนัยสำคัญทางสถิติตามวิธีวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบสเต็ปไวส์

| ตัวแปร | R | R2 | R2change | F |
|---|---|---|---|---|
| การรับรู้อุปสรรค | .740 | .548 | .548 | 397.917** |
| การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุ | .836 | .698 | .150 | 378.531** |
| การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี | .842 | .709 | .011 | 264.662** |
| การรับรู้อุปสรรค, อุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี, การรับรู้ความรุนแรง | .846 | .715 | .006 | 204.153** |

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2564)
ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

จากตารางที่ 4 พิจารณาตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุดเข้ามาก่อน คือ การรับรู้อุปสรรค มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .740 ซึ่งสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์ร้อยละ 54.80 เมื่อเพิ่มตัวแปรประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุเข้าไป พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเท่ากับ .836 สัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพการพยากรณ์ร้อยละ 69.80 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 15 เมื่อเพิ่ม ตัวแปรช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี เข้าไป พบว่า ค่าสัมประสิทธิสหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเท่ากับ .842 มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 70.90 ประสิทธิภาพในการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเพิ่มตัวแปรพยากรณ์การรับรู้ความรุนแรงเข้าไป พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเพิ่มขึ้นเป็น .846 มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีประสิทธิภาพของการพยากรณ์เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 71.50 ประสิทธิภาพการพยากรณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6

**ตารางที่ 5** สัมประสิทธิ์ของตัวแปรพยากรณ์ที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

| ตัวแปร | b | β | S.E.b | 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 | | | | |
| R2 = .715 | | | | |
| S.E.est = .131 | | | | |
| F = 204.153** | | | | |

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 5 ตัวแปรการรับรู้อุปสรรค, ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง ตัวแปรทั้ง 4 ตัวนี้ สามารถพยากรณ์การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ เท่ากับ .846 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของประสิทธิภาพการพยากรณ์เท่ากับ .131 และมีประสิทธิภาพของการพยากรณ์ ร้อยละ 71.50 โดยตัวแปรพยากรณ์ การรับรู้อุปสรรค ประการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ อายุต่ำกว่า 18 ปี และการรับรู้ความรุนแรง มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ .347, -.347, -.070 และ .085 ตามลำดับ สมการพยากรณ์การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (Y) โดยใช้ตัวแปรพยากรณ์ ทั้งหมดสามารถนำค่าที่ได้มาเขียนสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$Y'$ = 1.237 + .347 (การรับรู้อุปสรรค) - .347 (ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ) - .070 (อายุต่ำกว่า 18 ปี) + .085 (การรับรู้ความรุนแรง)

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$Z'$ = 1.162 (การรับรู้อุปสรรค) - .575 (ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ) -.108 (อายุต่ำกว่า 18 ปี) + .098 (การรับรู้ความรุนแรง)

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

**อภิปรายผล**

จากการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้ ผลการสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพียง 23.3 อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะในเขตพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้มีข้อยกเว้นการใช้หมวกนิรภัย เมื่อเข้าสู่พื้นที่ด่านตรวจ พื้นที่ปลอดภัย (safety zone) และการกำหนดพื้นที่ความปลอดภัย หรือเซฟตี้โซน คือ 5 อำเภอ ของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ คือ อำเภอในจังหวัดปัตตานี อำเภอในจังหวัดยะลา และอำเภอในจังหวัดนราธิวาส ทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้หมวกนิรภัยกันน้อยลง สอดคล้องกับงานวิจัยของยุพา หงษ์วะชิน (Yupha Hongwachin, 1999) ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำนวน 340 คน พบว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับบุญเลิศ ลิ้มทองกุล และคณะ (Boonlert Limthongkul et al., 2001) ที่ศึกษาเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง

จากการศึกษาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ และช่วงอายุต่ำกว่า 18 สามารถพยากรณ์การใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเป็นตัวแปรหนึ่งที่สามารถพยากรณ์ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษา ซึ่งพบว่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถบ่งชี้ว่าการที่นักศึกษามีการรับรู้ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ส่งผลให้นักศึกษามีพฤติกรรมใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น อาจเป็นเพราะว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มองเห็นผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเล็กน้อย หรือรุนแรงก็ย่อมมีการสูญเสียเกิดขึ้น ซึ่งเป็นภาวะที่กลุ่มตัวอย่างไม่ปรารถนาและต้องการที่จะหลีกเลี่ยง (Becker, & Maiman, 1974) ผลการศึกษานี้ สอดคล้องกับการศึกษาของรัชยา รัตนะถาวร (Ratchaya Rattanatavorn, 2003) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า ปัจจัยนำ ได้แก่ การับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 การรับรู้อุปสรรคของการใช้หมวกนิรภัย ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์และทำให้สามารถทราบถึงพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาได้ การรับรู้ถึงอุปสรรคของการใช้หมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รัชยา รัตนะถาวร (Ratchaya Rattanatavorn, 2003) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า การับรู้อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่ไม่สอดคล้องกับ Jonathan, & Boston (1996) ได้ศึกษาเชิงสำรวจเกี่ยวกับอุปสรรคของการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นใน Southeastern Minnesota 3 แห่ง กลุ่มตัวอย่าง 4,224 คน พบว่า วัยรุ่นคิดว่าการใช้หมวกนิรภัยไม่สุขสบาย น่ารำคาญ ร้อน และทำให้วัยรุ่นไม่ต้องการใช้หมวกนิรภัย ไม่สอดคล้องกับการคาดการณ์ล่วงหน้าของบุคคลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยของบุคคลในทางลบ (Strecher, & Rosebstock, 1997 as cited in Pornsuk Hunnirun, 2002)

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2564)
ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

ประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุของนักศึกษานั้น ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา สอดคล้องกับการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวีสุข (Wilaiporn Santhaweesuk, 2001) ที่ว่าประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นคุณลักษณะส่วนบุคคล และเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย โดยประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เพราะการได้รับอุบัติเหตุจะทำให้รับรู้ถึงสภาวะคุกคามของอุบัติเหตุและผลกระทบที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (Chalearmkwan Srisuwan, 1998) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับสุจิตรา ทัดเที่ยง (Sujitra Tudtheang, 1992) พบว่า ผู้ที่มีจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่ำ จะเป็นผู้ที่มีความตั้งใจที่จะใช้หมวกนิรภัยสูง อายุต่ำกว่า 18 ปี ซึ่งตัวแปรนี้ยังเป็นอีกหนึ่งตัวแปรที่สามารถบอกพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษา ช่วงอายุที่ต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมนิรภัยขณะขับขี่รกจักรยานยนต์ และสรุปได้ว่าช่วงอายุที่น้อยนั้นส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปตามทฤษฎีของเพียเจต์ พบว่า เป็นวัยที่พัฒนาการเชาวน์ปัญญา และความคิดเห็นของเด็กเป็นขั้นสุดยอด คือ เด็กในวัยนี้จะเริ่มคิดเป็นผู้ใหญ่ ความคิดแบบเด็กสิ้นสุดลง เด็กสามารถที่จะคิดหาเหตุผลนอกเหนือไปจากข้อมูลที่มีอยู่สามารถที่จะคิดเป็นนักวิทยาศาสตร์ สามารถที่จะตั้งสมมุติฐานและทฤษฎี และเห็นว่าความจริงที่เห็นด้วยกับการรับรู้ไม่สำคัญเท่ากับการคิดถึงสิ่งที่อาจเป็นไปได้ (Possibility) เพียเจต์ได้สรุปว่า “เด็กวัยนี้เป็นผู้ที่คิดเหนือไปกว่าสิ่งปัจจุบัน สนใจที่จะสร้างทฤษฎีเกี่ยวกับทุกสิ่งทุกอย่าง และมีความพอใจที่จะคิดพิจารณาเกี่ยวกับกับสิ่งที่ไม่มีตัวตน หรือสิ่งที่เป็นนามธรรม สอดคล้องกับงานวิจัยของรัชยา รัตนะถาวร (Ratchaya Rattanatavorn, 2003) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งพบว่า ปัจจัยทางชีวสังคมส่งผลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งได้แก่ อายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และสอดคล้องกับ Binoco, Trani, Santoro, & Angelillo (2005) พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนวัยรุ่นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศอิตาลี โดยสุ่มกลุ่มตัวอย่างนักเรียนวัยรุ่น โรงเรียนมัธยมศึกษาในเมือง Catanzaro จำนวน 412 คน อายุ 14-19 ปี พบว่าการใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 34.7 และ 33.7 ตามลำดับ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุใน 12 เดือนที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 17 การใช้หมวกนิรภัยเป็นประจำขึ้นอยู่กับการใช้หมวกนิรภัยของสมาชิกในครอบครัว เพื่อน นักเรียนวัยรุ่นเห็นด้วยกับการบังคับใช้หมวกนิรภัย

**ข้อเสนอแนะ**

**ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้**

1. เพื่อให้นักศึกษามีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

2. จัดอบรมเกี่ยวกับความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นนักศึกษาใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้นักศึกษาเกิดพฤติกรรมที่ถูกต้อง มีความเข้าใจว่า การเกิดอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นผลลัพธ์เกิดจากการกระทำของตนเอง และจะต้องควบคุมตนเองที่จะไม่ให้เกิดอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

3. การรณรงค์การใช้หมวกนิรภัย ควรมุ่งเน้นถึงการรับรู้ความรุนแรงของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

**ข้อเสนอแนะการทำวิจัยในครั้งต่อไป**

1. ทำการศึกษาวิจัยถึงปัจจัยที่จะส่งผลโดยใช้ทฤษฎีอื่น ๆ ส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจากกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดอื่น ๆ เพื่อนำผลการวิจัยมาหาข้อสรุปในการกำหนดแนวทางการป้องกัน และการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เหมาะสมต่อไป

3. การใช้วิธีการอื่น ๆ ในการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เช่น การเก็บข้อมูลโดยการสังเกต การเฝ้าระวังพฤติกรรมความปลอดภัย เป็นต้น

4. จัดรูปการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้รายละเอียดเกี่ยวกับการสังเกต และความรู้สึกได้มากขึ้น ในอันจะเป็นประโยชน์ในการป้องกัน และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เหมาะสมต่อไป

## References

Becker, M.H., & Maiman L.A. (1974). The health belief: Origins and corrdlates, In Psychological Theory, *Health Education Mono Graphs, 2*, 300 - 385.

Bianco, A., Trani, F., Saantoro G.,Angellio, IF. (2005). Adolescents' attitudes and behavior towards motorcycle helmet use in ltaly. *Eur J Pediatar, 64*(4), 207 – 211.

Boonlert Limthongkul et al. (2001). *Study no accidents on the roads, Phitsanulok. Annual Report 1998 Ministry of Public Health*. Phitsanulok.

Chalermkwan Srisuwan. (1998). *Factors affecting accident preventive behaviors of injured Motorcyclist at Emergency Room in Police General Hospital* (Master's thesis), Srinakharinwirot University.

Hein Zelman, F. (1962). Factor in prophylaxis behavior in treating rheumatix fever. An exploratory study. *Journal Health Human Behavior, 3*(3), 73 - 81.

Jonathan and Boston. (1996). *Public Management, The New Zealand Model*. Auckland: Oxford University Press.

Kiatisuda Thawornsak. (2012). *Report of Department of Land Transport*. Uthai Thani.

Prapatsorn Pornwatthana. (2005). *Motorcycle accident risk behavior of involved motorcycle accident patient's family at Nakhon Nayok Hospital* (Master's thesis), Kasetsart University.

Pornsuk Hunnirun. (2002). Behavioral Science in Health Education. Faculty of Physical Education. Srinakharinwirot University. Bangkok.

Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation. (2012). *Motorcycle Safety*. Retrieved from http://www.roadsafetythai.org/project-Motorcycle%20Safety-6.html

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2564)
ISSN Online 2697-5793
ISSN Print 2673-0952

Ratchaya Rattanatavorn. (2003). *Factor affecting motorcycle accident prevention behavior of upper secondary education under the General Education Department in Amphoe Muang, Changwat Prachin Buri* (Master's thesis), Kasetsart University.

Sujitra Tudtheang. (1992). *Factors relating to the intention to use a safety helmet of motorcycle operators* (Master's thesis), Mahidol University.

Wilaiporn Santhaweesuk. (2001) *Prevention of motorcycle accidents among Benchama Maharat school students Ubon Ratchathani Province*. Chiang Mai University.

World Health Organization. (2004). *WHO definition of health*. Retrieved from http://www.who.int/about/definition/en/print.html

Yupha Hongwachin. (1999). *Helmet wearing behavior of motorcyclists Muang Chachoengsao Municipality* (Master's thesis), Mahidol University.

Received: April, 3, 2018
Revised: July, 6, 2018
Accepted: July, 12, 2018