

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา Motorcycle Accident Prevention Behaviours of Students Faculty of Public Health, Nakhon Ratchasima Rajabhat University

ธวัชชัย เอกสันติ, วท.ม. (Thawatchai Aeksanti, M.Sc.)^{1*}

กมลทิพย์ ลมไธสง, ส.บ. (Kamonthip Lomthaisong, B.Sc.)²

นิสราต์ มุลกระโทก, ส.บ. (Nisarath Munkratoke, B.Sc.)³

อนุสา ชินราช, ส.บ. (Anusa Chinnarat, B.Sc.)⁴

ศิริกัญญา ฤทธิแปลก, ป.ด. (Sirikanya Ridthplake, Ph.D.)⁵

Received : August 15, 2021

Revised : November 3, 2021

Accepted : November 4, 2021

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์: การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิเคราะห์ภาคตัดขวาง เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์กับการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

วิธีการวิจัย: กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวน 206 คน สุ่มตัวอย่างแบบง่าย เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้น วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าพิสัย และหาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการวิจัย: พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 86.9 มีทักษะอยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 86.8 การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 65.9 แต่พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 60.2

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่มีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) ($r = 0.302, 0.278$ และ 0.379 ตามลำดับ)

คำสำคัญ: ความรู้, ทักษะ, พฤติกรรม, การป้องกันอุบัติเหตุ, จักรยานยนต์

^{1,2,3,4}คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

(Community Health Department, Faculty of Public Health, Nakhon Ratchasima Rajabhat University, Nakhon Ratchasima Province)

⁵คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

(Faculty of Nursing, Nakhon Ratchasima Rajabhat University, Nakhon Ratchasima Province)

*ผู้เขียนหลัก (Corresponding author)

E-mail: thawatchai.a@nrru.ac.th

Abstract

Objectives: This cross-sectional analytical research aimed to study levels of knowledge, attitude, behaviour of motorcycle driving and factors associated with accident prevention among students Faculty of Public Health, Nakhon Ratchasima Rajabhat University.

Methods: The subjects of the study included 206 students of the Faculty of Public Health, Nakhon Ratchasima Rajabhat University. Using a simple random sampling method, data were collected by a questionnaire developed by the researchers. The data was analyzed by calculating the frequency, percentage, mean, standard deviation and range. Pearson product moment correlation was used for analysis of factors associated with accident prevention among the students.

Results: The study showed that most of the students had motorcycle driving knowledge at a good level (86.9%) and attitude at a high level (86.8%). For motorcycle driving behaviour most of the students were at a high level (65.9%). On the other hand, it was found that the prevention of motorcycle accidents of most of the student was at the moderate level (60.2%).

The results of the correlation analysis using Pearson's correlation coefficient showed that knowledge, attitude and driving behavior statistically significant associated with prevention of motorcycle accidents ($p < .001$) ($r = 0.302, 0.278$ and 0.379 respectively).

Keywords: knowledge, attitude, behaviour, accident prevention, motorcycle

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (road accidents) คือปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นหนึ่งในสาเหตุการตาย 3 อันดับแรกของผู้มีอายุระหว่าง 15-59 ปี (สำนักงานพัฒนาโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ, 2564) องค์การอนามัยโลกรายงานว่าประเทศไทย เป็น 1 ใน 10 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก และอยู่อันดับ 9 ของโลก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุด อยู่ที่ 32.7 คน ต่อประชากร 1 แสนคน (WHO, 2018) ทั้งนี้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.4 และมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2564) จากสถิติสาธารณสุข อุบัติเหตุการขนส่ง ตั้งแต่ปี 2558-

2562 พบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี (กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงสาธารณสุข, 2562) โดยสถิติในช่วง 7 วันอันตราย ของเทศกาลสงกรานต์ หรือวันขึ้นปีใหม่ไทย ในเดือนเมษายน พ.ศ.2564 มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนทั้งสิ้น 2,365 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตรวม 277 ราย และผู้บาดเจ็บรวม 2,357 ราย โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 83.65 รองลงมาเป็นรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 7.60 รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.14 และรถบรรทุก ร้อยละ 1.14 ตามลำดับ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงสูงและมีแนวโน้มที่ไม่ลดลง โดยกลุ่มช่วงอายุที่มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุดเกิดในช่วงอายุ 15 - 19 ปี โดยเฉพาะในกลุ่มรถจักรยานยนต์ ซึ่งถือเป็นรูปแบบการเดินทางหลักของประชาชนไทย ถึงแม้ว่าสถานการณ์ โรคติดเชื้อโควิด-19 จะส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตลดลง แต่ยังมี

นับว่าเป็นสถิติที่สูงกว่าค่าเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คณะพงศ์ จินวงษ์, 2564) เมื่อพิจารณาสถิติของจังหวัด นครราชสีมา รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 7 วันอันตราย ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 3 ปีย้อนหลัง ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2562 พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในประเทศไทย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2564) และช่วงอายุที่ประสบอุบัติเหตุ ระหว่าง 10-24 ปี มีจำนวนมากถึงร้อยละ 36 ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (กระทรวงสาธารณสุข, 2564) จึงสะท้อนให้เห็นว่า ช่วงอายุที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือเยาวชน ซึ่งอยู่ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา

หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) คือ เรื่องสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งมีความมุ่งหมายที่จะลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เพราะอุบัติเหตุจราจรทางถนนส่งผลทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความพิการตามมาจำนวนมาก และยังเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้กลุ่มประชากรโลกในวัยหนุ่มสาวเสียชีวิตมากที่สุด (WHO, 2018) ทั้งนี้หากพิจารณาผลกระทบจากอุบัติเหตุส่งผลให้เกิดความสูญเสียในหลายมิติ ทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียของครอบครัวผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต ตลอดจนถึงผลกระทบต่อประเทศชาติ เช่น ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลตลอดจนการขาดผลผลิตจากการสูญเสียผู้ที่เสียชีวิตหรือผู้พิการจากอุบัติเหตุ โดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ คิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) (WHO, 2020)

จากการทบทวนวรรณกรรมตามแนวคิดของบลูม (Bloom, 1964) เรื่องกระบวนการเชื่อมโยงอย่างเป็นขั้นตอนของการเกิดพฤติกรรมที่ต้องการ ประกอบด้วย 1) ความรู้ (knowledge) เป็นกระบวนการทางสมองที่มีขั้นตอนในการพัฒนาทางด้านสติปัญญาเกี่ยวข้องกับการรับรู้การจำข้อเท็จจริงต่างๆ เพื่อใช้มาประกอบในการตัดสินใจ 2) ทศนคติ (attitude) เป็นกระบวนการ

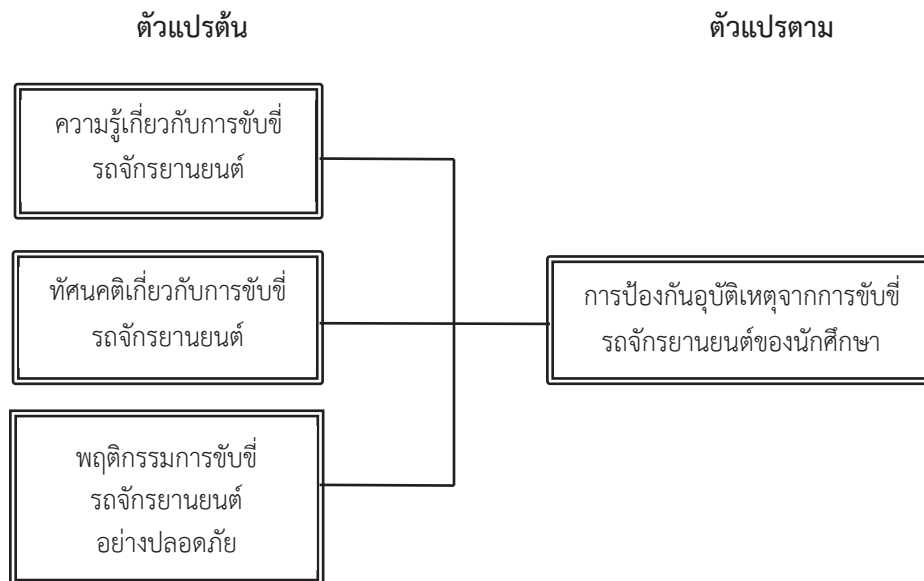
ทางด้านจิตใจ อารมณ์ความรู้สึก ความสนใจ ทำที่ความชอบ ค่านิยม การให้คุณค่า การแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ รวมไปถึงความเชื่อช่วยบอกแนวโน้มของบุคคลในการกระทำ และ 3) การปฏิบัติ (skills or practice) เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออก ทางร่างกาย ต้องอาศัยความรู้และทัศนคติทำให้เกิดการปฏิบัติเป็นขั้นสุดท้าย ต้องใช้ระยะเวลา และการตัดสินใจหลายขั้นตอน จากการศึกษาของ กุลธิดา ท่าทราย พิรัชญา มุสิกพงศ์ และฤทธิรงค์ พันธดี (2564) เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้นำกรอบแนวคิดความรู้ ทศนคติและพฤติกรรมมาใช้ในการวิจัย ผลพบว่าความรู้ ทศนคติด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 5

สำหรับกลุ่มนักศึกษาในสถานศึกษา จากการศึกษาของ พนิดา เทพชาลี (2562) พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พบมากในกลุ่มนักศึกษา คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะคิดว่าไม่สะดวก ระยะการเดินทางไม่ไกลมากคงไม่เป็นอะไร นอกจากนี้พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรม การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอยู่เสมอ ซึ่งเป็นการสร้างความเสี่ยงให้กับทั้งตนเองและผู้ร่วมทาง ทำให้เสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมไปถึงใบสั่งข้อหาขับรถเร็วเกินกำหนด (ชนาภัทร บุญประสม, 2558) โดยจังหวัดนครราชสีมา พบยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 80.15 รองลงมาคือ รถกระบะ ร้อยละ 6.87 และรถจักรยานยนต์โดยสารสาธารณะ ร้อยละ 6.11 (สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครราชสีมา, 2561)

ข้อมูลข้างต้นชี้ให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตสูงสุด และจากศึกษาเบื้องต้น (preliminary study) โดยทีมวิจัยในช่วงเปิดภาคเรียน พบว่า นักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางจากที่พักมา

มหาวิทยาลัย และใช้ในการเดินทางสัญจรระหว่างอาคารเรียนต่างๆ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เนื่องจากเป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในสาขาวิชาด้านสุขภาพซึ่งมีองค์ความรู้ในด้านสุขภาพ จึงควรตระหนักและให้ความสำคัญในความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพื่อให้ได้ทราบข้อมูล และนำไปสู่การหาแนวทางวางแผนป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิเคราะห์ภาคตัดขวาง (cross-sectional analytical research)

4.1 ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ ภาควิชาอนามัยมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวน 424 คน (สำนักรส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียนมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ปีการศึกษา 2563)

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยกับการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

4.2 กลุ่มตัวอย่างที่เก็บรวบรวมข้อมูล คือนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวน 206 คน เนื่องจากทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน (finite population) จึงใช้สูตรคำนวณของยามาเน (Yamane, 1973) โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ .05 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sampling) วิธีการสุ่มโดยการจับฉลาก

เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเข้าศึกษา คือ นักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาที่ใช้จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางเป็นประจำทุกวัน

4.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (questionnaire) ที่พัฒนาขึ้นจากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (content validity) ความครอบคลุมของเนื้อหา และด้านการใช้ภาษา ความเหมาะสมความถูกต้อง ความสมบูรณ์ของข้อคำถาม โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ได้ค่า Index of item objective congruence : IOC รายข้อระหว่าง 0.67-1.00 หากข้อคำถามใดมีค่าต่ำกว่า 0.50 จะนำมาปรับปรุงแก้ไข จากนั้นนำไปทดลองใช้แบบสอบถาม (try out) จำนวน 30 คน วิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วยวิธีการของครอนบาค (Cronbach's method) เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (coefficient of alpha) ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ด้านความรู้ เท่ากับ 0.72 ด้านทัศนคติ เท่ากับ 0.81 ด้านพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เท่ากับ 0.72 และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.72 โดยแบบสอบถามการวิจัยครั้งนี้ ประกอบไปด้วยข้อคำถาม 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป จำนวน 12 ข้อ ประกอบด้วย ข้อคำถามเกี่ยวกับ เพศ อายุ ชั้นปี คณะ/สาขา การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ของท่านมีการต่อ พ.ร.บ. ทุกปีหรือไม่ ระยะทางในการเดินทางมามหาวิทยาลัย ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ได้รับบาดเจ็บจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ส่วนที่ 2 แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ มีลักษณะเป็นข้อคำถาม-ตอบ หากเป็นข้อคำถามเชิงบวก ตอบใช่

1 คะแนน ตอบไม่แน่ใจ หรือ ไม่ใช่ 0 คะแนน ส่วนข้อคำถามเชิงลบ ตอบใช่หรือไม่แน่ใจ 0 คะแนน ตอบไม่ใช่ 1 คะแนน เกณฑ์การแปลผลแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ความรู้อยู่ในระดับดี (คะแนน 12-15) ความรู้อยู่ในระดับปานกลาง (คะแนน 9-11) ความรู้อยู่ในระดับต่ำ (คะแนน 0-8)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 14 ข้อ มีลักษณะเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) โดยมีเกณฑ์ให้คะแนนในข้อคำถามเชิงบวก คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง 5 คะแนน เห็นด้วย 4 คะแนน ไม่แน่ใจ 3 คะแนน ไม่เห็นด้วย 2 คะแนน ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1 คะแนน ส่วนข้อคำถามเชิงลบจะให้คะแนนตรงกันข้ามกับเชิงบวก แปลผลด้วยการหาพิสัยช่วงคะแนน โดยใช้คะแนนสูงสุดลบด้วยคะแนนต่ำสุด แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ทัศนคติระดับสูง(คะแนน 52-70) ระดับปานกลาง(คะแนน 33-51) ระดับต่ำ(คะแนน 14-32)

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จำนวน 10 ข้อ การให้คะแนนคำตอบเชิงบวก คือ ปฏิบัติเป็นประจำ 4-7 วันในหนึ่งสัปดาห์ ให้ 3 คะแนน ปฏิบัติเป็นบางครั้ง 1-3 วันในหนึ่งสัปดาห์ ให้ 2 คะแนน และไม่ได้ปฏิบัติเลยในหนึ่งสัปดาห์ ให้ 1 คะแนน ส่วนข้อคำถามเชิงลบจะให้คะแนนตรงกันข้ามกับเชิงบวก แปลผลโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ พฤติกรรมระดับดี (คะแนน 24-30) พฤติกรรมระดับปานกลาง (คะแนน 17-23) พฤติกรรมระดับไม่ดี (คะแนน 10-16)

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 14 ข้อ การให้คะแนนคำตอบเชิงบวก คือ ทำเป็นประจำใน 4-7 วันต่อสัปดาห์ ให้ 3 คะแนน ทำเป็นบางครั้งใน 1-3 วันต่อสัปดาห์ ให้ 2 คะแนน และไม่ได้ทำเลยต่อสัปดาห์ ให้ 1 คะแนน ส่วนข้อคำถามเชิงลบจะให้คะแนนตรงกันข้ามกับเชิงบวก แปลผลโดยใช้เกณฑ์ของเบสท์ (Best, 1981) แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง(คะแนน 34-42) ระดับปานกลาง (คะแนน 24-33) ระดับต่ำ(คะแนน 14-23)

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยนักวิจัยได้ติดต่อประสานงานกับหัวหน้าห้องเรียนทุกชั้นปี เพื่อขอความร่วมมือและแจ้งช่วงเวลานัดหมาย จากนั้นนักวิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามนัดหมาย โดยชี้แจงรายละเอียดและแจ้งวัตถุประสงค์การวิจัย ก่อนให้นักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ตอบแบบสอบถาม ได้รับแบบสอบถามคืน 206 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100

4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์วิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.5.1 สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ระดับความรู้ ทักษะ ทักษะการขับขี่ และการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าพิสัย

4.5.2 สถิติเชิงอนุมาน (inferential statistics) วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา ด้วยสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment correlation coefficient) โดยมีการทดสอบข้อมูลว่าเป็นไปตามเงื่อนไขของการใช้สถิติ คือ ข้อมูลมีการแจกแจงปกติ และเป็นตัวแปรต่อเนื่อง

4.6 จริยธรรมการวิจัย และการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เลขที่ใบรับรอง HE-053-2563 จากนั้นนักวิจัยจึงเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง ดำเนินการแนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย ขั้นตอนการตอบแบบสอบถามเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างทราบ และเปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่างได้ซักถาม หากมีข้อสงสัย พร้อมทั้งชี้แจงว่าการให้ข้อมูลครั้งนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจ กลุ่มตัวอย่างไม่ต้องการให้ข้อมูลเรื่องใดก็ได้ โดยไม่มีผลกระทบใดๆ ข้อมูลที่ได้จะถือเป็นความลับ และนักวิจัยจะนำเสนอเป็นภาพรวมเพื่อประโยชน์ในทางวิชาการเท่านั้น

5. ผลการวิจัย

5.1 ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างเพศหญิง ร้อยละ 92.7 อายุเฉลี่ย 19.69 ปี (S.D.=1.58) กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 3 ร้อยละ 33.5 เรียนในสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน ร้อยละ 50.5 และเรียนสาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ร้อยละ 49.5 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 57.3 มีการต่อ พรบ.รถจักรยานยนต์ทุกปี ร้อยละ 96.1 ระยะทางการเดินทางมามหาวิทยาลัยไม่เกิน 3 กิโลเมตร ร้อยละ 56.4 ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ที่ 10-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 64.0 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.6 ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.9 เคยได้รับใบสั่งจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ร้อยละ 14.1 และพบว่าส่วนใหญ่ เคยได้รับใบสั่งในข้อหา ไม่สวมหมวกนิรภัย มากถึง ร้อยละ 78.8

5.2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีความรู้ที่ไม่ถูกต้อง ได้แก่ การผ่าไฟแดงสามารถทำได้หากมีเหตุจำเป็น เช่น รีบไปมหาวิทยาลัยหรือรีบไปทำธุระ ร้อยละ 21.4 การมีผู้โดยสารมากกว่าหนึ่งคนสามารถทำได้หากผู้ขับขี่มีความชำนาญ ร้อยละ 18.4 ไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยวหากต้องการที่จะเลี้ยวกะทันหัน และการขับแซงซ้ายทำให้ถึงปลายทางโดยเร็ว ร้อยละ 13.6 และ 12.1 ตามลำดับ

ระดับความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 86.9 ระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.1 ระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 1.0 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ระดับความรู้ด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=206)

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ดี (12-15 คะแนน)	179	86.9
ปานกลาง (9 – 11 คะแนน)	25	12.1
ต่ำ (0 – 8 คะแนน)	2	1.0
Mean = 13.73, S.D. = 1.73, Min = 6.00, Max = 15.00		

5.3 ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

สำหรับทัศนคติด้านลบเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติทางด้านลบเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ได้แก่ การสวมหมวก

นิรภัยเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะทำให้ผมเสียทรง คิดเป็น ร้อยละ 10.2 สำหรับระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 86.8 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 13.2 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ระดับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=206)

ระดับทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
สูง (52 – 70 คะแนน)	179	86.8
ปานกลาง (35 – 51 คะแนน)	27	13.2
ต่ำ (14 – 32 คะแนน)	-	-
Mean = 60.75, S.D. = 6.29, Min = 45, Max = 70		

5.4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีประเด็นพฤติกรรมที่ปฏิบัติเป็นประจำที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ

ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 33.5 ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า ร้อยละ 18.9 ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่เมาสุราหรือดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 7.3 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (n=206)

ข้อ	รายละเอียด	จำนวน (ร้อยละ)		
		ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติเลย
คำถามเชิงบวก				
1	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	162 (78.6)	44 (21.4)	0
2	ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว	157 (76.2)	49 (23.8)	0
3	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเลี้ยว	139 (67.5)	67 (32.5)	0
4	ท่านขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน	144 (69.9)	62 (30.1)	0
5	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ	149 (72.3)	57 (27.2)	0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (n=206) (ต่อ)

ข้อ	รายละเอียด	จำนวน (ร้อยละ)		
		ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติเลย
คำถามเชิงลบ				
6	ท่านใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	69 (33.5)	113 (54.9)	24 (11.7)
7	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วมากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	20 (9.7)	118 (57.3)	68 (33.0)
8	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า	39 (18.9)	92 (44.7)	75 (36.4)
9	ท่านพูดคุยกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	16 (7.8)	106 (51.5)	84 (40.8)
10	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่เมาสุราหรือดื่มแอลกอฮอล์	15 (7.3)	57 (27.7)	134 (65.0)

ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 65.9 รองลงมา คือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 34.1 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=206)

ระดับพฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ดี (24 – 30 คะแนน)	136	65.9
ปานกลาง (17 – 23 คะแนน)	70	34.1
ไม่ดี (10 – 16 คะแนน)	-	-

Mean = 24.28, S.D. = 6.96, Min = 17, Max = 30

5.5 การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจาก มีการปฏิบัติบางครั้งในเรื่องดังต่อไปนี้ การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน หรือการซ้อนสาม คิดเป็นร้อยละ 61.2 และ การใช้

โทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 60.7 นอกจากนี้ยังพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเรื่องการขับรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 31.6 และ 30.6 ตามลำดับ ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง (n=206)

ข้อ	รายละเอียด	จำนวน (ร้อยละ)		
		ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติเลย
1.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย	124 (60.2)	81 (39.3)	1 (0.5)
2.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าทั้งกลางวันและกลางคืน	147 (71.4)	58 (28.2)	1 (0.5)
3.	ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	119 (57.8)	86 (41.7)	1 (0.5)
4.	ท่านลดความเร็วของรถเมื่อมองเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง	144 (69.6)	61 (29.6)	1 (0.5)
5.	ท่านเปิดสัญญาณไฟเมื่อต้องการที่จะเปลี่ยนช่องทางจราจร	142 (68.9)	64 (31.1)	0
6.	ท่านจอดรถหลังเส้นแนวหยุดเมื่อติดไฟแดง	120 (58.3)	86 (41.7)	0
7.	ท่านตรวจเช็คสภาพความพร้อมของรถก่อนการขับขี่	88 (42.7)	104 (50.5)	14 (6.8)
8.	ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนและรถที่มาจากทางขวามือขับผ่านไปก่อน	90 (43.7)	116 (56.3)	0
9.	ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งข้าย	15 (7.3)	11 (5.3)	180 (87.4)
10.	ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน	79 (38.3)	126 (61.2)	1 (0.5)
11.	ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	144 (69.9)	61 (29.6)	1 (0.5)
12.	ท่านใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	43 (20.9)	125 (60.7)	38 (18.4)
13.	ท่านดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อน หรือระหว่างขับขี่รถจักรยานยนต์	78 (37.9)	65 (31.6)	63 (30.6)
14.	ท่านขับขี่รถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	84 (40.8)	57 (27.7)	65 (31.6)

ระดับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ

60.2 รองลงมา คือ มีการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 39.8 ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ระดับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=206)

ระดับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
สูง (34 – 42 คะแนน)	82	39.8
ปานกลาง 24 – 33 คะแนน)	124	60.2

Mean = 34.46, S.D. = 4.21, Min = 27, Max = 42

5.6 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน สรุปได้ว่า ความรู้

ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) ในระดับน้อย ($r = 0.302$ 0.278 และ 0.379 ตามลำดับ) รายละเอียด ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปร	r	p-value
ความรู้ กับ การป้องกันอุบัติเหตุ	0.302	< 0.000
ทักษะ กับ การป้องกันอุบัติเหตุ	0.278	< 0.000
พฤติกรรมการขับขี่ กับ การป้องกันอุบัติเหตุ	0.379	< 0.000

$p < .001$

6. อภิปรายผล

จากการศึกษาความรู้ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่ และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ครั้งนี้อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

6.1 ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับสูง อาจเนื่องมาจากการได้รับการอบรมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร ก่อนสอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่หากพิจารณาจากข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างประกอบพบว่า เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเคยได้รับใบสั่งจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งส่วนใหญ่ เคยได้รับใบสั่งในข้อหา ไม่สวมหมวกนิรภัย มากที่สุด ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย ควรหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักศึกษาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงกำหนดนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตมหาวิทยาลัย เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ในข้อคำถามรายข้อ ยังพบอีกว่า กลุ่มตัวอย่าง ยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในหลายด้าน อาทิเช่น การฝ่าไฟแดงสามารถทำได้ การมีผู้โดยสารมากกว่าหนึ่งคนสามารถทำได้ ซึ่งหมายถึงการขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนสาม รวมถึงการไม่เปิดไฟเลี้ยวหากต้องการที่จะเลี้ยวกะทันหัน และการขับขี่แซงซ้าย โดยตามหลักความปลอดภัยและตามกฎหมายนั้นไม่สามารถกระทำได้ แต่ยังคงพบว่ามีนักศึกษาบางส่วนยังมีความเข้าใจว่าสามารถกระทำได้ ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นั่นเอง ดังการศึกษาของ ธัญชัย บุญหนัก, กุหลาบ รัตนสังธรรม, ชิงชัย เมธพัฒน์, และทองศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข (2560) ที่พบว่า การขับเร็ว การตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ล้วนแต่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทักษะของกลุ่มตัวอย่าง แม้ว่าส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับสูง แต่ยังคงพบว่ามีร้อยละ 10 มีทักษะอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงควรพิจารณาส่งเสริมทักษะที่ถูกต้องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักศึกษา เพื่อลดการเกิด

อุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย เนื่องจากเป็นปัจจัยหนึ่งที่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผลการศึกษาของรัตวีย์ศิริเลี้ยง (2560) พบว่า การไม่ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจร นำไปสู่พฤติกรรมการขับซิ่งที่ไม่ปลอดภัย และก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์ทั้งนี้จากผลการวิจัยครั้งนี้ มีทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในระดับต่ำ และควรได้รับการแก้ไข ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคลไม่ควรออกกฎหมายมาบังคับ และ การสวมหมวกนิรภัยเป็นอุปสรรคต่อการขับซิ่งจักรยานยนต์เพราะทำให้ผมเสียทรง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ พลไชย และอุทัยวรรณ สุกมานิล (2554) พบว่าพฤติกรรมของนักศึกษาพยาบาลมีปัญหาในการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง เพราะว่าสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มองเห็นไม่ชัด ทำให้ผมเสีย และไม่สะดวกในการพกพา นอกจากนี้มีผลการศึกษาของดิศกุล ชลศาลาสินธุ์ (2558) พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยที่สำคัญ คือ ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์และปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงโดยจัดทำในรูปแบบมาตรการ หรือการการจูงใจให้เชื่อถึงประโยชน์ที่ได้จากการสวมหมวกนิรภัย

พฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี แต่ยังคงพบพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ อันได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับซิ่งจักรยานยนต์ การขับซิ่งจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า การขับซิ่งจักรยานยนต์ในขณะที่เมาสุราหรือดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งต้องหามาตรการหรือแนวทางในการลดละเลิกพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยดังกล่าวข้างต้น

6.2 ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์กับการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับซิ่งกับการ

ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สามารถอธิบายได้ว่า ความรู้ที่ถูกต้อง มีผลต่อทัศนคติที่ดี เพราะเกิดจากความรู้อีกข้อหรือไม่ชอบ การยอมรับหรือไม่ยอมรับ อาทิ เช่น การมีความรู้เรื่องการลดผลกระทบจากการบาดเจ็บเมื่อสวมหมวกนิรภัย ก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง หากกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ระดับดี มีทัศนคติเชิงบวกในการปฏิบัติ ก็จะทำให้กลุ่มตัวอย่างเกิดการยอมรับ เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แต่ในทางตรงกันข้ามกัน หากมีทัศนคติเชิงลบ ก็จะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างขาดความใส่ใจในพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ พนิดา เทพชาลี กาญจนพร อาบสุวรรณ และนิวัฒนา เข็มสุวรรณ (2562) ที่พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.113, p. < 0.05$) นอกจากนี้มีผลการวิจัยที่ศึกษาแนวคิดของบลูม (Bloom, 1964) เกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์แตกต่างจากผลการวิจัยครั้งนี้ คือ ผลการวิจัยของ ต้นติมา สุนิวัชรานพวงษ์ (2560) พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุขับซิ่งจักรยานยนต์ ส่วนทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ดังนั้นควรมีกิจกรรมที่สร้างทัศนคติที่ดี และส่งเสริมความตระหนักในการขับซิ่งจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย รวมถึงการป้องกันในด้านพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง ขับขี่ การชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบเจอสภาพถนนที่ไม่ดี ชำรุด หรือเป็นหลุมเป็นบ่อ การขับซิ่งที่มีน้ำใจต่อผู้ใช้รถร่วมถนน การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การตรวจเช็คสภาพรถก่อนขับซิ่งทุกครั้ง การปฏิบัติตามป้ายเตือนและสัญลักษณ์ต่างๆ จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ได้ (รัตวีย์ ศิริเลี้ยง, 2560)

ดังนั้นจึงได้ข้อสรุปว่าตัวแปรที่สำคัญของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ได้แก่ ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามีผลซึ่งกันและกัน ความรู้มีผลต่อทัศนคติ ทักษะมีผลต่อการปฏิบัติ การสื่อสารจึงนับเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการเพิ่มพูนความรู้ สร้างทัศนคติและเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่เหมาะสม การสื่อสารสามารถดำเนินการได้โดยผ่านสื่อชนิดต่างๆ สื่อรณรงค์ที่นำเสนอให้นักศึกษาได้รับชม รับรู้ จนเกิดความรู้ และทัศนคติกับการใช้รถจักรยานยนต์ในด้านที่ดีจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย ซึ่งพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของวัยรุ่นส่วนใหญ่รับจาก อินเทอร์เน็ตมากที่สุด จากสติ๊กเกอร์ บิลบอร์ด โปสเตอร์ และโทรทัศน์ การนำเสนอข่าวการขับขี่ขณะมีเมาและการใช้การรณรงค์สื่อสารการตลาด การรณรงค์ข้อมูลข่าวสารประกาศในบริการสาธารณะทำให้ตระหนัก การแนะนำสั่งสอนโดยบุคคลที่มีชื่อเสียงสามารถนำมาเป็นแนวทางการป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ทั้งนี้ควรมีการขับเคลื่อนนโยบายของมหาวิทยาลัย ประสานสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมต่างๆ ทางเว็บไซต์ของมหาวิทยาลัยและสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของนักศึกษาร่วมด้วย

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยครั้งนี้ไปใช้

ด้านนโยบาย มหาวิทยาลัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ควรจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรสำหรับเขตชุมชนและในสถานที่ราชการ อาทิเช่น การฝ่าไฟแดง การขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนสาม การไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว และการขับขี่แซงซ้าย รวมถึง การมีนโยบายให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัย 100% ในเขตมหาวิทยาลัย เป็นต้น

ด้านการปฏิบัติ มหาวิทยาลัยและบุคลากรสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องในการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถนำข้อมูลพื้นฐานไปใช้เป็นแนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นลดพฤติกรรมเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้ศึกษาเพียงคนเดียว ดังนั้นควรมีการศึกษาในนักศึกษาทุกคณะวิชา และทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เนื่องจากในการศึกษานี้พบว่า ระดับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จึงควรสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้รายละเอียดครบถ้วน และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนการดำเนินงานต่อไปได้มากยิ่งขึ้น รวมถึงควรดำเนินการวิจัยหาแบบการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เพื่อช่วยลดอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

8. เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงสาธารณสุข. (2564). ระบบรายงานการตายตามสาเหตุ ข้อมูลปี 2553 – 2562. สืบค้น 22 พฤษภาคม 2564, จาก <https://www.hiso.or.th/thaihealthstat/system/index.php?t=03>
- กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงสาธารณสุข. (2562). สถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2562. สืบค้น 15 กุมภาพันธ์ 2564, จาก https://bps.moph.go.th/new_bps/sites/default/files/statistic62.pdf

3. ดิสกุล ชลศาลาสินธุ์, และคณะ. (2560). การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยโดยทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ. *วารสารวิชาการครุศาสตร์อุตสาหกรรม พระจอมเกล้าพระนครเหนือ*, 8(1), 26-35.
4. ต้นติมา สุนิวัชรานพวงษ์. (2560). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามาริบัติกรุงเทพมหานคร. *วิทยานิพนธ์หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก กรุงเทพมหานคร*.
5. บรรจง พลไชย และอุทัยวรรณ สุกิมานิล. (2554). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม. *วารสารการพยาบาลและสุขภาพ*, 5(2), 117-127.
6. ชนาภัทร บุญประสม และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ. (2561). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก. *วารสารการพยาบาลและสุขภาพ*, 11(2), 155-164.
7. ธนะพงศ์ จินวงษ์. (2564). อุบัติเหตุทางถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ. *วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย*, 1(1), 71-76.
8. ธัญชัย บุญหนัก, กุหลาบ รัตนสังธรรม, ชิงชัย เมธพัฒน์, และทนต์ศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข. (2560). รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความบกพร่องของผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรม. *วารสารวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ*, 11(2), 60-70.
9. พนิดา เทพชาติ, กาญจนพร อาบสุวรรณ และนิวัฒนา เข้มสุวรรณ. (2562). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ภาคการศึกษาเพื่อป้องกัน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. *การประชุมวิชาการระดับชาติ วิทยาลัยนครราชสีมา ครั้งที่ 6 ประจำปี พ.ศ. 2562 (หน้า 873 - 882)*. นครราชสีมา : วิทยาลัยนครราชสีมา.
10. กุลธิดา ท่าทราย, พิรัชญา มุสิกพงศ์ และฤทธิรงค์ พันธุ์ดี. (2564). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. *วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ*, 14(1), 50-67
11. รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง. (2560). การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย. *วารสารสาธารณสุข มหาวิทยาลัยบูรพา*, 12(2), 15-26.
12. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) (2564). สืบค้น 21 พฤษภาคม 2564, จาก <https://www.roadsafetythai.org/index.html>
13. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2564). สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2564. สืบค้น 5 พฤษภาคม 2564, จาก http://roadsafetidisaster.go.th/inner.roadssafety-5.196/download/menu_7091/
14. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครราชสีมา. (2561). สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 2561 จังหวัด นครราชสีมา. (ออนไลน์) สืบค้น 5 พฤศจิกายน 2562, จาก http://thainews.prd.go.th/th/news/print_news/

15. สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ. (2564). รายงานการศึกษาสาเหตุการตายของประชากรไทย พ.ศ. 2560-62. สืบค้น 1 สิงหาคม 2564, จาก <https://resourcecenter.thaihealth.or.th/media-webview/ozV3>
16. สำนักส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. (2563). รายงานจำนวนนักศึกษาทั้งหมด ปีการศึกษา 2563. สืบค้น 6 มีนาคม 2564, จาก <http://apro.nrru.ac.th>
17. Best, J. W. (1981). *Research in Education* (3rd ed.). Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice. Hall Inc.
18. Bloom, B. S. (1964). *Taxonomy of education objective: The classification of educational goals: Handbook II: Affective domain*. New York: David Mckay.
19. World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety*. สืบค้น 6 กุมภาพันธ์ 2564, จาก https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
20. World Health Organization. (2020). *Road traffic injuries*. (Online) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>, accessed 20th April 2021.
21. Yamane T. (1973). *Statistics: An Introduction analysis* (2nd ed.). New York: Harper & Row.