ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

Factors Associated with Motorcycle Riding Accident Prevention Behaviors among Health Sciences Students at Mahasarakham University

รปภัสร์ รัตนโกเมศ[1], รศ.ดร.สงครามชัยย์ ลีทองดีศกุล[2]

Rapapas Ratanakomes[1], Assos. Prof.Dr. Songkramchai Leetongdeesakul[2]

[1]นิสิตระดับปริญญาตรี คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, [2]คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

[1]Undergraduate Students, Faculty of Public Health, Mahasarakham University, [2]Faculty of Public Health, Mahasarakham University

(Received: 05/03/2026; Revised: 25/5/2026; Accepted: 15/7/2026)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามออนไลน์ (Google Form) จากกลุ่มตัวอย่างจำนวนนิสิต 359 คน แบบสอบถามผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (IOC) และมีค่าความเชื่อมั่น 0.87 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) และสถิติเชิงอนุมาน (Chi-square Test และ Pearson's Correlation Coefficient)

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 20 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 59.3) ศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1 (ร้อยละ 30.6) ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 4,000 – 6,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 60.2) มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 62.4) เป็นส่วนมาก และเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 57.9) โดยลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่พบว่า เกิดจากรถจักรยานยนต์ล้มเอง (ร้อยละ 34.8) มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในระดับมาก (ร้อยละ 53.2) มีทัศนคติในระดับดี (ร้อยละ 65.5) การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 61.8) และได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในระดับมาก (ร้อยละ 68.2) โดยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตอยู่ในระดับดีเช่นกัน (ร้อยละ 64.9)

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า เพศ ($p < 0.001$) การมีใบอนุญาตขับขี่ ($p < 0.015$) ปัจจัยนำพบว่าความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.245$, $p < 0.01$) และทัศนคติมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ($r = 0.365$, $p < 0.01$) ส่วนปัจจัยเอื้อพบว่า การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ($r = 0.410$, $p < 0.01$) และปัจจัยเสริมพบว่า การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลาง ($r = 0.471$, $p < 0.01$)

คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์, พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ, รถจักรยานยนต์

ผู้รับผิดชอบบทความ: e-mail: rapapus2004@gmail.com; หมายเลขโทรศัพท์: 08 1601 7346

Abstract

This study aimed to examine the factors associated with accident prevention behaviors among motorcycle-riding students in the Health Sciences group at Mahasarakham University. A descriptive cross-sectional design was employed. Data were collected using an online questionnaire (Google Form) from a sample of 359 students. The instrument was validated for content validity (IOC) and demonstrated a reliability coefficient of 0.87. Data were analyzed using descriptive statistics (frequency, percentage, mean, and standard deviation) and inferential statistics (Chi-square test and Pearson's correlation coefficient).

The results revealed that most respondents were female, aged 20 years and older (59.3%), first-year students (30.6%), with an average monthly income of 4,000–6,000 Baht (60.2%). The majority possessed a motorcycle driving license (62.4%) and had previous accident experience (57.9%), mainly caused by self-falling motorcycle accidents (34.8%). Most participants had a high level of knowledge about accident prevention (53.2%), a positive attitude (65.5%), high access to accident prevention information (61.8%), and high social support (68.2%). Overall, their accident prevention behaviors were found to be at a good level (64.9%).

Correlation analysis indicated that gender ($p < 0.001$) and possession of a driving license ($p < 0.015$) were significantly associated with accident prevention behaviors. Among the predisposing factors, knowledge showed a low positive correlation ($r = 0.245$, $p < 0.01$), and attitude demonstrated a moderate positive correlation ($r = 0.365$, $p < 0.01$). For enabling factors, access to information was moderately correlated ($r = 0.410$, $p < 0.01$), while reinforcing factors—social support—had a moderate positive correlation ($r = 0.471$, $p < 0.01$)

Keywords: Accident prevention behavior, Motorcycle, Correlated factors

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่ก่อให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บ ความพิการ นอกจากความสูญเสียทางด้านร่างการแล้วยังมีการสูญเสียทรัพย์สินและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมด้วยเช่นกัน โดยปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีการดำเนินการแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) (ข้อมูลปี 2016) มีการรายงานว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุต้น ๆ ของการเสียชีวิตของคนทุกกลุ่มวัยทั่วโลก และเป็นสาเหตุการเสียชีวิตหลัก ๆ ของเด็กและเยาวชน โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 1.35 ล้านคนต่อปี ทั่วโลก โดยในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 20.7 คน ต่อแสนประชากร สูงเป็นอันดับ 2 รองจากทวีปแอฟริกาที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 26.6 คน ต่อแสนประชากร และประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ 32.7 คน ต่อแสนประชากร และจากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2023 (ข้อมูล ปี 2021) มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก 1.9 ล้านรายต่อปี หรือเป็นอัตรา 15 คน ต่อแสนประชากร และเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของประชากรช่วงอายุ 5-19 ปี โดยประเทศไทยมีผู้เสียชีวิต

ทางถนนประมาณ 18,218 คน หรือเป็นอัตรา 25 คนต่อแสนประชากร จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีการดำเนินงานพัฒนาที่ยั่งยืนด้านถนนปลอดภัยและพยายามในการบรรลุเป้าหมาย ถึงแม้ว่าแต่สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะลดลง แต่ก็ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ โดยในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 (ฉบับที่ 5) มีการกำหนดเป้าหมายไว้ว่า ประเทศไทยจะต้องมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 หรือ ไม่เกิน 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. 2570

จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ประเทศไทยในปี 2567 มีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถ 801,097 คน โดยเมื่อแยกตามภูมิภาค พบว่า 3 ภูมิภาคแรกที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุด ได้แก่ ภาคกลาง(รวมกรุงเทพและปริมณฑล) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ จำนวน 325,902 175,309 และ 111,122 ตามลำดับ ซึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปี 2567 10 จังหวัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา อุบลราชธานี ขอนแก่น สกลนคร บุรีรัมย์ อุดรธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ ร้อยเอ็ด และมหาสารคาม ตามลำดับ โดยในจังหวัดมหาสารคามมีการกำหนดเป้าหมายในแผนปฏิบัติการปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 จังหวัดมหาสารคาม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 20.69 ต่อแสนประชากร หรือไม่เกิน 193 คน ภายในปี 2566 และข้อมูลจาก (ThaiRSC) พบว่า จังหวัดมหาสารคามในปี 2566 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสม 201 คน ซึ่งหมายความว่าจังหวัดมหาสารคามไม่บรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเมื่อจำแนกผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน ตามช่วงอายุ พบว่า 2 ใน 3 ลำดับที่สูงสุด คือ ช่วงอายุ 15-18 ปี และ ช่วงอายุ 19-24 ปี โดยช่วงอายุที่กล่าวมานี้เป็นอยู่ในกลุ่มที่เป็นนักเรียนนักศึกษา

มหาวิทยาลัยมหาสารคามเป็นสถานศึกษาที่ในจังหวัดที่มีประชากรสูง ส่งผลให้การจราจรโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์มีปริมาณมากและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ข้อมูลการให้บริการรถพยาบาลฉุกเฉินของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ในปีงบประมาณ 2564 – 2567 แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรของนิสิตมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ 105 ราย 114 ราย 169 ราย และ 174 ราย ตามลำดับ และเมื่อแยกตามประเภทยานพาหนะ พบรถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ 105 คัน 135 คัน 249 คัน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาย้อนหลังและแยกตามกลุ่มสาขาวิชา กลุ่มวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ และ กลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ พบว่า กลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนชัดเจนในปีงบประมาณ 2564 – 2567 ได้แก่ 5 ราย 3 ราย 10 ราย และ 17 ราย ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าแม้กลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพจะมีจำนวนอุบัติเหตุต่ำกว่า กลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ แต่ยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในปีงบประมาณ 2567 ที่เพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว ดังนั้นผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ต่อไป

วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ทั่วไป

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้และทัศนคติกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

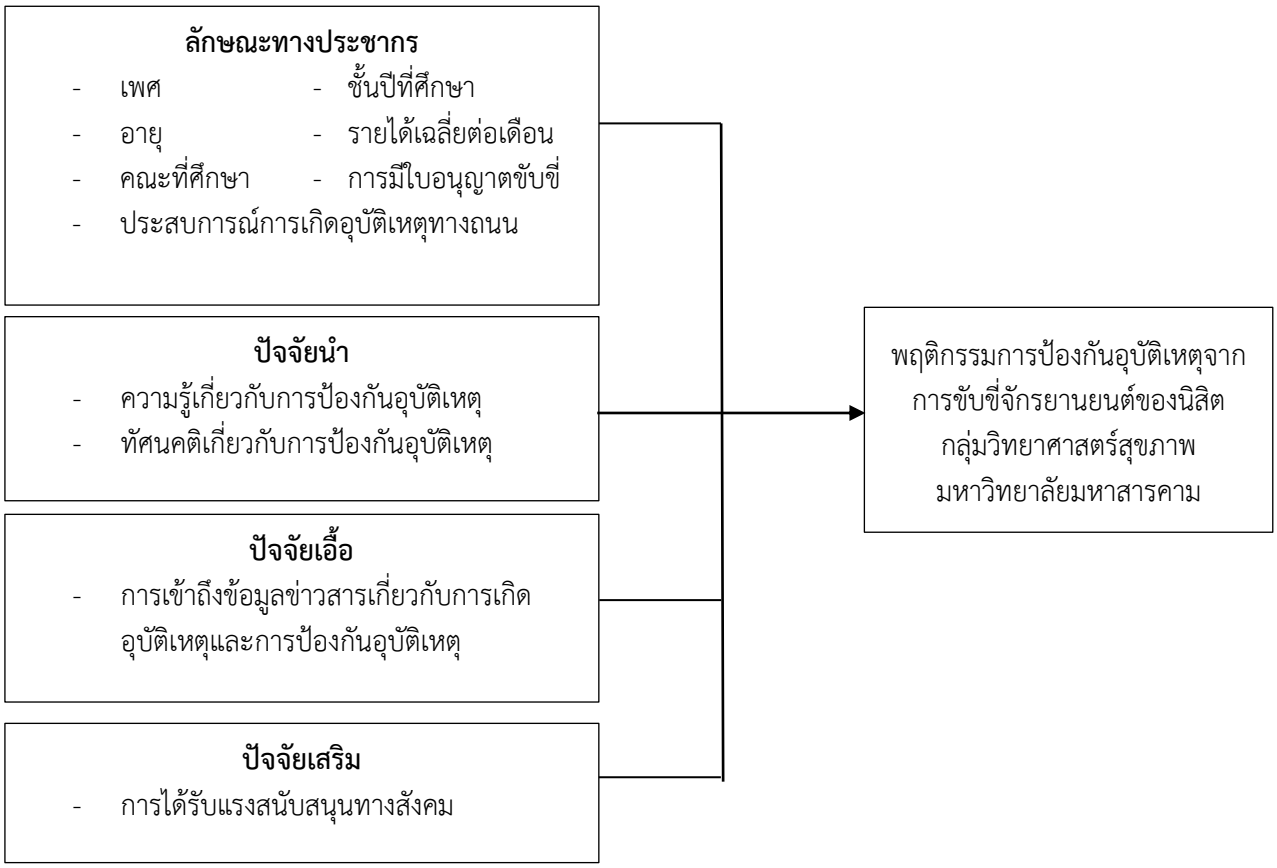
3. เพื่อศึกษาการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแรงสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

5. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ได้แก่ ลักษณะทางประชากร (เพศ อายุ คณะที่ศึกษา ชั้นปีที่ศึกษารายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน) ความรู้ ทัศนคติ การรับรูข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ และแรงสนับสนุนทางสังคม ดังนี้



ระเบียบวิธีวิจัย

รูปแบบการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Descriptive Study) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้แบบสอบถาม

ประชาชนและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ นิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคามระดับปริญญาตรี (นิสิตไทย) จำนวน 5,255 คน (กองทะเบียนและประมวลผล มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2568) ข้อมูล ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ระดับปริญญาตรี (นิสิตไทย) โดยใช้สูตรการคำนวณกลุ่มตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนกรณีทราบจำนวนประชากร ของ เคร็ซซี่ และ มอร์แกน (Krejcie and Morgan, 1970 ; อ้างอิงใน พงษ์พิศิฏฐ์ ช่วยชู, 2562) ที่ระดับความความคลาดเคลื่อน 0.05 มีสูตรดังนี้

จากสูตร

$$n = \frac{x^2 NP(1 - P)}{e^2(N - 1) + x^2 P(1 - P)}$$

เมื่อ

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร คือ นิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคามระดับปริญญาตรี (นิสิตไทย) จำนวน 5,255 คน

x^2= ค่าไคสแคว ที่ df เท่ากับ 1 และที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (x^2= 3.841)

e = ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05

P = สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5

แทนค่า

$$n = \frac{(3.841)(46,936)(0.5)(1 - 0.5)}{(0.05)^2(5,255-1) + (3.841)(0.5)(1 - 0.5)}$$

$$n = 359$$

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมโดยการใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจาการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผ่านผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านพิจารณาความถูกต้องตามการศึกษา ความสอดคล้อง และแบบสอบถามมีจำนวน 51 ข้อ ประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ลักษณะทางประชากร ลักษณะแบบสอบถามแบบ และเลือกตอบ (Check list) จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปีที่ศึกษา คณะที่กำลังศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 แบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ครอบคลุมในด้านกฎจราจร ด้านการสวมหมวกนิรภัย และด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นคำถามแบบปลายปิด (Closed-end Question) จำนวน 12 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ครอบคลุมในด้านการสวมหมวกนิรภัยและด้านการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นคำถามแบบปลายปิด (Closed-end Question) โดยใช้มาตรส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 8 ข้อ

ส่วนที่ 3 ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ แบบสอบถามการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ ครอบคลุมในด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นคำถามแบบปลายปิด (Closed-end Question) โดยใช้มาตรส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 4 ปัจจัยเสริม ได้แก่ แบบสอบถามการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ประยุกต์จากทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (House and Kahn, 1983) ได้แก่ แรงสนับสนุนทางอารมณ์ (Emotional Support) แรงสนับสนุนด้านเครื่องมือ (Instrumental Support) แรงสนับสนุนทางข้อมูล (Informational Support) และแรงสนับสนุนทางการประเมินตนเอง (Appraisal Support) เป็นคำถามแบบปลายปิด(Closed-end Question) โดยใช้มาตรส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 8 ข้อ

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ครอบคลุมในด้าน คน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม เป็นคำถามแบบปลายปิด (Closed-end Question) โดยใช้มาตรส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 12 ข้อ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

โดยการนำเครื่องมือไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งผู้ศึกษาได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทดสอบ (Try Out) กับนิสิตในพื้นที่มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 30 คน โดยวิเคราะห์ ค่าความเที่ยง (Reliability) โดยใช้สูตรหาค่าสัมประสิทธิ์แอลาของครอนบาท ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.87

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ดำเนินการเก็บข้อมูลช่วงเดือน มีนาคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2568 เริ่มจากการประชุมวางแผนในการทำงานเป็นขั้นตอนแรก

2. ผู้ศึกษาทำหนังสือขอความร่วมมือในการศึกษาจาก คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ไปยังคณะบดีทุกคณะ ในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล

3. ผู้ศึกษานำแบบสอบถามไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้ศึกษาดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามในรูปแบบออนไลน์ (Google form)

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าสถิติ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) ใช้เพื่อการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะทางประชากร ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของ

นิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคามได้แก่ สถิติทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square) ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ P < 0.05 และสถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation) ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ P < 0.01

จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

ผู้วิจัยได้รับการรับร้องจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โดยได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นชอบ อนุมัติด้านจริยธรรมให้ทำการศึกษา เลขที่การรับรองจริยธรรม 380-363/2568 วันที่รับรอง 18 มิถุนายน 2568

ผลการศึกษา

ลักษณะทางประชากร

ผลการศึกษาลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 242 คน (ร้อยละ 67.4) รองลงมาเป็นเพศชาย จำนวน 89 คน (ร้อยละ 24.8) และเพศทางเลือก จำนวน 28 คน (ร้อยละ 7.8) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 20 ปีขึ้นไป จำนวน 213คน (ร้อยละ 59.3) กำลังศึกษาอยู่ชั้นที่ปี 1 มากที่สุด จำนวน 110 คน (ร้อยละ 30.6) ส่วนใหญ่รายได้เฉลี่ย 4,000 – 6,000 บาทต่อเดือน จำนวน 216 คน (ร้อยละ 60.2) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ จำนวน 224 คน (ร้อยละ 62.4) และไม่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ จำนวน 135 คน (ร้อยละ 37.6) ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 208 คน (ร้อยละ 57.8) ส่วนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 151 คน (ร้อยละ 42.1) โดยลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่าเกิดจากรถจักรยานยนต์ล้มเอง จำนวน 125 คน (ร้อยละ 34.8) รองลงมาคือรถเก๋งชนรถจักรยานยนต์ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 9.7) และรถกระบะชนรถจักรยานยนต์/รถจักรยานยนต์ชนท้ายกระบะ จำนวน 18 คน (ร้อยละ 5.0)

ปัจจัยนำ

พบว่าระดับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม มีค่าเฉลี่ย 9.45 (S.D. = 0.91) ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับมาก จำนวน 192 คน (ร้อยละ 53.2) รองลงมาคือระดับปานกลาง จำนวน 148 คน (ร้อยละ 41.2) และระดับน้อย จำนวน 19 คน (ร้อยละ 5.3)

ระดับทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคามในกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มีค่าเฉลี่ย 3.81 (S.D. = 0.052) ส่วนใหญ่ทัศนคติระดับดี จำนวน 235 คน (ร้อยละ 65.5) รองลงมาคือระดับปานกลาง จำนวน 77 คน (ร้อยละ 21.4) และระดับน้อย จำนวน 47 คน (ร้อยละ 13.1)

ปัจจัยเอื้อ

พบว่า ระดับการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม มีค่าเฉลี่ย 3.90 (S.D. = 0.44) ส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารในระดับมาก จำนวน 222 คน (ร้อยละ 61.8) รองลงมาคือระดับปานกลาง จำนวน 123 (ร้อยละ 34.3) และระดับน้อย จำนวน 14 คน (ร้อยละ 3.9) ตามลำดับ

ปัจจัยเสริม

พบว่า ระดับของการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม มีค่าเฉลี่ย 4.04 (S.D. = 0.37) ส่วนใหญ่ได้รับแรง

สนับสนุนทางสังคมในระดับมาก จำนวน 245 คน (ร้อยละ 68.2) และระดับปานกลาง จำนวน 114 คน (ร้อยละ 31.8)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

พบว่า ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม มีค่าเฉลี่ย 3.91 (S.D. = 0.32) ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับมาก จำนวน 233 คน (ร้อยละ 64.9) และระดับปานกลาง จำนวน 126 คน (ร้อยละ 35.1)

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

เพศ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p < .01$) โดยนิสิตเพศหญิงมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูงมากกว่าชาย และเพศทางเลือก

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p < .015$) นิสิตที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูงมากกว่านิสิตที่ไม่มีใบอนุญาต

ปัจจัยประชากรอื่น ๆ ได้แก่ อายุ คณะ/วิทยาลัย ชั้นปีที่ศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ โดยมีค่าสหสัมพันธ์เท่ากับ 0.245 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($p < .01$) ทัศนคติมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง โดยมีค่าสหสัมพันธ์เท่ากับ 0.365 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($p < .01$)

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเอื้อกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

พบว่า การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = 0.410$, $p < .01$) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

พบว่า การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = 0.471$, $p < .01$) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง

อภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โดยอาศัยกรอบแนวคิดตามทฤษฎี PRECEDE–PROCEED Model ของ Green และ Kreuter (1991) ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยนำ (Predisposing Factors) ปัจจัยเอื้อ (Enabling Factors) และปัจจัยเสริม (Reinforcing Factors) ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพของบุคคล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ นิสิตระดับปริญญาตรีกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ จำนวน 359 คน เก็บข้อมูล

โดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบไคสแควร์ (Chi-square test) และสหสัมพันธ์ของสเปียร์แมน (Spearman's rank correlation coefficient) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนิสิตอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 64.9) รองลงมาคือระดับพอใช้ (ร้อยละ 35.1) และพบว่ามีหลายปัจจัยที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศ การมีใบอนุญาตขับขี่ ความรู้ ทัศนคติ การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และแรงสนับสนุนทางสังคม ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิด PRECEDE Model สามารถอภิปรายได้ดังนี้

ลักษณะทางประชากร

ผลการศึกษาพบว่า "เพศ" มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยนิสิตเพศหญิงมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่า สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ และขับขี่ด้วยความระมัดระวังมากกว่าเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชุติมา จันทรโชติ (2566) ที่ศึกษานักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในภาคอีสาน พบว่า เพศหญิงมีคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยสูงกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญ เช่นเดียวกับผลของ สันติภาพ พิทักษ์ (2565) ที่รายงานว่าผู้ชายมีแนวโน้มขับขี่ด้วยความเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่า 2 เท่า สาเหตุที่เพศมีผลต่อพฤติกรรมอาจเนื่องมาจากลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมที่ส่งผลต่อการเรียนรู้และการรับรู้ความเสี่ยง เพศหญิงมักมีทัศนคติระมัดระวังต่ออันตรายมากกว่า ในขณะที่เพศชายมักมองว่าการขับเร็วหรือแซงเป็นเรื่องท้าทายและแสดงความสามารถ ส่งผลให้มีพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่า

สำหรับตัวแปร "การมีใบอนุญาตขับขี่" พบว่ามีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อารีรัตน์ ศรีสม (2564) ที่ศึกษานักเรียนสายอาชีวะ พบว่าผู้ที่ผ่านการอบรมและได้รับใบอนุญาตมีความรู้และพฤติกรรมปลอดภัยสูงกว่าผู้ที่ไม่มีใบอนุญาต เนื่องจากการได้รับใบอนุญาตแสดงถึงการผ่านการอบรมตามหลักเกณฑ์ของกรมขนส่งทางบก ทำให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย และมีความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น ดังนั้น ลักษณะทางประชากร โดยเฉพาะเพศและการมีใบอนุญาตขับขี่ เป็นปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดในกรอบ PRECEDE Model ที่ระบุว่า "ปัจจัยส่วนบุคคล" เป็นพื้นฐานของการกำหนดพฤติกรรมสุขภาพ หากสามารถปรับเปลี่ยนได้จะส่งผลให้พฤติกรรมเปลี่ยนไปในทิศทางที่ดีขึ้น

ปัจจัยนำ (Predisposing Factors)

ผลการศึกษาพบว่า "ระดับความรู้" และ "ทัศนคติ" มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นิสิตที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยในระดับมาก มักมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับมากเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สมเกียรติ รอดเจริญ (2563) ที่พบว่าความรู้เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการสวมหมวกนิรภัยและการตรวจสภาพรถก่อนเดินทาง รวมถึงงานวิจัยของ อารยา จันทร์หอม (2565) ที่ศึกษานักเรียนมัธยมปลายในจังหวัดอุดรธานี พบว่าผู้ที่มีความรู้สูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยสูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญ

ปัจจัยเอื้อ (Enabling Factors)

จากผลการศึกษา พบว่า "การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดและการป้องกันอุบัติเหตุ" มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นิสิตที่ได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างเพียงพอมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานของ เกศินี คำสุวรรณ (2563) ที่พบว่าการเข้าถึงสื่อรณรงค์ เช่น คลิปวิดีโอ สื่อออนไลน์ และการอบรม มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่ม

วัยรุ่นอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ การเข้าถึงทรัพยากรและบริการ เช่น จุดตรวจสภาพรถ การจัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัยในราคาย่อมเยา หรือการสนับสนุนพื้นที่จอดรถที่ปลอดภัย ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยเอื้อที่ช่วยให้พฤติกรรมการป้องกันเกิดขึ้นจริง

ปัจจัยเสริม (Reinforcing Factors)

ผลการวิจัยพบว่า “แรงสนับสนุนทางสังคม” มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ นิสิตที่ได้รับแรงสนับสนุนจากเพื่อน ครอบครัว หรืออาจารย์ มีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรและขับขี่ปลอดภัยมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวิมล ศรีบุญเรือง (2564) ที่พบว่า การได้รับคำแนะนำจากครอบครัวและเพื่อน มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนในจังหวัดขอนแก่นอย่างมีนัยสำคัญ และสอดคล้องกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory) ของ House (1981) ที่แบ่งแรงสนับสนุนออกเป็น 4 มิติ ได้แก่ ด้านอารมณ์ ด้านการประเมิน ด้านข้อมูล และด้านเครื่องมือ ซึ่งทั้งหมดมีผลส่งเสริมให้บุคคลคงไว้ซึ่งพฤติกรรมสุขภาพที่ดี

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.245$, $p < 0.01$) และทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลาง ($r = 0.365$, $p < 0.01$) หมายความว่านิสิตที่มีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยจะมีแนวโน้มปฏิบัติตามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าผู้ที่มีความรู้หรือทัศนคติต่ำกว่า ผลดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ Green และ Kreuter (1991) ในโมเดล PRECEDE–PROCEED ที่ระบุว่า “ปัจจัยนำ” ได้แก่ ความรู้ ทัศนคติ และความเชื่อ เป็นตัวกำหนดการเริ่มต้นของพฤติกรรมสุขภาพ หากบุคคลมีความรู้ถูกต้องและทัศนคติในเชิงบวก จะเกิดแรงจูงใจภายในในการปฏิบัติพฤติกรรมที่เหมาะสม

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเอื้อกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาพบว่า การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลาง ($r = 0.401$, $p < 0.01$) หมายความว่านิสิตที่สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยบนท้องถนนได้มาก จะมีแนวโน้มปฏิบัติตนอย่างระมัดระวังและแสดงพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับแนวคิดของ Green และ Kreuter (1991) ที่ระบุว่า “ปัจจัยเอื้อ” หมายถึง ปัจจัยที่อำนวยความสะดวกให้บุคคลสามารถปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพได้จริง เช่น การเข้าถึงทรัพยากร ข้อมูล หรือบริการที่จำเป็น หากนิสิตได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างเพียงพอจากสื่อรณรงค์ในมหาวิทยาลัย หน่วยงานสาธารณสุข หรือโซเชียลมีเดีย จะช่วยเพิ่มการรับรู้ความเสี่ยงและความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาพบว่า การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลางกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.471$, $p < 0.01$) หมายความว่า นิสิตที่ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อน ครอบครัว หรืออาจารย์ เช่น การให้คำแนะนำ การเป็นแบบอย่าง หรือการเตือนกันเอง จะมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยมากขึ้น

ผลนี้สอดคล้องกับ ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory) ที่อธิบายว่า การได้รับแรงสนับสนุนทั้งทางอารมณ์ (emotional support) และทางพฤติกรรม (instrumental support) ช่วยเพิ่มความมั่นใจและแรงจูงใจให้บุคคลคงไว้ซึ่งพฤติกรรมสุขภาพเชิงบวกได้อย่างต่อเนื่อง

ผลการศึกษาทั้งสามตารางแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทั้งหมด โดยเฉพาะปัจจัยเสริม (แรงสนับสนุนทางสังคม) ซึ่งมีค่าสหสัมพันธ์สูงที่สุด (r = 0.471) แสดงว่าการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยและการสนับสนุนกันในสังคมมหาวิทยาลัย จะช่วยส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

1. ควรสนับสนุนให้นิสิตทุกคนเข้ารับการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยร่วมมือกับสำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม

2. มหาวิทยาลัยควรจัดโครงการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ

3. ควรพัฒนา “ระบบสื่อสารด้านความปลอดภัย” ภายในมหาวิทยาลัย เช่น การใช้เพจ Facebook, Line Official, Instagram, TikTok หรือจอประชาสัมพันธ์กลางของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อเผยแพร่ข่าวสารอุบัติเหตุและข้อควรระวังในการขับขี่

4. การให้ แรงสนับสนุนทางข้อมูล เช่น การเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยงอุบัติเหตุในพื้นที่, หมายเลขฉุกเฉิน , และขั้นตอนการขอความช่วยเหลือ

ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาต่อไป

1. การพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนิสิต จากผลการศึกษาที่พบว่า ความรู้ ทัศนคติ การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ควรมีการพัฒนา “โปรแกรมเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย” ที่บูรณาการตัวแปรเหล่านี้เข้าด้วยกัน โดยเน้นการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม เช่น การจัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยจราจร การใช้สื่อดิจิทัลหรือแอปพลิเคชันให้ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง และการติดตามผลพฤติกรรมอย่างเป็นระบบ เพื่อวัดการเปลี่ยนแปลงหลังการเข้าร่วมโปรแกรม

อ้างอิง

กองกิจการนิสิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. (2567). สถิติการใช้บริการรถพยาบาลในเขตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ตามปีงบประมาณ 2562–2568 [ข้อมูลภายในหน่วยงานที่ไม่ตีพิมพ์].

กษริน ตริณตระกูล. (2567). แนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาลการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี. วารสารการท่องเที่ยวและการบริการ, 18(1), 132–144. https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JTHM/article/download/277874/187158

ขจี ดวงจักร ณ อยุธยา, & รัชยา ภักดีจิตต์. (2563). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนโรงเรียนสังกัดเทศบาลในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัด

ประจวบคีรีขันธ์ [บทคัดย่อ]. วารสารพยาบาลตำรวจ, 12(1), 52–61. https://he01.tci-thaijo.org/index.php/policenurse/article/download/179548/136768/

จตุพร หนูปลอด. (2566). การพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน: กรณีศึกษาพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารสุขภาพชุมชนอนามัยสิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัย, 1(1), 1–14. https://he03.tci-thaijo.org/index.php/AJHSD/article/download/1821/1215

ธนัญชัย บุญหนัก. (2560). การพัฒนาแบบจำลองสมการโครงสร้างและแนวทางการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่สาเหตุมาจากพฤติกรรมและความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรม [บทคัดย่อ]. https://buuir.buu.ac.th/bitstream/1234567890/6642/1/Fulltext.pdf

ธวัชชัย เอกสันติ, และคณะ. (2564). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์, 16(1), 99–112. https://ph01.tci-thaijo.org/index.php/vujournal/article/view/245110

ธรรมมา เจียรธราวานิช. (2559). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี, 5(1), 83–94. https://ph01.tci-thaijo.org/index.php/kbej/article/view/74416

นงคราญ ตาต๊ะคำ. (2558). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่]. https://cmudc.library.cmu.ac.th/frontend/Info/item/dc:123691

พงษ์พิศิฏฐ์ ช่วยชู. (2562). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. https://ir.stou.ac.th/handle/123456789/11946

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.). ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อ เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. https://www.thairsc.com

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2565). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.