

นิพนธ์ต้นฉบับ

การศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม

บรรจง พลไชย⁽¹⁾ และอุทัยวรรณ สุภิมานิล⁽²⁾

วันที่ได้รับต้นฉบับ : 10 ตุลาคม 2554
วันที่ตอบรับการตีพิมพ์ : 26 ธันวาคม 2554
⁽¹⁾ ผู้รับผิดชอบบทความ : อาจารย์ประจำ
วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม
มหาวิทยาลัยนครพนม
(โทรศัพท์ :089-2765444, E-mail address:
banchong@bcnm.ac.th)
⁽²⁾ อาจารย์ประจำวิทยาลัยพยาบาลบรมราช
ชนนีนครพนม มหาวิทยาลัยนครพนม

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณนาคั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล และพฤติกรรม การเลือกซื้อหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษา พยาบาล ชั้นปีที่ 1-3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 223 คน ซึ่งได้มาโดยการเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไป ความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรม การเลือกซื้อหมวกนิรภัย ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.88 เก็บรวบรวม ข้อมูลโดยชี้แจงนักศึกษาในห้องเรียน พร้อมทั้งแจกแบบสอบถาม จำนวน 223 ฉบับ ได้รับ แบบสอบถามคืนมาจำนวน 216 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 96.86 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจง ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของความคิดเห็น ต่อการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับเห็นด้วย (Mean=3.51, SD.=0.95) พฤติกรรมการสวม หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.16, SD.=0.78) ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย อยู่ ในระดับปานกลาง (Mean=2.51, SD.=0.76) และพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย อยู่ใน ระดับปานกลาง (Mean=3.30, SD.=0.86) ข้อเสนอแนะ คือ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควรส่งเสริมให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยให้ครบ 100 %

คำสำคัญ: พฤติกรรม, หมวกนิรภัย, นักศึกษาพยาบาล

Original Article

A Study about Wearing Helmets by Nursing Students of the Nakhon Phanom University

Banchong Phonchai ⁽¹⁾ and *Uthaiwan Sukimanil* ⁽²⁾

Received Date : October 10, 2011

Accepted Date : December 26, 2011

Abstract

⁽¹⁾ **Corresponding author :**
Lecturer of Nakhon Phanom College
of Broromrajchonnee Nursing,
Nakhon Phanom University
(Tel. 089-2765444, E-mail address:
banchong@bcnn.ac.th)

⁽²⁾ Lecturer of Nakhon Phanom
College of Broromrajchonnee
Nursing, Nakhon Phanom University

This descriptive research studied the opinions of 223 nursing students of the Nakhon Phanom University in 2009. The participants were purposively selected from the first, second and third-year students. The questionnaire used assessed general data, opinions towards wearing helmets, actually wearing helmets, and the problems occurring when wearing helmets and which kind of helmets were selected for using them. The questionnaire was tested for content validity and reliability and achieved a Cronbach's Alpha Coefficient of 0.88. After informing the students about the purpose of the study, the questionnaire was distributed to 223 students and 216 (96.86%) of them returned the filled in forms. Data were analyzed by using conventional descriptive statistics. In general the students agreed that it is compulsory to wear helmets (Mean=3.51, SD.=0.95). However when it came to actually wearing the helmet the result was not entirely satisfying (Mean=3.16, SD.=0.78). Quite a number of problems were listed why not to wear helmets (Mean=2.51, SD.=0.76), and the behavior of purchasing a helmet is in the medium level (Mean=3.30, SD.=0.86). The suggestion is to encourage students to wear helmets so that finally all of them apply to this regulation.

Keyword: *behavior, helmet, nursing students*

บทนำ

รถจักรยานยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางและการขนส่งทั้งในเมืองและชนบท เป็นพาหนะที่มีความสะดวก มีระดับราคาที่ไม่สูงนัก และประหยัดน้ำมัน จากรายงานขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าในปี พ.ศ.2545 ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและประเทศที่มีรายได้ปานกลาง เด็ก ๆ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าประเทศที่มีรายได้สูงสำหรับในประเทศไทย อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 70-80% ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด และเป็นสาเหตุการตายของคนไทยทั้งชายและหญิงไม่น้อยกว่าปีละ 10,000 คน ในปี พ.ศ.2548 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 12,858 คน (ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิธา เริงจิต, 2550) อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดและกลุ่มที่เสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 15-44 ปี กลุ่มอายุดังกล่าวเป็นวัยที่สำคัญในการพัฒนาประเทศชาติมากที่สุด อุบัติเหตุจากการจราจรยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไม่เพียงแต่กระทบด้านสาธารณสุขเท่านั้น ปัญหานี้ยังส่งผลถึงคุณภาพชีวิต คุณภาพสังคม เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เป็นสาเหตุการเสียชีวิต การบาดเจ็บและความพิการสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของคนไทย ติดอันดับ 1 ใน 3 ของสาเหตุการเสียชีวิตในทุกจังหวัดของประเทศและมีแนวโน้มทวีจำนวนความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกปี และยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ค่าเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรมีมูลค่าเพิ่มขึ้น รวมทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ ภาระเลี้ยงดูของครอบครัวและสังคมก็มีมูลค่าเพิ่มขึ้น (จุฬารัตน์ โสตะ และคณะ, 2550) การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะราคาถูก ถูกนำมาใช้ในการเดินทางของประชาชนจำนวนมากและเกิดการบาดเจ็บมากที่สุด โดยมีปัญหาด้านพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2546) รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่า ของรถยนต์ด้วยระยะทางการใช้งานเท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว คือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวได้ไม่ดีเท่ารถยนต์ และไม่สะดวกสายตาผู้ใช้รถใช้ถนนเท่ารถยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์คือการเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก

เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจึงกระทบพื้นถนนหรือสิ่งกีดขวางโดยตรงและรุนแรง (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร, 2546) จากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาของสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้วิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2553 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดคือ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 88.60 (กรมควบคุมโรค, 2553) และจากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โดยสำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด พบว่า การบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปีพ.ศ.2545-2549 โดยกลุ่มอายุที่บาดเจ็บสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี และอาชีพที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุดคือ นักเรียน นักศึกษา (กาญจณีย์ ดำนาจแก้ว, 2551) การเรียนการสอนหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต เป็นการเรียนการสอนที่ใช้กระบวนการเรียนรู้ตามสภาพการณ์จริงในชุมชน เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ มุ่งสร้างเสริมสุขภาพ ป้องกันความเจ็บป่วย ดูแลและฟื้นฟูสุขภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพให้ประชาชนสามารถดูแลและพึ่งตนเองได้ เพื่อการดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ เป็นสมาชิกพลเมืองที่ดีและดำรงชีวิตได้อย่างมีความสุข ผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต จะต้องสามารถดูแลสุขภาพของตนเองได้ มีสุขภาพที่ดี ป้องกันการเจ็บป่วยและส่งเสริมสุขภาพของตนเอง บุคคล ครอบครัวและชุมชนได้ รวมทั้งสามารถวินิจฉัยและแก้ปัญหาสุขภาพของชุมชนได้ ในขณะที่เป็นนักศึกษาในสถาบันการศึกษา มีการจัดการเรียนการสอนในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วย ซึ่งในรายวิชานี้มีวัตถุประสงค์การเรียนรู้เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสุขภาพของบุคคลในภาวะปกติในเด็ก วัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ ครอบครัว กลุ่มคน ชุมชน ได้ ประเมินภาวะสุขภาพและแบบแผนการดำเนินชีวิต สร้างเสริมสุขภาพและป้องกันการเจ็บป่วย ของบุคคลวัยเด็ก วัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ ครอบครัว กลุ่มคน และชุมชน ได้รวมทั้งเป็นตัวอย่างที่ดีในการสร้างเสริมสุขภาพ การสวมหมวกนิรภัยเป็นตัวอย่างหนึ่งของการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยของคนทุกกลุ่มวัย นักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม ซึ่งมีอายุในช่วง 19-30 ปี เป็นช่วงอายุที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด นักศึกษามีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงสนใจและต้องการศึกษาพฤติกรรมและ

ปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล เพื่อนำผลของการวิจัยมาประยุกต์ใช้ในการจัดการเรียนการสอนวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยในด้านการป้องกันการเจ็บป่วยในกลุ่มประชากรทุกกลุ่มวัย รวมทั้งนักศึกษาพยาบาลสามารถดูแลสุขภาพของตนเอง ป้องกันการเจ็บป่วยและส่งเสริมสุขภาพของตนเองได้ และเป็นผู้นำที่ดีในการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นแบบอย่างแก่บุคคลอื่น

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ปัญหาการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล

วิธีการดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1-3 ประจำปีการศึกษา 2552 จำนวน 449 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1-3 ประจำปีการศึกษา 2552 โดยคัดเลือกจากบัญชีรายนามนักศึกษาในแต่ละห้องเรียนของนักศึกษาตั้งแต่ชั้นปีที่ 1-3 ตามลำดับ โดยพิจารณาเลือกเฉพาะนักศึกษาที่มีลำดับเป็นเลขคู่ รวมจำนวน 223 คน

เครื่องมือที่ใช้และการตรวจสอบคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเพื่อสอบถามพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ มีจำนวน 5 ข้อ ได้แก่ เพศ ระดับชั้นปี มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หรือไม่ มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่ และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งหรือไม่

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด มีจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นข้อมูลปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด มีจำนวน 15 ข้อ

ตอนที่ 5 เป็นข้อมูลพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด มีจำนวน 10 ข้อ

ผู้วิจัยได้ทดสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา และนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ได้แบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์ แล้วนำแบบสอบถามที่ได้แก้ไขแล้วไปหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) (บุญใจ ศรีสถิตยัณราภรณ์, 2553) โดยทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงและใกล้เคียงกันกับกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.88 หลังจากได้ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและความเชื่อมั่นแล้วนำแบบสอบถามที่ได้ทดสอบคุณภาพแล้วมาพิมพ์เป็นฉบับจริงสำหรับใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เกณฑ์การวัดค่าตัวแปร ได้กำหนดเป็นแนวทางดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

(1) ข้อมูลความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย แปลความหมายได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
1.00-1.50	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.51-2.50	ไม่เห็นด้วย
2.51-3.50	ไม่แน่ใจ
3.51-4.50	เห็นด้วย
4.51-5.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

(2) ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย แปลความหมายได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
1.00-1.50	น้อยที่สุด
1.51-2.50	น้อย
2.51-3.50	ปานกลาง
3.51-4.50	มาก
4.51-5.00	มากที่สุด

(3) ข้อมูลปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย แปลความหมายได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
1.00-1.50	น้อยที่สุด
1.51-2.50	น้อย
2.51-3.50	ปานกลาง
3.51-4.50	มาก
4.51-5.00	มากที่สุด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

(1) ชี้แจงนักศึกษาในชั้นเรียน พร้อมทั้งแจกแบบสอบถาม

(2) รวบรวมแบบสอบถามที่ได้รับคืนมา ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาทั้งหมด จำนวน 216 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 96.86 ของแบบสอบถามทั้งหมด จากนั้นทำการตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของแบบสอบถามแต่ละฉบับ เพื่อเตรียมไปสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นดังนี้

(1) ข้อมูลส่วนบุคคล วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่แสดงเป็นจำนวนและร้อยละ

(2) ข้อมูลความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วนำค่าเฉลี่ยที่ได้ไปแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ข้างต้น

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

พบว่า ส่วนมากเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 92.1 และเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 7.9 ตามลำดับ กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 1 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.9 รองลงมาคือ กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 33.3 และกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 27.8 ตามลำดับ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวนมากที่สุด จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 53.2 รองลงมาคือ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 79

คน คิดเป็นร้อยละ 36.6 และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แต่สูญหายหรือหมดอายุ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 ตามลำดับ ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 52.8 และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ตามลำดับ สวมหมวกนิรภัยบางครั้งมีจำนวนมากที่สุด จำนวน 185 คน คิดเป็น ร้อยละ 85.7 รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 11.6 และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

ข้อมูลความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย

ระดับความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย (Mean=3.51, SD=0.95) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 3 อันดับแรก ได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean=4.41, SD=0.74) การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (Mean=4.34, SD=0.74) และขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (Mean=4.28, SD=0.80) ตามลำดับ

ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.16, SD=0.78) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Mean=3.10, SD=0.85) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล (Mean=3.39, SD=0.89) และสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง (Mean=3.49, SD=0.97) ตามลำดับ ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับ ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ (Mean=3.78, SD=0.82) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ (Mean=3.71, SD=0.92) และสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean=3.67, SD=0.90) ตามลำดับ

ข้อมูลปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย

ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=2.51, SD=0.76) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน

(Mean=2.78, SD=0.65) สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ผมเสียทรง (Mean=2.87, SD=0.79) และไม่สะดวกในการพกพา (Mean=2.93, SD=0.92) ตามลำดับ

ข้อมูลพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย

พฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.30, SD=0.86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีรูปทรงทันสมัย สวยงาม (Mean=3.24, SD=0.93) เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีน้ำหนักเบา (Mean=3.31, SD=0.94) และเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ผิวหมวกด้านนอกทำด้วยวัสดุแข็ง (Mean=3.41, SD=0.85) ตามลำดับ ส่วนระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ ตัดสินใจเลือกซื้อหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย (Mean=3.69, SD= 0.87) เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ (Mean=3.65, SD=0.75) และเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean=3.63, SD= 0.85) ตามลำดับ

บทสรุปและอภิปรายผล

(1) ความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 3 อันดับแรก ได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวันศิริ เจาตระกูล (2546) พบว่า พฤติกรรมการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เคยสังเกตสัญลักษณ์รับรองมาตรฐาน มอก. ข้างหมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของมทิตร ประภาสะโนบล (2551) พบว่า นักศึกษามีทัศนคติและความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่หน้า ศีรษะ และสมองได้ เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้สึกปลอดภัยขึ้น และควรสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) และสอดคล้องกับงานวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่า นักเรียนให้เหตุผลในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งว่า การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สามารถอธิบายได้ว่า นักศึกษา

ได้มีความพร้อมด้านจิตใจอันเกิดจากการเรียนรู้และมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย และส่วนใหญ่นักศึกษาพยาบาลเป็นเพศหญิง มีอายุ 18-22 ปี ซึ่งมีเจตคติที่ดีต่อการใช้หมวกนิรภัย ดังผลการวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่า นักเรียนหญิงมีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนชาย นักเรียนที่มีอายุ 19-22 ปี มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนอายุ 15-18 ปี ซึ่งนักศึกษาพยาบาลส่วนมากมีเพศและอายุอยู่ในช่วงดังกล่าว จึงทำให้นักศึกษามีความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก

(2) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ และสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง ตามลำดับ และระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับ ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ และสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมทิตร ประภาสะโนบล (2551) พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งมากถึงร้อยละ 68.00 การปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง และรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ วลัยกัญญา พัฒนาไพบูลย์ (2549) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ในข้อ รู้สึกปลอดภัยมากขึ้น หากต้องเดินทางในระยะไกล กลัวว่าจะถูกจับ ถ้าไม่ใส่หมวกนิรภัยตามที่กฎหมายกำหนด อาจเนื่องจาก ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ตำรวจจราจร ซึ่งเป็นบุคคลที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เลือกปฏิบัติ ก็จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้าย

โดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้และเข้าใจว่าการกระทำอย่างไร เป็นการกระทำที่ผิด และไม่กระทำอีก ส่งผลให้ผู้ขับขี่และนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

(3) ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ผมเสียทรง และไม่สะดวกในการพกพา ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่านักเรียนกลุ่มที่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ให้เหตุผลว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สะดวก ไม่คล่องตัว ร้อน และยุ่งยาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของกฤษเนตร เกษสระ (2548) พบว่า นักศึกษากลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีอุปสรรคเรื่องของหมวกนิรภัย เช่น หาไม่เจอ ไม่มีติดอยู่ประจำที่รถจักรยานยนต์และส่วนใหญ่ถ้าต้องการใช้รถจักรยานยนต์ก็จะใช้ในระยะเวลาทางไกลจึงคิดว่าไม่ต้องสวมก็ได้ อาจเป็นเพราะว่า นักศึกษาอยู่ในช่วงวัยรุ่น การขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับวัยรุ่นนั้นทำให้มีจุดเด่นดึงดูดใจเพื่อน เพศตรงข้าม และบุคคลอื่นจึงไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่มักจะมีเพื่อนนั่งซ้อนท้ายโดยสารไปด้วย ถ้าหากสวมหมวกนิรภัยทำให้คุยกับเพื่อนหรือพูดโทรศัพท์ในขณะที่ขับไม่ได้ นักศึกษาชอบความเป็นอิสระ ไม่ชอบให้ผู้ใดมาบังคับ การบังคับให้สวมหมวกนิรภัยเป็นการขัดต่อความรู้สึกที่เคยชินที่ได้ปฏิบัติมา ทำให้เกิดการต่อต้าน ไม่ยอมรับการบังคับใช้หมวกนิรภัย อีกทั้งนักศึกษาพยาบาลส่วนมากเป็นเพศหญิง ถ้าหากสวมหมวกนิรภัยเข้าไปทำให้ผมเสียทรง ขาดความสวยงาม ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ทำให้ไม่เป็นที่น่ามองแก่ผู้ที่พบเห็น ใส่แล้วทำให้รู้สึก อึดอัด ไม่สะดวก เสียเวลา ใส่แล้วไม่มีใครเห็นใบหน้า กลัวเพื่อนๆ รู้ว่าตนเองเป็นคนขับขี่รถจักรยานยนต์หรือนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ ในขณะที่ทำการศึกษาในครั้งนี้นักศึกษาที่เป็นเพศหญิงพักอาศัยอยู่ในหอพักของวิทยาลัย ซึ่งไม่อนุญาตให้ออกนอกบริเวณวิทยาลัยก่อนเวลา 16.00 น. หลังจากเวลานี้แล้วจึงอนุญาตให้ออกนอกวิทยาลัยได้ ซึ่งเป็นเวลาตอนเย็นหรือกลางคืน คิดว่าการจราจรไม่หนาแน่น ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร คิดว่าไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ และนักศึกษาปฏิบัติเลียนแบบเพื่อน ถ้าเพื่อนไม่สวมหมวกนิรภัย

ก็ปฏิบัติตามโดยไม่สวมหมวกนิรภัยด้วยจากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้นักศึกษาไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย

(4) พฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีรูปทรงทันสมัย สวยงาม เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีน้ำหนักเบา และเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ผิวหมวกด้านนอกทำด้วยวัสดุแข็ง ตามลำดับ ส่วนระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ ตัดสินใจเลือกซื้อหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ และเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมทิสร ประภาสะโนบล (2551) พบว่า นักศึกษามีความรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) สอดคล้องกับงานวิจัยของวันศิริ เจาตระกูล (2546) พบว่า พฤติกรรมการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เหตุผลสำคัญที่สุดในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัย คือ เพื่อความปลอดภัย ปัจจัยสำคัญที่สุดในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยคือ ความคงทนของหมวกนิรภัย สีของหมวกนิรภัยที่ได้รับความนิยม คือ สีน้ำเงิน/ฟ้า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยสังเกตสัญลักษณ์รับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ข้างหมวกนิรภัยก่อนตัดสินใจซื้อ สอดคล้องกับงานวิจัยของวาลักษณ์สุดา พัฒนไพบูลย์ (2549) พบว่า ส่วนมากผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก. สูงถึงร้อยละ 83.00 สอดคล้องกับงานวิจัยของอนุรักษ ปานจินดาสกุล (2546) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ในเรื่องของหมวกนิรภัยโดยเฉพาะในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยนั้นจำเป็นต้องลองสวมใส่ให้ได้ขนาดพอดีกับศีรษะ และหมวกนิรภัยจะต้องมีคุณภาพตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และสอดคล้องกับงานวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่ต้องอยู่ในระดับสูง ในประเด็นหมวกนิรภัยที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ต้องมีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) รับรอง และหมวกนิรภัยที่มีสีสดใส สามารถช่วยให้ผู้ขับขี่คันอื่นๆ สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย สามารถอธิบายได้ว่า การสวมหมวกนิรภัยที่มีความ

เหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้ กระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอ สามารถลดอันตรายที่จะ เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หมวกนิรภัยที่ติดต้องกระชับ แน่นพอดีกับศีรษะ หากหมวกนิรภัยมีขนาดเล็กเกินไป สวม ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้ามีขนาดใหญ่เกินไปจะหลุดออกได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแม้ว่าจะคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม หมวก นิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ไม่ทำให้ผู้สวมใส่ ถูกจำกัดหรือลดขอบเขตการมองเห็นทางกว้าง รวมทั้งไม่ลดระดับ เสียงที่ควรได้ยิน และไม่ทำให้เกิดการเจ็บปวดที่คอเพิ่มขึ้น (วสันต์ บุญหนุน, 2546) วัสดุที่นำมาใช้ผลิตหมวกนิรภัยต้อง ได้รับมาตรฐานและมีความปลอดภัย ตลอดจนน้ำหนักของ หมวกนิรภัยต้องได้มาตรฐาน ก่อนซื้อหมวกให้ทดสอบโดย การสวมหมวกและรัดสายรัดคางให้เรียบร้อย ถ้าฝึกทางด้าน หลังแล้วขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือมากกว่านั้นก็ไม่ควรซื้อหมวกใบนั้น เพราะขณะเกิด อุบัติเหตุหมวกอาจหลุด ทำให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตได้

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

- (1) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควร รมรงค์ส่งเสริมให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยให้ครบ 100%
- (2) ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องประโยชน์ และโทษของหมวกนิรภัย เพื่อปลูกฝังให้นักศึกษามีจิตสำนึก ในการป้องกันอันตรายอุบัติเหตุจากการจราจร
- (3) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควร ประสานความร่วมมือกับบริษัท ห้างร้านภาคเอกชน นำหมวก นิรภัยที่มีคุณภาพดี ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ราคา ไม่แพงเกินไปจำหน่ายให้กับนักศึกษา เพื่อให้ นักศึกษาได้สวม หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและราคาถูก
- (4) ควรเพิ่มเนื้อหาเรื่องการสวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากการจราจร ในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและ การป้องกันการเจ็บป่วย
- (5) ควรดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อนำไปสู่อ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์
- (6) ควรดำเนินการวิจัยการพัฒนารูปแบบการ แก้ไขปัญหาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษ ายพยาบาล

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2553). ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็น: พฤติกรรมเสี่ยงและการ ประเมินผลการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 41(9), 129-132.
- กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. นนทบุรี: กรม.
- กฤษเนตร เกษสระ. (2548). การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์กับนักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุข สตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง) คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชาสุ ขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- กาญจณีย์ ตำนาคแก้ว. (2551). ลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์. ใน วิทยาชาติบัญชาชัย, ศิริกุล กุลเสียบ, และสุนันทา ศรีวิวัฒน์ (บรรณาธิการ). ตำนานเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์. (หน้า 75-84). พิมพ์ครั้งที่ 2. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- จุฬารณย์ โสตะ, พรทิพย์ คำพอ, พงษ์ศักดิ์ ภูภาพขาว, อุดมการณ์ สารรัตน์, และกฤติยา พลงวัน. (2550). ความพร้อมของชุมชนริมทางหลวงในการ ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ขอนแก่น, 14(2), 47-50.
- บุญใจ ศรีสถิตยรรณู. (2553). ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: ยูแอนดีไออินเตอร์มีเดีย.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และจิราพร ธีรณัฐธรรม. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอน ปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. สงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 14(2), 271-288.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร. (2546). ตำราระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: โฮลิสติกพับลิชชิ่ง.
- มหิศร ประภาสะโนบล. (2551). พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. วารสารวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราช ภัฏเพชรบุรี, 5(1), 35-44.
- ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิธา เรืองจิต. (2550). บันทึกโหมหน้ำอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- วลักษณ์สุดา พัฒนไพโรจน์. (2549). การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหาและข้อเสนอแนะ. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

- ต่อ -

- วสันต์ บุญหนู. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขต
บางนา กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วันศิริ เจาตระกูล. (2546). การศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศาสตรดุษฎีสาครมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- อนุรักษ ปานจินตาสกุล. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอ
วังจันทร์ จังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.

ตารางที่ 1 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย (n=216)

ความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1. การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคลไม่ควรมีกฎหมายบังคับ	2.75	1.23	ไม่แน่ใจ
2. กฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	4.23	0.84	เห็นด้วย
3. หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)	4.41	0.74	เห็นด้วย
4. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	4.34	0.74	เห็นด้วย
5. ขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	4.28	0.80	เห็นด้วย
6. หากขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ ไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	2.93	1.08	ไม่แน่ใจ
7. หากขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	2.80	1.05	ไม่แน่ใจ
8. ควรมีการบังคับให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์	3.67	0.98	เห็นด้วย
9. คนที่สวมหมวกนิรภัยก็สามารถบาดเจ็บได้เท่ากับคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	3.00	0.86	ไม่แน่ใจ
10. ควรใช้หมวกนิรภัยเมื่อขับขี่เร็วๆ เท่านั้น	2.45	1.18	ไม่เห็นด้วย
รวม	3.51	0.95	เห็นด้วย

ตารางที่ 2 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (n=216)

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	Mean	SD.	ระดับพฤติกรรม
1. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ	3.71	0.92	มาก
2. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ	2.32	0.85	น้อย
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ	3.39	0.89	ปานกลาง
4. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ	2.35	0.51	น้อย
5. สวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง	3.49	0.97	ปานกลาง
6. สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ	3.10	0.85	ปานกลาง
7. สวมหมวกนิรภัยเฉพาะเวลาตอนกลางวัน	3.02	0.97	ปานกลาง
8. สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)	3.67	0.90	มาก
9. สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ	3.78	0.82	มาก
10. สวมหมวกนิรภัยที่มีสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง	2.78	0.50	ปานกลาง
รวม	3.16	0.78	ปานกลาง

ตารางที่ 3 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย

ปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับปัญหา
1. สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอึดอัด ราคาแพง	2.76	0.82	ปานกลาง
2. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ซับซ้อนหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สะดวก	2.64	0.56	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกหนักศีรษะ	2.74	0.81	ปานกลาง
4. หมวกนิรภัยมีขั้นตอนการสวมใส่ที่ยุ่งยาก	2.07	0.65	น้อย
5. ขั้นตอนการสวมใส่หมวกนิรภัยใช้เวลามาก	1.88	0.96	น้อย
6. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ผมเสียทรง	2.87	0.79	ปานกลาง
7. รูปทรงของหมวกนิรภัยไม่น่าสวมใส่	2.33	0.57	น้อย
8. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้เสียบรรยากาศหรือเสียความเพลิดเพลินในขณะที่ขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์	2.43	0.63	น้อย
9. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้เสียบุคลิกภาพ	2.08	0.87	น้อย
10. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน	2.77	0.62	ปานกลาง
11. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน	2.78	0.65	ปานกลาง
12. สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้เสียการทรงตัวได้ง่าย	2.17	0.59	น้อย
13. ไม่สะดวกในการพกพา	2.93	0.92	ปานกลาง
14. ราคาแพง	2.58	0.97	ปานกลาง
15. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ยุ่งยากและลำบากในการเดินทาง	2.34	0.98	น้อย
รวม	2.51	0.76	ปานกลาง

ตารางที่ 4 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย (n=216)

พฤติกรรมกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับพฤติกรรม
1. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)	3.63	0.85	มาก
2. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ	3.65	0.75	มาก
3. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง	2.92	0.77	ปานกลาง
4. เลือกซื้อหมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ	3.08	0.93	ปานกลาง
5. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีน้ำหนักเบา	3.31	0.94	ปานกลาง
6. ทดลองสวมหมวกนิรภัยก่อนซื้อ	3.54	0.74	มาก
7. ตัดสินใจเลือกซื้อหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย	3.69	0.87	มาก
8. เลือกซื้อหมวกนิรภัยเพราะต้องการของแถมหรือมีรายการสมนาคุณพิเศษ	2.55	0.93	ปานกลาง
9. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีรูปทรงทันสมัย สวยงาม	3.24	0.93	ปานกลาง
10. เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ผิวหมวกด้านนอกทำด้วยวัสดุแข็ง	3.41	0.85	ปานกลาง
รวม	3.30	0.86	ปานกลาง