

**ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์  
ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา จังหวัดเชียงราย  
Factors predicting motorcycle accident prevention  
behavior among higher education students,  
Chiang Rai Province.**

บทความวิจัย

วารสารพยาบาลศาสตร์และสุขภาพ

Journal of Nursing Science & Health

ปีที่ 42 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มีนาคม) 2562

Volume 42 No.1 (January-March) 2019

คณิงฉิ่ง เพชรรัตน์ พย.ม.\* จุฑามาศ กิติศรี พย.ม.\*\*ลาวัญย์ สมบูรณ์ M.A.\*\*\*

Khanuengnit Phetcharat R.N., M.S.N.\* Chuthamat Kitisri R.N., M.S.N.\*\* Lawan Somboon, R.N., M.A.\*\*\*

**บทคัดย่อ**

การวิจัยแบบหาความสัมพันธ์เชิงทำนายครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอำนาจการทำนายของปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ ทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงราย จำนวน 413 ราย สุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิและคำนวณตามสัดส่วนประชากร เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนของเอจเซน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนเดียว ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.7 ปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาได้ร้อยละ 12.1 ได้แก่ การรับรู้การควบคุมตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $\beta=0.237, p \leq 0.001$ ) และทัศนคติต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $\beta=0.174, p=0.001$ )

**คำสำคัญ:** ปัจจัยทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ นักศึกษาระดับอุดมศึกษา

**Abstract**

The purpose of this predictive correlational research was to explore predictability three factors consisted of attitude, subjective norms and perceived behavioral control on motorcycle accident prevention behaviors. The samples were 413 higher education students, Chiang Rai province. They were randomly by stratified random sampling method and calculated according to population proportion. The research instrument was the questionnaire constructed by the researcher based on the theory of planned behavior by Ajzen. Descriptive statistics and multiple regression were utilized in data analysis. The result has shown the subject group's score of motorcycle accident prevention behavior was at moderate level 62.7%.

\*Instructor, Faculty of nursing, Chiangrai College

\*\*Assistant professor, Faculty of nursing, Chiangrai College

\*\*\*Associate Professor, Faculty of nursing, Chiangrai College

The factors predicting motorcycle accident prevention behavioral of higher education students can predict 12.1% were perceived behavioral control of motorcycle accident prevention behavior ( $\beta = .237, p \leq .001$ ) and attitudes to behavior of motorcycle accident prevention ( $\beta = .174, p = .001$ ).

**keywords:** factor predicting, motorcycle accident prevention, higher education students

## บทนำ

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก องค์การอนามัยโลก<sup>1</sup> รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก (Global status Report on Road safety) จากการสำรวจใน 180 ประเทศทั่วโลก ระบุว่าในปี พ.ศ. 2556 ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคน และบาดเจ็บจำนวน 20-50 ล้านคนในแต่ละปี สำหรับในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่เกิดขึ้น คิดเป็นอัตรา 17.3 ต่อประชากรแสนคน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก รวมทั้งประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ของเอเชียและอาเซียนที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนสูงที่สุด จากสถานการณ์แสดงให้เห็นถึงความสูญเสียคนทั้งโลกและประเทศกำลังพัฒนา จังหวัดเชียงใหม่พบสถิติการตายจากอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่จักรยานยนต์อยู่อันดับที่ 27 ของประเทศ โดยกลุ่มอายุน้อยกว่า 20 ปี เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 27.76<sup>2</sup> ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุการจราจรอาจจะทวีความรุนแรงมากขึ้นหากยังไม่มีการหาแนวทางป้องกัน ดังนั้นประเทศไทยจึงมีการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนคือการลดอัตราการเสียชีวิตทางถนนให้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในพ.ศ. 2563<sup>3</sup>

การสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวม เพราะการเสียชีวิตและการบาดเจ็บทั้งกายและใจจากอุบัติเหตุ<sup>4</sup> เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุการจราจรทางถนน

ของประเทศไทยพ.ศ.2557 พบว่ามีผู้เสียชีวิต 15,045 ราย คิดเป็นร้อยละ 23 ต่อประชากรแสนคน ขณะที่ผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลทั้งหมดมีจำนวนประมาณ 107,123 ราย เมื่อจำแนกข้อมูลตามเพศพบว่าเพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่า สำหรับช่วงอายุที่เสียชีวิตจำแนกตามกลุ่มอายุในเพศชายพบว่า กลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี โดยทั้งสองกลุ่มอายุนี้เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ส่วนเพศหญิงกลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 40-44 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปีและยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็น ร้อยละ 66 ของยานพาหนะ<sup>5</sup> ในจังหวัดเชียงใหม่พบว่ายานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ โดยช่วงอายุผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตสูงสุดได้แก่ 14-29 ปี รองลงมา 30-50<sup>6</sup>

จากที่กล่าวมากลุ่มเสี่ยงหลักที่มักเกิดปัญหาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยคือ กลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาเล่าเรียนและวัยแรงงานที่กำลังประกอบอาชีพในภาคเกษตร อาจเนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่คึกคะนอง ชอบความตื่นเต้นท้าทาย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถานการณ์ปกติส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ เช่น ขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อจะไปให้เร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพราะรู้สึกยุ่งยาก เป็นต้น<sup>7</sup> ในการลดอุบัติเหตุจากการจราจรจักรยานยนต์ลงนั้น สามารถกระทำได้โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีการขับขี่ปลอดภัยโดยปฏิบัติตาม

ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สม่ำเสมอ การที่นักศึกษาซึ่งเป็นวัยรุ่นจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อาจเกิดจากหลายปัจจัย ซึ่งทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผน (Theory of Planned Behavior: TPB) ของเอจเซน<sup>8</sup> อธิบายว่าการแสดงพฤติกรรมของบุคคลขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ประการได้แก่ทัศนคติต่อพฤติกรรม (attitude toward behavior) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อพฤติกรรม (subjective norm about the behavior) และการรับรู้การควบคุมตนเองในการแสดงพฤติกรรมใดๆ (perceived behavioral control of behavior) ดังนั้นพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาน่าจะเกี่ยวข้องกับทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ทั้งนี้ได้มีการนำทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนมาใช้ในการอธิบายพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอย่างกว้างขวางทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์<sup>9</sup> การศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ<sup>10</sup> การศึกษาปัจจัยทำนายความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อเพิ่มความเร็ว<sup>10</sup> เป็นต้น

จังหวัดเชียงใหม่มีนักศึกษาระดับอุดมศึกษานิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาสถานศึกษาเป็นจำนวนมาก พบว่านักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์โดยขาดความระมัดระวัง ขับขี่ด้วยความเร็วสูง ส่งผลให้นักศึกษาได้รับอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับไม่รุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิต บางรายได้รับบาดเจ็บสาหัส<sup>11</sup> เป็นอุปสรรคต่อการศึกษาเล่าเรียนและส่งผลให้การเรียนล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง และยังมีผลถึงบุคคลในครอบครัวต้องรับภาระจากความพิการอีกด้วย<sup>12</sup> ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้ทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนของเอจเซน<sup>8</sup> น่าจะทำให้ทราบถึงปัจจัย

ทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาหาแนวทางวางแผนในการส่งเสริมให้นักศึกษาระดับอุดมศึกษาสนใจการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา จังหวัดเชียงใหม่
2. เพื่อศึกษาอำนาจทำนายของ ทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ว่าคุณคละรอบข้างที่มีความสำคัญกับนักศึกษาต้องการหรือไม่ต้องการให้กระทำพฤติกรรม และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของตนเอง ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา จังหวัดเชียงใหม่

### คำถามการวิจัย

1. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาเป็นอย่างไร
2. ทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของตนเอง สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาได้หรือไม่ อย่างไร

### กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษานี้ทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนของเอจเซน<sup>8</sup> และจากการทบทวนวรรณกรรมมาเป็นกรอบแนวคิด โดยการแสดงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาจะได้รับอิทธิพลจากปัจจัยหลัก 3 ประการได้แก่ 1) ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมเป็นผลจากความเชื่อที่ว่าจะตามมาจากพฤติกรรมและการประเมินผลที่จะตามมาว่าจะจะเป็นทางบวกหรือลบ

2) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรม เป็นการรับรู้ว่าคุณคละรอบข้างที่มีความสำคัญกับนักศึกษาต้องการหรือไม่ต้องการให้กระทำพฤติกรรมเป็นผลจากความเชื่อของนักศึกษาต่อความต้องการของคุณคละรอบข้างที่ต้องการให้นักศึกษาแสดงพฤติกรรมและการประเมินความเชื่อ และ 3) การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมตนเองของนักศึกษาในการแสดงพฤติกรรม เป็นผลจากความเชื่อของนักศึกษาที่มีต่อปัจจัยที่อาจส่งเสริมหรือขัดขวางการแสดงพฤติกรรม และการรับรู้ถึงกำลังของปัจจัยที่มีต่อความเชื่อมั่นที่จะทำให้ให้นักศึกษาสามารถแสดงพฤติกรรม ดังนั้นการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยหลักดังกล่าวต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ น่าจะนำไปสู่การระบุอำนาจของปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาได้

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบหาความสัมพันธ์เชิงทำนาย (predictive correlational research design)

**ประชากร** คือ นักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2560 ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม และวิทยาลัยเชียงราย มีนักศึกษาระดับอุดมศึกษา รวมทั้งสิ้น 12,079 ราย

**กลุ่มตัวอย่าง** คือ นักศึกษาระดับอุดมศึกษาทั้งเพศชายและเพศหญิง และยินยอมเข้าร่วมการวิจัยด้วยความสมัครใจ คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการเปิดตารางของเครซีและมอร์แกน<sup>13</sup> โดยใช้ความคลาดเคลื่อนที่ระดับ .05 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 413 ราย สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิตามสัดส่วนของประชากรในแต่ละสถานศึกษา (proportionate stratified random sampling)

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามที่คณะผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปี รายรับจากผู้ปกครองต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปี ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์โลดโผนและเร็ว และการได้รับการอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัย

2. แบบสอบถามทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 26 ข้อ แบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 เป็นข้อคำถามความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 13 ข้อ โดยแต่ละข้อมีลักษณะคำถามแบบลิเกิร์ต 7 ระดับที่มีค่าอยู่ระหว่าง 1-7 และด้านที่ 2 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับการประเมินผลลัพธ์ของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 13 ข้อ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามแบบลิเกิร์ต 7 ระดับ ที่มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง 3 การคิดคะแนนใช้ผลรวมของคะแนนที่ได้จากการคูณคะแนนในด้านที่ 1 กับด้านที่ 2 การแปลผลคะแนนพิจารณาจากเครื่องหมายของคะแนนที่คำนวณได้ ถ้าคะแนนเป็นบวก หมายความว่าทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หากมีคะแนนเป็นลบ หมายความว่าทัศนคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. แบบสอบถามการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 10 ข้อ แบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 เป็นข้อความเกี่ยวกับความคาดหวังของคุณคละรอบข้างที่ต้องการให้ปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 5 ข้อ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามแบบลิเกิร์ต 7 ระดับที่

มีค่าอยู่ระหว่าง 1-7 และด้านที่ 2 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับแรงจูงใจของบุคคลรอบข้างที่มีผลให้ต้องทำตามความคาดหวังจำนวน 5 ข้อ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามแบบลิเกิร์ต 7 ระดับ ที่มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง 3 การคิดคะแนนใช้ผลรวมของคะแนนที่ได้จากการคูณคะแนนในด้านที่ 1 กับด้านที่ 2 การแปลผลคะแนนพิจารณาจากเครื่องหมายของคะแนนที่คำนวณได้ ถ้าคะแนนเป็นบวก หมายความว่าบุคคลรอบข้างมีการสนับสนุนให้ปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หากมีคะแนนเป็นลบ หมายความว่าบุคคลรอบข้างไม่สนับสนุนให้ปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

4. แบบสอบถามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของตนเองเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ประกอบด้วยข้อคำถาม 30 ข้อแบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับความเชื่อว่ามีปัจจัยใดบ้างที่เป็นอุปสรรคขัดขวางการแสดงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 15 ข้อ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามแบบลิเกิร์ต 7 ระดับ ที่มีค่าอยู่ระหว่าง 1-7 และด้านที่ 2 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับการรับรู้ระดับการควบคุมปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 15 ข้อ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามเป็น ลิเกิร์ต 7 ระดับ ที่มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง 3 การคิดคะแนนใช้ผลรวมของคะแนนที่ได้จากการคูณคะแนนในด้านที่ 1 กับด้านที่ 2 การแปลผลคะแนนพิจารณาจากเครื่องหมายของคะแนนที่คำนวณได้ ถ้าคะแนนเป็นบวก หมายความว่านักศึกษาทราบว่าตนเองมีความสามารถในการควบคุมอุปสรรคที่มีผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หากคะแนนเป็นลบ หมายความว่านักศึกษารับรู้ว่าจะตนเองไม่สามารถควบคุมอุปสรรคที่มีผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

5. แบบสอบถามพฤติกรรมของนักศึกษา ระดับอุดมศึกษาต่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 19 ข้อ มีทิศทางคำถาม

ทั้งทางบวกและทางลบ แต่ละข้อมีลักษณะคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ ข้อความทางบวกคือ คะแนน 1 (ไม่ได้ปฏิบัติ) และคะแนน 4 (ปฏิบัติเป็นประจำ) ส่วนข้อความทางลบคือ คะแนน 1 (ปฏิบัติเป็นประจำ) และคะแนน 4 (ไม่ได้ปฏิบัติ) แบบสอบถามทั้งชุดมีช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 19-76 คะแนน แปลผลคะแนนโดยแบ่งกลุ่มคะแนนตามอันตรภาคชั้น 3 ระดับ<sup>14</sup> ดังนี้ มีพฤติกรรมระดับสูง (3.01-4.00) พฤติกรรมระดับปานกลาง (2.01-3.00) และพฤติกรรมระดับต่ำ (1.00-2.00)

แบบสอบถามส่วนที่ 2,3,4 และ 5 ผู้วิจัยได้นำไปตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ได้ค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหาของแต่ละแบบสอบถามเท่ากับ 1.00 และหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยนำไปทดลองใช้กับนักศึกษา ระดับอุดมศึกษาที่ไม่ได้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 ราย ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค เท่ากับ .83, .93, .83 และ .83 ตามลำดับ

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

เริ่มดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน พ.ศ. 2561 ภายหลังจากได้รับอนุญาตจากอธิการบดีและคณบดี สถาบันอุดมศึกษา ทั้งสี่แห่ง โดยผู้วิจัยได้เข้าพบกลุ่มตัวอย่างเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล และถามความสมัครใจในการเข้าร่วมวิจัย กรณีที่กลุ่มตัวอย่างปฏิเสธการตอบแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้สุ่มกลุ่มตัวอย่างใหม่สำหรับกลุ่มตัวที่ให้ความร่วมมือผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามที่เตรียมไว้เป็นชุด ๆ ให้กับกลุ่มตัวอย่าง และแจ้งว่าเมื่อตอบเสร็จให้ปิดฉีกและนำมาใส่ไว้ในกล่องที่ผู้วิจัยเตรียมไว้ให้ในแต่ละสถาบัน ผู้วิจัยได้มารับคืนแบบสอบถามภายใน 1 สัปดาห์ ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 413 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

**การวิเคราะห์ข้อมูล**

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ใช้สถิติเชิงพรรณนาวิเคราะห์หาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (pearson correlation coefficient) และวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ภายหลังทดสอบเงื่อนไขเบื้องต้นของการใช้สถิติโดยทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ พบความสัมพันธ์มีค่าน้อยกว่า .65 จึงไม่มีปัญหา multicollinearity

**จริยธรรมการวิจัย**

งานวิจัยนี้ได้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย วิทยาลัยเชียงราย เลขที่ 5/2559 มีการรักษาความลับโดยนำเสนอข้อมูลของภาพรวมในเชิงวิชาการเท่านั้น และทำลายข้อมูลภายหลังการทำวิจัยเสร็จ

**ผลการวิจัย**

กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายและเพศหญิง จำนวนใกล้เคียงกัน ศึกษาในระดับชั้นปีที่ 2 ร้อยละ 39.2 อายุเฉลี่ย 19 ปี (SD = .50) ร้อยละ 42.37 ได้รับเงินจากผู้ปกครองต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 58.4 เคยเข้าร่วมการอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 73.1 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 70.5 มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์

มากกว่า 5 ปี ร้อยละ 65.4 เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บแต่ไม่ถึงขั้นต้องนอนรักษาในโรงพยาบาล ร้อยละ 48.4 และมีรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์โลดโผนและเร็ว ร้อยละ 50.8 ผลการวิจัยสามารถนำเสนอตามวัตถุประสงค์ดังนี้

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ผลการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 62.47 มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 48.67 มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมทางบวกอยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 41.65 และรับรู้ว่าตนเองมีความสามารถในการควบคุมอุปสรรคทางบวกอยู่ในระดับสูงร้อยละ 35.11

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ผลการศึกษปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมและ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมได้ร้อยละ 12.1 ( $R^2=.121, F=18.823, p<.001$ ) โดยการเรียนรู้การควบคุมพฤติกรรมสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้มากที่สุด ( $\beta=.237, p<.001$ ) รองลงมาคือทัศนคติต่อพฤติกรรม ( $\beta=.174, p=.001$ ) ส่วนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมไม่สามารถทำนายพฤติกรรมได้ (ตารางที่ 1)

**ตารางที่ 1** ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (n=413)

ปัจจัยทำนาย	b	S.E. <sub>b</sub>	$\beta$	t	p
ทัศนคติต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	.071	.021	.174	3.366	.001
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อพฤติกรรม	.028	.038	.037	.734	.463
ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์					
การเรียนรู้การควบคุมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	.124	.026	.237	4.842	.000
Constant = 47.889 R = .348 R <sup>2</sup> = .121 R <sup>2</sup> adj = .115 SE <sub>est</sub> = 8.001 F 18.823					

## การอภิปรายผล

### พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.48 โดยมีการป้องกันอุบัติเหตุเป็นบางครั้งหรือกระทำพฤติกรรมเป็นส่วนน้อย เช่น ไม่งดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เฉพาะช่วงเช้าหรือช่วงเย็นเพื่อจะได้เดินทางได้เร็ว การเสี่ยงกฎจราจรคิดว่าเป็นเรื่องธรรมดาหากรู้สึกว่าไม่เป็นอันตรายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.1 เคยเข้าร่วมรับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 70.5 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 65.4 มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปี แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างน่าจะมีความรู้เกี่ยวกับหลักการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้<sup>10</sup> ดังการศึกษาที่รายงานว่า ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน<sup>15</sup> อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างยังคงปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุบางครั้ง อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.8 มีอายุระหว่าง 15-20 ปี กำลังอยู่ในช่วงวัยรุ่น ปกติวัยรุ่นต้องการความเป็นตัวของตัวเอง แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ รวมทั้งความท้าทายตื่นเต้น มักชอบฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมและสถาบัน ต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อนและมีพฤติกรรมเลียนแบบเพื่อนโดยไม่คำนึงถึงความถูกต้องหรือความปลอดภัยใด ๆ<sup>16</sup> สอดคล้องกับแนวคิดของลีและคณะ<sup>17</sup> ได้อธิบายเกี่ยวกับบุคลิกภาพที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า เป็นผู้ที่บุคลิกภาพชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย มักมีพฤติกรรมขับขี่ผาดโผน สนุกสนาน ชอบความเสี่ยงและตื่นเต้น ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าวและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบสังคม มักแสดงออกด้วยการขับขี่

ความเร็วสูงและชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญจะมีความห่วงใยผู้อื่นขณะขับขี่ จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

ผลการศึกษาครั้งนี้ใกล้เคียงกับการศึกษาของชนากัทธ บัญประสมและจักรพันธ์ กิจธรรมา<sup>18</sup> พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 84.2 มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ระดับปานกลาง โดยเห็นด้วยกับข้อคำถามที่ว่า ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังดื่มของมึนเมาทุกชนิด สวมหมวกนิรภัยที่ได้รับเครื่องหมายผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และเปลี่ยนยางรถจักรยานยนต์เมื่อพบว่าเริ่มเสื่อมสภาพ และผลการศึกษาครั้งนี้แตกต่างกับการศึกษาของสุจิตรา กฤติยวราธมนกนกกาญจน์ ศรีสุรินทร์ และธนากร เรืองชัยและคณะ<sup>19</sup> พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาภาพรวมอยู่ในระดับมาก แต่ผลจากการศึกษาครั้งนี้พบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า การรับรู้การควบคุมอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง ส่วนด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ระดับปานกลาง

### ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ปัจจัยแรกคือการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ( $\beta = .237$ ) รองลงมาคือทัศนคติต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ( $\beta = .174$ ) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ .348 ( $R = .348$ ) สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 12.1 ( $R^2 = .121$ ) และมีค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการทำนายเท่ากับ  $SE_{est} = 8.001$

แสดงว่านักศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อธิบายได้ดังนี้

การที่ทัศนคติสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อธิบายได้ว่าทัศนคติเกิดจากความเชื่อและการให้คุณค่ากับผลลัพธ์ที่จะตามมาจากการแสดงพฤติกรรม และมีผลโดยตรงให้เกิดพฤติกรรม<sup>1</sup> เช่นเดียวกับการศึกษาครั้งนี้ที่กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 41.65 เมื่อกลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทัศนคติเป็นสิ่งสำคัญทำให้บุคคลแสดงพฤติกรรมและสามารถทำนายพฤติกรรมที่บุคคลแสดงออก<sup>20</sup> ผลการศึกษาครั้งนี้ใกล้เคียงกับการศึกษาของจุลจิรา มีพรหม<sup>21</sup> พบว่า ทัศนคติความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเองมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และตัวแปรด้านทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ แรงสนับสนุนทางสังคมและความเชื่ออำนาจในตน มีอิทธิพลในการทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้ผลการศึกษาครั้งนี้ให้ผลในทำนองเดียวกันกับการศึกษาของกาญจน์กรรอง สุอังคะ<sup>6</sup> พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นได้รับอิทธิพลทางตรงจากทัศนคติไม่ดีในการขับขี่มากที่สุด แสดงว่าการมีทัศนคติไม่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้มากที่สุด อธิบายได้ว่าการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมถูกกำหนดจากความเชื่อที่มีต่อปัจจัยที่อาจขัดขวางหรือส่งเสริมการแสดงพฤติกรรมนั้นและการประเมินการรับรู้ความสามารถในการควบคุมอุปสรรคหรือเอื้ออำนวย<sup>1</sup> เช่นเดียวกับการศึกษาครั้งนี้ที่กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่ามีความสามารถในการควบคุมอุปสรรคในการป้องกัน

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูงร้อยละ 35.11 อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีทรัพยากรอย่างเพียงพอได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางถนนจากสื่อต่าง ๆ ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าสามารถควบคุมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุให้เกิดขึ้นได้ด้วยความสามารถของตนเอง ซึ่งแบนดูรา<sup>22</sup> กล่าวว่า บุคคลที่รับรู้ว่าคุณมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมที่กำหนด บุคคลนั้นมีแนวโน้มที่ใช้ความพยายามในการกระทำนั้น จากการทบทวนวรรณกรรมมีงานวิจัยที่สนับสนุนผลการศึกษาคือความสัมพันธ์ของตัวแปรนี้โดยตรงค่อนข้างน้อย เช่น การศึกษาของธนาภรณ์ ติวะบุตร วิชิตา เสถียรนาม และธเนศ เสถียรนาม<sup>23</sup> พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการฝ่าสัญญาณไฟแดงได้แก่ การรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรมของตนเองและพฤติกรรมที่ผ่านมาในอดีต สำหรับการศึกษานี้ในต่างประเทศพบว่า การรับรู้การควบคุมตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคลที่มีอายุน้อยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการเร่งความเร็ว<sup>24</sup> และการรับรู้การควบคุมตนเองเป็นตัวแปรทำนายความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย<sup>25</sup>

สำหรับบุคคลล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการศึกษานี้ครั้งนี้ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง อธิบายได้ว่าการล้อยตามกลุ่มอ้างอิงถูกกำหนดจากความเชื่อเกี่ยวกับความคาดหวังของบุคคลรอบข้างที่มีความสำคัญต่อตนกับแรงจูงใจที่จะปฏิบัติตามความต้องการของบุคคลเหล่านั้น<sup>1</sup> เช่นเดียวกับการศึกษาครั้งนี้ที่พบว่า บุคคลรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างไม่ว่าจะเป็น บิดามารดา เพื่อน คู่รัก และญาติพี่น้องให้การสนับสนุนมีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แต่กลุ่มตัวอย่างไม่ปฏิบัติตาม อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเป็นวัยรุ่นที่ให้ความสำคัญกับความคิดของตนเอง มีความเป็นตัวของตัวเอง ไม่ต้องการอยู่ใต้คำสั่งคำบังคับของผู้ใดโดยเฉพาะ บุคคลที่มีอำนาจหรือสูงวัยกว่ารวมทั้งบิดามารดา เพราะวัยรุ่นเชื่อว่าลักษณะที่เป็นเครื่องหมายของความ



เป็นผู้ใหญ่คือ ความเป็นอิสระจากผู้มีอำนาจเหนือตน<sup>12</sup> ส่งผลให้กลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลน้อย ผลการศึกษาคล้ายของเอลเลียท<sup>6</sup> พบว่าปัจจัยทำนายความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการเพิ่มความเร็วมอเตอร์ไซค์หรือรถจักรยานยนต์อยู่บนถนนที่จำกัดความเร็ว 30 ไมล์/ชั่วโมง คือทัศนคติด้านอารมณ์และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม แต่การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไม่ทำนาย

สรุปผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า นักศึกษาระดับอุดมศึกษามีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้คือ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมและทัศนคติต่อพฤติกรรม ขณะที่การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไม่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาได้ ผลการศึกษาครั้งนี้ไม่สนับสนุนกรอบแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมที่มีการวางแผนของเอจเซน<sup>6</sup> ที่เชื่อว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีส่วนร่วมในการทำนายพฤติกรรม ดังนั้นการทดสอบอำนาจการทำนายการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงเป็นสิ่งจำเป็น

### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

นำข้อมูลพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา และปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุรายงานถึงผู้บริหารของแต่ละสถาบันศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา ในการส่งเสริมและรณรงค์เพื่อลดปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีแนวโน้มจะเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การรณรงค์ หรือออกนโยบายกำหนดความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย รวมทั้งรณรงค์และสร้างค่านิยมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการ

ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย

นำผลการศึกษาครั้งนี้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับกำหนดแนวทางหรือจัดอบรมหลักสูตรการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา หรือจัดอบรมหลักสูตรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยซึ่งมีเนื้อหาการอบรมครอบคลุมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้กับนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้ นักศึกษามีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับหลักการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและเกิดทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยโดยการจัดอบรมดังกล่าวควรจัดเป็นประจำทุกปีให้กับนักศึกษาที่เข้าใหม่ทุกคนที่นำรถจักรยานยนต์มาใช้ภายในมหาวิทยาลัย

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

นำปัจจัยที่ร่วมทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษามาวางแผนและจัดโปรแกรมหรือกิจกรรมส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา เพื่อนำผลการศึกษาไปวางแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาได้อย่างครอบคลุมยิ่งขึ้น

### References

1. World Health Organization. The current state of global road safety. Global status report on road safety 2015. Italy: Geneva; 2015:1-14.
2. Chiang Rai Road Safety Management Center, Chiang Rai Provincial Disaster Prevention and Mitigation Office. 2014. Available from: <https://dpmcr.files.wordpress.com/2013/08/1e0b895e0b8b4.pdf> (in Thai)
3. Bureau of Non-Communicable Disease Control Department, Ministry of Public Health.

- Integrating death data from road accidents 2016. Nonthaburi: Ministry of Public Health 2016. (in Thai)
4. Ocharoen N. Road accidents. Serious damage to the Thai economy; 2017. Available from: <http://www.pachatai.com/journal/2017/08/72783>. (in Thai)
  5. Injury prevention group Bureau of Non-Communicable Disease Control Department, Ministry of Public Health road safety. Nonthaburi: Ministry of Public Health; 2011. (in Thai)
  6. ChiangRai road safety management center. Road accident and reduction program ChiangRai. Chaing Rai; 2013. (in Thai)
  7. Suaangka K. A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle. Nakhon Ratchasima: Suranaree University of Technology; 2016. SUT7-704-58-12-44. (in Thai)
  8. Ajzen I. The theory of planned behavior. Organizational behavior and human decision processes 1991; 50(2):179-211.
  9. Tongkamolsri B. Causal factors affecting safety behavior in driving among high school students in the northern region: multiple group analysis. Graduate School of Education Burapa university; 2016. (in Thai)
  10. Elliott MA. Predicting motorcyclists' intentions to speed: Effects of selected cognitions from the theory of planned behaviour, self-identity and social identity. Accident Analysis and Prevention 2010;42:718-22.
  11. Kulleab S, Rojtip N, Kommaungpak D, Tonghoa W, Kampanya D, Hongtai S, et al. The role of determinants behind motorcyclist accidents in Thailand; Bangkok: Roadsafetythai; 2010. (in Thai)
  12. Chatjina A, Ua-Kit N. Selected factors related to motorcycle helmet wearing behavior in secondary school students in the southern region of Thailand. Journal of nursing science Chulalongkorn university 2552; 21: 1-14. (in Thai)
  13. Sathitnarangkul B. Nursing research methodology. 5<sup>th</sup> ed, Bangkok: U & Inter Media Co., Ltd.; 2010. (in Thai)
  14. Srisaard B. Preliminary research: Information in research. 9<sup>th</sup> ed. Bangkok: Suviriyasarn Company Limited; 2013. (in Thai)
  15. Yingratsuk T, Sereekajonjarean P, Yeanjai P. Factors predicting road safety behavior of personnel and students in Burapha University. Journal of Public Health 2013;22(6):937-43. (in Thai)
  16. Kaewkangawan S. Developmental psychology of all ages: teenagers - the elderly. 9<sup>th</sup> ed. Bangkok: Thammasat University Press; 2006. (in Thai)
  17. Lee C, Hellinga B, Saccomanno F. Analysis of crash precursors on instrumented freeways. Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board 2003;1784: 1-10.
  18. Boonprasom C, Phetphum C. Factors influencing motorcycle accident prevention behaviors of high school student in Pathumthong tutor, Phitsanulok province. Naresuan Research 12: Research and Innovation with Country Development 2015:798-808. (in Thai)
  19. Krittiyawon S, Srisurin K, Reaungchai T. Motorcycle accident prevention behaviors

- among nursing students, Ratchathani University, Bangkok 2017: 981-91. (in Thai)
20. Sumer N. Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis prevention* 2003;35: 949-64.
  21. Meephrom J. Factors affecting motorcycle riding accident prevention behavior among students in Kasetsart university Chalermphrakiat Sakon Nakhon province campus: Bangkok: Kasetsart University; 2010. (in Thai)
  22. Bandura A. *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W. H. Frema; 1997.
  23. Tiwabut T, Sathiennam V, Sathiennam T. Application of the Theory of Planned Behavior (TPB) to study the factors effect to motorcyclist's intention to run red light. The 20th National Convention on Civil Engineering; 2015 July 8-10; Chonburi, Thailand. 2015. p. 1-11 (in Thai)
  24. Machain MA, Sankay KS. Relationship between young driver's personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis & Prevention* 2008;40:541-67.
  25. Tunnicliff DJ, Watson BC, White KM, Hyde MK, Schonfeld CC, Wishart DE. Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcyclist intentions. *Accident Analysis & Prevention* 2012;49:133-41.