บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม
2. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
3. ความหมาย ลักษณะ ประเภท การเลือกซื้อ วิธีใช้หมวกนิรภัย และหมวกนิรภัยกับการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์
4. แนวคิดเกี่ยวกับจิตวิทยาวัยรุ่น
5. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
   6.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย
   6.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกในต่างประเทศ
7. กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม

1. ความรู้

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2535, หน้า 913) เขียนไว้ว่า ความรู้ (Knowledge) หมายถึง ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์และโครงสร้างที่เกิดขึ้นจากการศึกษาหรือค้นคว้า หรือเป็นความรู้เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของ หรือบุคคลซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์ หรือจากรายงานการรับรู้ข้อเท็จจริงเหล่านี้ ต้องชัดเจนและอาศัยเวลา

ตามพจนานุกรมของเลกซิแคน เวปส์เตอร์ ดิกชันนารี (Lexican Webster Dictionary, 1977) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้เป็นสิ่งที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และโครงสร้างที่เกิดขึ้นจาก

การศึกษา หรือค้นคว้า เป็นความรู้ที่เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของหรือบุคคลที่ได้จากการสังเกต ประสบการณ์ หรือจากรายงาน การรับรู้ ข้อเท็จจริงเหล่านี้จะต้องชัดเจนและอาศัยเวลา

ในพจนานุกรมทางการศึกษากู๊ด (Good, 1973) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง (Facts) ความจริง (Truth) กฎเกณฑ์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับ และรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์ (มาลี ทวีวุฒิอมร, 2543, หน้า 14)

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520; ประยูร ไกรสุทธิ และแสนศักดิ์ ตุลยกุล, 2545, หน้า 7) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรมเบื้องต้น ซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำแนกได้ อาจโดยการฝึกหรือการมองเห็น ได้ยิน ได้จำ ความรู้ขั้นนี้ได้แก่ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง และวิธีการแก้ปัญหาเป็นต้น

กลุ่มนักทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดจำพวกของวัตถุประสงค์ทางการศึกษา (Taxonomy of Educational Objectives) ได้แบ่งการเรียนรู้ต่าง ๆ โดยแบ่งตามลักษณะของพฤติกรรมด้านความรู้ หรือ พุทธิปัญญา ค่านิยม - ทัศนคติและการปฏิบัติดังรายละเอียดต่อไปนี้

พฤติกรรมการเรียนรู้กลุ่มพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) เป็นพฤติกรรมที่เกี่ยวกับความสามารถและทักษะทางด้านสมองในการคิดเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ ซึ่งแบ่งย่อยได้เป็น 6 ขั้น ดังนี้

1. ความรู้ (Knowledge) หมายถึง ความสามารถในการจำ หรือระลึกได้ซึ่งรวมประสบการณ์ต่าง ๆ ที่เคยรับรู้มา

1.1 ความรู้เฉพาะเรื่อง เฉพาะอย่าง หมายถึง การระลึกถึงข้อสนเทศในส่วนย่อย ๆ เฉพาะที่แยกได้โดด ๆ เช่น ความรู้เกี่ยวกับศัพท์ เกี่ยวกับความหมายของคำความรู้เกี่ยวกับความจริงเฉพาะอย่าง เช่น รู้วัน เดือน ปี เหตุการณ์ สถานที่

1.2 ความรู้เกี่ยวกับวิถีทาง และวิธีการดำเนินงานเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น ความรู้ในเรื่องระเบียบ แบบแผน ประเพณี ความรู้เกี่ยวกับแนวโน้มและลำดับก่อนหลัง ความรู้ในการแยกประเภทและจัดหมวดหมู่ ความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์ ความรู้เกี่ยวกับระเบียบวิธีและกระบวนการ

1.3 ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวคิดและโครงสร้าง เช่น ความรู้เกี่ยวกับหลักการและข้อสรุปทั่วไปความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง

2. ความเข้าใจ (Comprehension or Understanding) หมายถึง ความรู้ความสามารถของบุคคลในการทำบางสิ่งบางอย่างได้มากกว่าข้อมูลที่ได้รับ สามารถแสดงให้เห็นด้วยภาพ ให้ความหมายแปลความ และเปรียบเทียบความคิด หรือคาดคะเนผลที่เกิดขึ้นได้ในการแปลความตีความหมายและขยายความในเรื่องราวและเหตุการณ์ต่าง ๆ แยกได้ 3 ลักษณะ คือ

2.1 การแปลความเป็นการจับใจความให้ถูกต้องกับสิ่งที่สื่อความหมาย หรือจากภาษาหนึ่งของการสื่อสารไปสู่อีกรูปแบบหนึ่ง

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

2.2 การตีความเป็นการอธิบายความหมาย หรือสรุปเรื่องราวโดยการจัดระเบียบใหม่ รวบรวม เรียบ เรียง เนื้อหาใหม่

2.3 การขยายความเป็นการขยายเนื้อหาที่เหนือไปกว่าขอบเขตที่รู้ เป็นการขยายขีดความอ้างอิงหรือแนวโน้มที่เกินเลยจากข้อมูล

3. การนำไปใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำสาระสำคัญต่าง ๆ ไปใช้ในสถานการณ์จริง หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งว่า เป็นการใช้ความเป็นนามธรรมในสถานการณ์รูปธรรม ซึ่งความเป็นนามธรรมอาจจะอยู่ในรูปความคิดทั่วไป กฎเกณฑ์ เทคนิค และทฤษฎี

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถในการแยกการสื่อความหมายไปสู่หน่วยย่อย เป็นองค์ประกอบสำคัญ หรือเป็นส่วน ๆ เพื่อให้ได้ลำดับขั้นของความคิดความสัมพันธ์กัน การวิเคราะห์เช่นนี้ก็เพื่อจะมุ่งให้การสื่อความหมายมีความชัดเจนยิ่งขึ้น อาจจำแนกได้ 3 ลักษณะ ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ส่วนประกอบ เป็นการชี้ให้เห็นหน่วยย่อย ๆ ที่เป็นส่วนประกอบอยู่ในสิ่งที่สื่อความหมาย

4.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เป็นการแยกการประสาน หรือความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบต่าง ๆ ในสิ่งที่สื่อความหมาย

4.3 การวิเคราะห์หลักการในเชิงจัดดำเนินงาน เป็นการชี้ให้เห็นระบบจัดการและวิธีการรวบรวมองค์ประกอบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการนำหน่วยต่าง ๆ หรือส่วนต่าง ๆ เข้าเป็นเรื่องเดียวกัน จัดเรียบเรียงและรวบรวมเพื่อสร้างแบบแผนและ โครงสร้างใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อน อาจจำแนกได้ 3 ลักษณะคือ

5.1 การสังเคราะห์ข้อความ เป็นการผูกข้อความขึ้นโดยการพูดหรือเขียน เพื่อสื่อความคิด ความรู้สึก หรือประสบการณ์ไปยังผู้อื่น

5.2 การสังเคราะห์แผนงาน เป็นการพัฒนา หรือเสนอแผนการทำงานที่สอดคล้องกับความต้องการของงานที่ได้รับมอบหมาย หรือที่คิดทำขึ้นเอง

5.3 การสังเคราะห์ความสัมพันธ์ เป็นการพัฒนา หรือสร้างชุดของความสัมพันธ์เชิงนามธรรมขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องจำแนกหรืออธิบายข้อมูล หรือ ปรากฏการณ์บางอย่างจากข้อความเบื้องต้น

6. การประเมินค่า (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินคุณค่าของเนื้อหาวัสดุอุปกรณ์และวิธีการทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพที่สอดคล้องกับสถานการณ์ ซึ่งอาจจะกำหนดเกณฑ์ขึ้นเองหรือผู้อื่นกำหนด จำแนกได้เป็นสองลักษณะ คือ

6.1 การประเมินค่าตามเกณฑ์ภายใน เป็นการประเมินค่าความถูกต้องของวัสดุอุปกรณ์ ข้อความเหตุการณ์ ตามคุณสมบัติประจำตัวของวัสดุอุปกรณ์ ข้อความ หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

6.2 การประเมินค่าตามเกณฑ์ภายนอก เป็นการประเมินค่าโดยอ้างอิงกับเกณฑ์กำหนดไว้

พฤติกรรมการเรียนรู้กลุ่มเจตพิสัย (Affective Domain) เป็นพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางจิตใจ ลักษณะนิสัย คุณธรรมและค่านิยม แบ่งเป็น 5 ขั้น ดังนี้

1. การยอมรับ (Receiving) เป็นความสามารถในการรู้จัก หรือความฉับไวในการรับรู้สิ่งต่าง ๆ จำแนกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1.1 การรับรู้

1.2 ความรู้สึกเต็มใจที่จะรับ

1.3 ความควบคุมความสนใจต่อสิ่งเร้า

2. การตอบสนอง (Responding) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกถึงความสนใจ เต็มใจ และพอใจต่อสิ่งเร้า จำแนกได้เป็น 3 ลักษณะคือ

2.1 การยินยอมที่จะตอบสนอง

2.2 การเต็มใจที่จะตอบสนอง

2.3 ความพอใจที่จะตอบสนอง

3. การสร้างคุณค่าหรือค่านิยม (Valuing) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกซึ่งความรู้สึกหรือสำนึกในคุณค่า หรือคุณธรรมของสิ่งต่าง ๆ จนกลายเป็นความชมชอบและเชื่อถือในสิ่งนั้น จำแนกเป็น 3 ลักษณะดังนี้

3.1 การยอมรับในค่านิยม

3.2 ความรู้สึกชื่นชอบหรือพอใจในค่านิยมนั้น

3.3 ความยึดมั่นในค่านิยมนั้น

4. การจัดระบบ (Organization) เป็นการจัดรวบรวมค่านิยมต่อสิ่งต่าง ๆ เข้ามาเป็นระบบ จำแนกเป็น

4.1 มโนทัศน์เกี่ยวกับค่านิยม

4.2 การจัดระบบของค่านิยม

5. การมีลักษณะที่ได้จากค่านิยม หรือลักษณะนิสัย โดยคุณค่าเดี่ยวและคุณค่าซับซ้อน (Characterization by a Value or Value Complex) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกเป็นนิสัยตามธรรมชาติ เป็นคุณลักษณะหรือบุคลิกของแต่ละคน ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากระบบค่านิยมที่เขายึดมั่น จำแนกได้เป็น

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

5.1 การสรุปรวมถึงกลุ่มค่านิยม

5.2 การมีลักษณะนิสัย

พฤติกรรมการเรียนรู้กลุ่มทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) เป็นความสามารถในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องกับระบบทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ภายในร่างกาย แยกเป็น 5 ขั้น ดังนี้

1. การเลียนแบบ (Imitation) เป็นการเลือกตัวแบบหรือตัวอย่างที่สนใจ

2. การทำตามแบบ (Maniputation) เป็นการลงมือทำตามแบบที่สนใจ

3. การมีความถูกต้อง (Precision) เป็นการตัดสินใจเลือกตามแบบที่เห็นว่าถูกต้อง

4. การกระทำอย่างต่อเนื่อง (Articulation) เป็นการกระทำที่เห็นว่าถูกต้องนั้นอย่างเป็นเรื่องเป็นราวต่อเนื่อง

5. การกระทำโดยธรรมชาติ (Naturalization) เป็นการกระทำจนเกิดทักษะ สามารถปฏิบัติได้โดยอัตโนมัติเป็นธรรมชาติ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ, 2534, หน้า 45 - 49)

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้นพอสรุปได้ว่า “ความรู้” หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ในเรื่องต่าง ๆ และโครงสร้างที่ได้จากการศึกษา การค้นคว้า การสังเกต หรือประสบการณ์ที่มนุษย์ได้รับและสะสมไว้ในขอบเขตด้านปัญญาที่เรียงจากพฤติกรรมที่ง่ายไปสู่ยาก คือ ความรู้ ความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินค่า

สำหรับในงานวิจัยครั้งนี้ จะเป็นความรู้ที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย มีความหมายดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับความหมาย ชนิด ประเภท และมาตรฐานของหมวกนิรภัย

2. ความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย หมายถึง การรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย โทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย การเลือกหมวกนิรภัยที่ถูกวิธี และการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธี

2. แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

คำว่า ทัศนคติ มาจากภาษาลาตินว่า Antus ซึ่งให้ความหมายไว้ คือ เหมาะเจาะ (Fitness) หรือ การปรับแต่ง (Adaptness) และตรงกับภาษาอังกฤษว่า Attitude ซึ่งแปลว่า ความรู้สึก ความเห็น (กมลรัตน์ หล้าสุวงษ์, 2535, หน้า 170)

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถาน (2535, หน้า 394) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกส่วนตัวที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เป็นคำสมาสระหว่าง คำว่า ทัศนะ ซึ่งแปลว่า ความเห็น กับคำว่า คติ ซึ่งแปลว่า แบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อรวมกันเข้าจึงแปลว่า ลักษณะของความเห็น

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526, หน้า 3) ให้ความหมายว่า ทัศนคติ เป็นความคิดเห็นซึ่งมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ เป็นส่วนที่พร้อมที่จะมีปฏิกิริยาเฉพาะต่อสถานการณ์ภายนอก

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2529, หน้า 4) ให้ความหมายว่า ทัศนคติ หมายถึง ความพร้อมในการกระทำของบุคคลต่อสิ่งใดบุคคลใด ความพร้อมดังกล่าวของบุคคลเห็นได้จากพฤติกรรมที่บุคคลแสดงต่อสิ่งนั้น บุคคลนั้น ว่าชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

ศักดิ์ สุนทรเสณี (2531, หน้า 2) กล่าวถึง ทัศนคติ ที่เชื่อมโยงไปถึง พฤติกรรมของบุคคล ว่าทัศนคติ หมายถึง

1. ความสลับซับซ้อนของความรู้สึก หรือการมีอคติของบุคคล ในการที่จะสร้างความพร้อม ที่จะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ตามประสบการณ์ของบุคคลนั้น ที่ได้รับมา

2. ความโน้มเอียง ที่จะมีปฏิกิริยาต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในทางที่ดีหรือ ต่อต้าน สิ่งแวดล้อมที่จะมาถึงทางหนึ่งทางใด

3. ในด้าน พฤติกรรม หมายถึง การเตรียมตัว หรือความพร้อมที่จะตอบสนอง

กมลรัตน์ หล้าสุวงษ์ (2535, หน้า 172) ทัศนคติเป็นเจตคติ คือ ความรู้สึกของบุคคลที่ได้จากการเรียนรู้ และประสบการณ์แล้วแสดงภาวะของร่างกายและจิตใจในด้านความพร้อมที่ตอบสนองต่อบุคคล หรือสิ่งต่าง ๆ ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งใน 2 ลักษณะ กล่าวคือ แสดงความพร้อมที่จะเข้าไปหาเมื่อเกิดความรู้สึกชอบ เรียกว่าเจตคติทางบวก หรือแสดงความพร้อมที่จะหลีกหนีเมื่อเกิดความรู้สึกไม่ชอบเรียกว่า เจตคติที่ไม่ดีหรือทางลบ

อรุณ รักธรรม (2540, หน้า 29) ให้ความหมายว่า ทัศนคติของคนเป็นผลของความรู้สึกทางใจ ที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเอนเอียงเป็นไปในทางใดทางหนึ่ง ทัศนคติจึงเป็นนามธรรมอย่างหนึ่งที่ส่งผลสะท้อนมาสู่พฤติกรรมของคน เพราะฉะนั่นพฤติกรรมของมนุษย์ ก็คือการแสดงออกทางทัศนคติของเขา ซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดทัศนคติในการประพฤติปฏิบัติต่อสิ่งเดียวกันในลักษณะแตกต่างกัน

สุรางค์ โค้วตระกูล (2541, หน้า 366 - 367) ให้ความหมายของทัศนคติว่าเป็นอัชฌาศัย (Disposition) หรือ เป็นแนวโน้มที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสนองตอบต่อสิ่งแวดล้อมหรือ สิ่งเร้าซึ่งอาจจะเป็นไปได้ ทั้งคน วัตถุ สิ่งของ หรือความคิด (Ideas) ทัศนคติอาจเป็น บวก หรือลบ ถ้าบุคคลมีทัศนคติบวกต่อสิ่งใด ก็จะมี พฤติกรรมที่จะเผชิญต่อสิ่งนั้น ถ้ามีทัศนคติ ลบก็จะหลีกเลี่ยง ทัศนคติเป็นสิ่งที่เรียนรู้ และเป็นการแสดงออก ของค่านิยมและความเชื่อ ของบุคคล ซึ่งได้สรุปลักษณะของทัศนคติ ไว้ดังนี้

1. ทัศนคติเป็นสิ่งที่เรียนรู้

2. ทัศนคติเป็นแรงจูงใจที่จะทำให้บุคคลกล้าเผชิญกับสิ่งเร้าหรือหลีกเลี่ยง ดังนั้นทัศนคติจึงมีทั้งบวกและลบ

3. ทัศนคติประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 อย่าง คือ องค์ประกอบเชิงความรู้สึก อารมณ์ (Affective Component) องค์ประกอบเชิงปัญญาหรือการรู้คิด (Cognitive Component) องค์ประกอบเชิงพฤติกรรม (Behavioral Component)

4. ทัศนคติเปลี่ยนแปลงได้ง่าย การเปลี่ยนแปลงทัศนคติอาจเปลี่ยนแปลงจากบวกเป็นลบหรือจากลบเป็น บวก ซึ่งบางครั้งเรียกว่า การเปลี่ยนแปลงทิศทางของทัศนคติ หรืออาจจะเปลี่ยนแปลงความเข้มข้น (Intensity) หรือความมากน้อย ทัศนคติบางอย่างอาจจะ หยุดเลิกเลยก็ได้

5. ทัศนคติเปลี่ยนแปรตามชุมชนหรือสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกเนื่องจากชุมชนหรือสังคมหนึ่ง ๆ อาจจะเป็นค่านิยมที่เป็นอุดมการณ์พิเศษเฉพาะ ดังนั้นค่านิยมเหล่านี้ จะมีอิทธิพลต่อทัศนคติ ของบุคคลที่เป็นสมาชิก ในกรณีที่ต้องการเปลี่ยนทัศนคติ จะต้องเปลี่ยนค่านิยม

6. สังคมประกิต (Socialization) มีความสำคัญต่อพัฒนาการทัศนคติต่อเด็ก โดยเฉพาะทัศนคติต่อ ความคิด และหลักการที่เป็นนามธรรม เช่น อุดมคติ ทัศนคติต่อเสรีภาพในการพูด การเขียน เด็กที่มาจาก ครอบครัวที่มีสภาพเศรษฐกิจสังคมสูง จะมีทัศนคติบวกสูงสุด

ลักษณะของทัศนคติ

ฑิตยา สุวรรณะชฎ (2527, หน้า 79) ได้กล่าวถึงลักษณะที่สำคัญของทัศนคติไว้ 4 ประการ คือ

1. เป็นสภาวะก่อนที่พฤติกรรมโต้ตอบจะเกิดขึ้นต่อเหตุการณ์ หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเรียกว่าเป็นสภาวะที่พร้อมจะมีพฤติกรรมจริง

2. มีความคงตัวอยู่ในช่วงระยะเวลา คือ มีความมั่นคงถาวรพอสมควรเปลี่ยนแปลงได้ยาก แต่มิได้หมายความว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง

3. เป็นตัวแปรที่นำไปสู่ความสอดคล้องระหว่างพฤติกรรมกับความรู้สึกนึกคิด ไม่ว่าจะเป็นการแสดงออกโดยวาจา หรือการแสดงความรู้สึก ตลอดจนการที่จะต้องเผชิญ หรือหลีกเลี่ยงต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

4. เป็นคุณสมบัติของแรงจูงใจ ในอันที่จะทำให้บุคคลประเมินและเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งหมายความต่อไปถึงการกำหนดทิศทางของพฤติกรรมอีกด้วย

องค์ประกอบของทัศนคติ

ทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้โดยทั่วไปต้องประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ (สุชา จันทร์เอม, 2522, หน้า 83)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

1. องค์ประกอบด้านการรู้เชิงประเมินค่า (Cognitive Component) องค์ประกอบด้านการรู้เป็นความเข้าใจ รวมทั้งความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งที่เราจะมีทัศนคติต่อว่าดี มีประโยชน์หรือเลวมีโทษและเป็นองค์ประกอบแรกของการมีทัศนคติต่อสิ่งต่างๆ ถ้าเราไม่มีความรู้เกี่ยวกับสิ่งนั้น ๆ เลยเราจะมีทัศนคติต่อสิ่งนั้นไม่ได้ ซึ่งความรู้หรือความเชื่อนี้อาจถูกหรือผิดก็ได้

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective Component) เป็นการแสดงความรู้สึกหรืออารมณ์ต่อสิ่งเร้าที่เรามีทัศนคติตามความเชื่อ ประสบการณ์หรืออารมณ์อื่นๆที่มาผลักดันโดยบุคคลไม่รู้ตัว ถ้าบุคคลหนึ่งมีทัศนคติทางด้านความรู้และความรู้สึกอย่างใดก็จะแสดงพฤติกรรมอย่างนั้นด้วย

องค์ประกอบด้านความพร้อมที่จะแสดงออก(Behavioral Component) เป็นองค์ประกอบสุดท้ายของทัศนคติเป็นความพร้อมที่จะแสดงออกต่อสิ่งที่ตนมีทัศนคติอันเป็นผลมาจากองค์ประกอบด้านความรู้หรือความคิดและความรู้สึก

การเกิดทัศนคติ

ทัศนคติมิได้ติดตัวมาแต่กำเนิด แต่เกิดมาจากประสบการณ์และการเรียนรู้ของบุคคล ด้วยเหตุนี้ทัศนคติจึงอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา และการเปลี่ยนแปลงนี้ขึ้นอยู่กับการเรียนรู้และประสบการณ์ใหม่ที่บุคคลได้รับเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงอาจจะเร็วหรือช้าขึ้นอยู่กับความเข้มข้นของทัศนคติ และประสบการณ์ใหม่ที่ได้รับ (สุชา จันทร์เอม, 2522, หน้า 104)

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526, หน้า 64) ได้กล่าวถึงแหล่งที่ทำให้เกิดทัศนคติที่สำคัญคือ ประสบการณ์เฉพาะอย่าง การติดต่อสื่อข่าวสารความหมายกับบุคคลหนึ่ง แบบอย่าง (Models) และสถาบันต่าง ๆในสังคม (Institutional Factor)

1. ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experiences) เป็นการเรียนรู้ทัศนคติจากประสบการณ์เฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องกับทัศนคตินั้นทั้งในทางที่ดีและไม่ดี เช่นถ้ามีประสบการณ์ที่ดีในการติดต่อบุคคลหนึ่ง กล่าวคือ ถ้าบุคคลหนึ่งมีทัศนคติทางด้านความรู้และความรู้สึกอย่างใดก็จะแสดงพฤติกรรมอย่างนั้นด้วยก็จะมีความรู้สึกชอบบุคคลนั้น เป็นต้น

2. การติดต่อสื่อข่าวสารกับบุคคลอื่น (Communication from Others) ทัศนคติหลายอย่างของบุคคลเกิดขึ้นจากการได้ติดต่อข่าวสารกับบุคคลอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการเรียนรู้อย่างไม่เป็นทางการที่เด็กได้รับในครอบครัว โรงเรียน ฯลฯ

3. สิ่งที่เป็นแบบอย่าง ทัศนคติบางอย่างถูกสร้างขึ้นจากการเลียนแบบคนอื่นขบวนการเกิดทัศนคติเกิดได้โดย ขั้นแรกจากเหตุการณ์บางอย่าง บุคคลจะมองเห็นว่าบุคคลอื่นมีการปฏิบัติอย่างไร ขั้นต่อไปบุคคลนั้นจะแปลความหมายของการปฏิบัตินั้นในรูปของความเชื่อ ทัศนคติซึ่งมาจากการปฏิบัติของเขา ถ้าบุคคลนั้นให้ความเคารพนับถือยกย่องบุคคลที่แสดงปฏิกิริยานั้นอยู่แล้ว

บุคคลนั้นจะยอมรับความรู้สึก ความเชื่อที่เขาคิดว่าบุคคลที่แสดงปฏิกิริยานั้น

4. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factor) ทัศนคติของบุคคลหลายอย่างเกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากสถาบัน เช่น โรงเรียน สถานที่ประกอบพิธีทางศาสนา หน่วยงานต่าง ๆ

สิ่งที่มีอิทธิพลต่อการเกิดทัศนคติ คือ

1. บิดามารดาและการอบรมเลี้ยงดู การประพฤติปฏิบัติตน และลักษณะของความเชื่อความคิดต่าง ๆ ของพ่อแม่เป็นสิ่งที่มีอิทธิพลสำคัญเป็นอันดับแรกต่อการสร้างทัศนคนิให้เกิดขึ้นแก่เด็ก

2. ครูและการอบรมสั่งสอน ครูไม่เพียงแต่จะมีอิทธิพลในด้านการถ่ายทอดความรู้ให้กับเด็กเท่านั้น ยังมีอิทธิพลในการสร้างทัศนคติหรือความคิดต่าง ๆ ให้เด็กอีกด้วย

3. การศึกษา ระดับการศึกษาของเด็กมีผลต่อทัศนคติ เนื่องจากปัจจุบันวิทยาการก้าวหน้าไปมาก ทำให้การศึกษาหาความรู้ของเด็กเป็นไปอย่างกว้างขวาง

4. วัฒนธรรมในสังคม สังคมที่ต่างกันย่อมมีศาสนา ความเชื่อ ขนบธรรมเนียมประเพณีที่ต่างกัน ความแตกต่างเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการสร้างทัศนคติที่แตกต่างกันด้วย

5. ความก้าวหน้าทางวิชาการ และเครื่องมือสื่อสารใหม่ ๆ ความรู้ทางวิชาการที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในทุกๆแขนงวิชา และความก้าวหน้าของเครื่องมือสื่อสาร เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ คอมพิวเตอร์ ฯลฯ ทำให้ทัศนคติของคนในสังคมเปลี่ยนแปลงไป

จากความหมายของทัศนคติที่มีผู้กล่าวไว้ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า “ทัศนคติ” หมายถึง ผลรวมของสภาพแห่งความพร้อมทางด้านจิตใจของบุคคลที่เกี่ยวกับความคิด ความเข้าใจ ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และประสบการณ์อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกัน มีแนวโน้มจะนอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือสถานการณ์ต่างๆรอบข้างในลักษณะที่แตกต่างกัน โดยมีทิศทางของความรู้สึก 2 ทิศทาง คือ ชอบหรือเห็นด้วย คือทัศนคติที่ดี และไม่ชอบหรือไม่เห็นด้วย คือทัศนคติที่ไม่ดี

สำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ทัศนคติ หมายถึง ความคิดเห็นและความรู้สึกของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ที่มีต่อการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งอาจจะเกิดการตอบสนองทั้งในทางสนับสนุน หรืออาจมีการตอบสนองในเชิงต่อต้านต่อการสวมหมวกนิรภัย รวมไปถึงทัศนคติต่อกฎหมายหมวกนิรภัย ที่มีผลบังคับใช้ต่อผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ทุกคน

3. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

พฤติกรรม (Behavior) คือ กริยาอาการที่แสดงออกหรือปฏิกิริยาโต้ตอบเมื่อเผชิญกับสิ่งเร้า (Stimulus) หรือสถานการณ์ต่าง ๆ อาการแสดงออกต่าง ๆ เหล่านั้น อาจเป็นการเคลื่อนไหว

ที่สังเกตได้หรือวัดได้ เช่น การเดิน การพูด การเขียน การคิด การเต้นของหัวใจ เป็นต้น ส่วนสิ่งเร้าที่มากระทบแล้วก่อให้เกิดพฤติกรรมก็อาจจะเป็นสิ่งเร้าภายใน (Internal Stimulus) และสิ่งเร้าภายนอก (External Stimulus)

มานิต ธีระตันติกานต์ (2531) ให้ความหมายของคำว่า “พฤติกรรม” คือ การปฏิบัติตัว กิริยาอาการ ความคิด ความรู้สึกที่แสดงออกต่อสิ่งแวดล้อม

เติมศักดิ์ คทวณิช (2548) ให้ความหมายของคำว่า “พฤติกรรม” คือ การแสดงการกระทำตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับความคิด ความเข้าใจ ความรู้สึกที่มีต่อสิ่งนั้น

เบนจามิน (Benjamin, 1959) อธิบายแนวคิดของพฤติกรรมมนุษย์ว่าประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการคือ

1. ความรู้/ ความคิด (Cognitive Domain) หมายถึง ความรู้ ความคิดของบุคคล ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณเพื่อประกอบการตัดสินใจ ซึ่งประกอบด้วยความสามารถระดับต่าง ๆ ซึ่งเริ่มต้นจากการรู้ระดับง่าย ๆ และเพิ่มการใช้ความคิดและพัฒนาสติปัญญามากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งขั้นของความสามารถ มีดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge)

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension)

1.3 การประยุกต์หรือการนำความรู้ไปใช้ (Application)

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis)

1.5 การสังเคราะห์ (Synthesis)

1.6 การประเมินผล (Evaluation)

2. ความรู้สึก (Affective Domain) หมายถึง ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรมด้านนี้ยากต่อการอธิบาย เพราะเกิดภายในจิตใจของคน ซึ่งต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้ เพราะความรู้สึกภายในของบุคคลนั้นยากต่อการที่จะวัดจากพฤติกรรมที่แสดงออกมาภายนอก แบ่งได้ดังนี้

2.1 การรับหรือการให้ความสนใจ (Receiving or Attending)

2.2 การตอบสนอง (Responding)

2.3 การให้ค่าหรือการเกิดค่านิยม (Valuing)

2.4 การจัดกลุ่มค่า (Organization)

2.5 การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a Value or Value Complex)

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

3. การปฏิบัติตัว (Psychomotor Domain) หมายถึง การกระทำของมนุษย์ที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ในสถานการณ์หนึ่ง หรืออาจจะเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้าคือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมนี้เป็นขั้นสุดท้ายที่เป็นเป้าหมายของการศึกษา ซึ่งจะต้องอาศัยพฤติกรรมระดับต่าง ๆ ทางด้านความรู้/ ความคิดและความรู้สึกมาเป็นส่วนประกอบ พฤติกรรมด้านนี้เมื่อแสดงออกมาจะสามารถประเมินผลได้ง่าย

คอชแมน (Gochman, 1972) ให้ความหมายของคำว่า “พฤติกรรม” คือ คุณสมบัติหรือลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล ซึ่งได้แก่ ความเชื่อ ความคาดหวัง แรงจูงใจ ค่านิยม การรับรู้และองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น บุคลิกภาพ อารมณ์ ลักษณะอุปนิสัย การแสดงออก

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้นพอสรุปได้ว่า “พฤติกรรม” หมายถึง ปฏิกิริยา หรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิตที่แสดงออกมาภายนอกทำให้เกิดการเรียนรู้และสามารถมองเห็นสังเกตหรือวัดได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนสามารถเปลี่ยนแปลงไปตามการรับรู้ และพัฒนาการของคน รูปแบบการเปลี่ยนแปลงแบ่งได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. การเปลี่ยนแปลงเพราะถูกบังคับ เช่น สังคมใช้กฎหมายบังคับเพื่อมิให้กระทำผิดเป็นต้น

2. การเปลี่ยนแปลงเพราะการเอาแบบอย่าง โดยถือเอาตัวบุคคลเป็นแบบอย่าง เช่น การเลียนแบบ บิดามารดา ครู อาจารย์ เป็นต้น

3. การเปลี่ยนแปลงเพราะว่ายอมรับเป็นสิ่งดี ตรงกับค่านิยมและความคิดเห็นของตัวเอง ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ เพราะพบว่าสามารถแก้ปัญหาตัวเองได้

สำหรับการวิจัยในครั้งนี้ พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือการแสดงออกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งต่าง ๆ ทั้งที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ อาจสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ การกระทำหรือการแสดงออกนั้น ๆ ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของทัศนคติและความรู้สึกของแต่ละบุคคล ดังนั้นพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย จึงหมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกในการสวมหมวกนิรภัย และมีพื้นฐานมาจากทัศนคติของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

4. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม

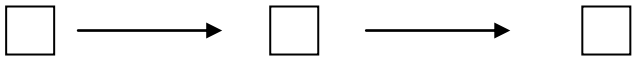
ชวาร์ท (Schwartz, 1975) ได้กล่าวถึงรูปแบบความสัมพันธ์ที่เกิดจากการเรียนรู้ 3 ด้านคือ ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม โดยสรุปได้เป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

เมื่อ K คือ ความรู้ (Knowledge)

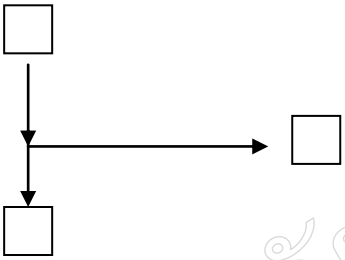
A คือ ทัศนคติ (Attitude)

P คือ พฤติกรรม (Behavior) หรือการปฏิบัติ (Practice)

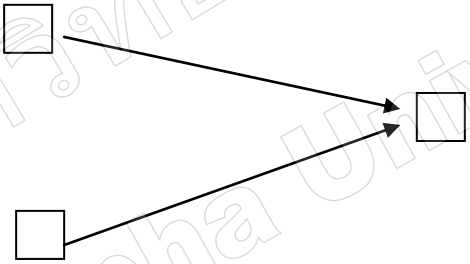
ลักษณะที่ 1 แสดงความรู้มีความสัมพันธ์กับทัศนคติซึ่งส่งผลให้เกิดการปฏิบัติ



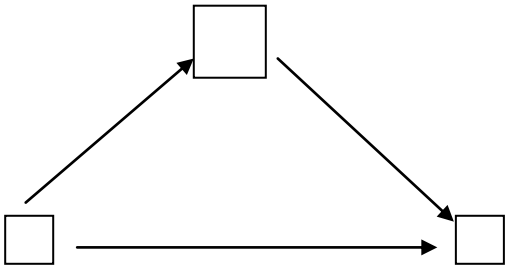
ลักษณะที่ 2 แสดงความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กันทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ลักษณะที่ 3 แสดงความรู้และทัศนคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้โดยที่มีความรู้และทัศนคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



ลักษณะที่ 4 แสดงความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมมีทัศนคติเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ ระหว่างความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรม

จากรูปแบบความสัมพันธ์จะเห็นได้ว่า ความรู้ และทัศนคติ ต่างก็มีผลต่อพฤติกรรม

2. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

2.1 ความหมายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่เกิดบนถนน ซึ่งถือเป็นอุบัติเหตุจราจรทางบกประเภทหนึ่ง ในการให้ความหมายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงต้องทราบถึงความหมายของอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจราจรร่วมด้วย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เกิดอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ อาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตได้ (วิจิตร บุณยะโหตระ, 2530; จุฬาภรณ์ โสตะ, 2541)

อุบัติเหตุจราจร (Traffic Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น เครื่องบินตก รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ชนกัน รถไฟตกราง เรือล่ม แพคว่ำ โป๊ะล่ม (วิจิตร บุณยะโหตระ, 2530; จุฬาภรณ์ โสตะ, 2541)

ดังนั้น อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Accident) จึงหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งมีรถจักรยานยนต์เป็นส่วนสำคัญในเหตุการณ์ และส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน พบว่าการเกิดอุบัติเหตุไม่ใช่เป็นการบังเอิญ วิจิตร บุณยะโหตระ (2536) ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไว้ 2 ประการ ดังนี้ 1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาทหรือการเล่นเล่อ ความมักง่าย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมต่าง ๆ นี้เกิดจากอุปนิสัยหรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ทำให้ระดับของการระมัดระวังถึงความปลอดภัยของแต่ละคนแตกต่างกัน 2) สภาวะที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ไฟท้ายรถยนต์เสีย เป็นต้น สภาวะที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่สามารถแก้ไขได้ง่ายกว่าทางด้านพฤติกรรม

บุษบา จันทร์ผ่อง (2542) ได้กล่าวถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. ขาดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง (Inadequate Knowledge) ปัจจุบันเทคโนโลยีต่าง ๆ ช่วยให้คนเราสะดวกสบายมากขึ้น ได้แก่ รถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ที่มีกำลังการขับเคลื่อนสูง สิ่งเหล่านี้จะมีคุณประโยชน์เมื่อผู้ใช้ได้ศึกษาและใช้ให้ถูกกับลักษณะของงาน เช่น การขับรถยนต์ลงจากไหล่เขาหรือ ทางชันควรใช้เกียร์ต่ำ หรือขณะฝนตกหนักควรลดความเร็วลงและเปิดไฟหน้ารถ เพื่อให้รถที่สวนหรือตามหลังมาทราบว่ามีรถอยู่ข้างหน้า เป็นต้น

2. ทัศนคติและนิสัยที่ไม่ถูกต้อง (Improper Attitudes and Habits) บุคคลมักมีความเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็นเรื่องของดวง ผีสาง เทวดา หรือเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม ทำให้เกิด

การประมาท หรือชอบเสี่ยงอันตรายโดยไม่จำเป็น เช่น ขับรถในขณะที่มีอาการง่วงนอน หรือมึนเมา เป็นต้น

3. พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Behavior) พฤติกรรมนี้เป็นผลมาจากการที่บุคคลไม่มีการพัฒนาตนเองให้ทันกับเทคโนโลยีที่ก้าวไปอย่างไม่หยุดยั้ง เมื่อบุคคลหยุดอยู่กับที่หรือล้าหลัง อุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้น เช่น บริเวณที่มีการจราจรแออัดแต่ไม่ใช้ทางม้าลายหรือสะพานลอยในการข้ามถนน เป็นต้น

4. ขาดทักษะและความบกพร่องทางสรีรจิต (Insufficient Skill and Psychophysical Disorder) พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มักเกิดจากการขาดการฝึกฝน ไม่ได้รับคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญหรือขาดการดูแลควบคุม เช่น เด็กที่ผู้ปกครองซื้อจักรยานให้ก็อยากหัดโดยไม่ทราบถึงวิธีการบังคับรถ หรือกฎจราจร นอกจากนี้ อาจมีปัญหาเกี่ยวกับการมองเห็น กล้ามเนื้ออ่อนแรง อายุมาก มีความผันผวนทางอารมณ์ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะลดทักษะของบุคคลที่จะป้องกันตนเองให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุต่าง ๆ ได้

5. การไม่มีระเบียบวินัยและเห็นแก่ตัว ในสังคมปัจจุบันพบว่าบุคคลที่ไม่ยอมรับรู้ในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หรือการปฏิบัติที่แสดงให้เห็นถึงความเห็นแก่ตัว เช่น การไม่ยอมหยุดรถให้คนเดินข้ามทางม้าลาย เป็นต้น

6. สิ่งแวดล้อมที่อันตราย (Environmental Hazard) อุบัติเหตุที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมเป็นเพราะบุคคลขาดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น เช่น โรงงานที่มีเสียงดังมากๆจะทำให้ประสาทของหูเสีย หรือโรงบรรจุก๊าซเพื่อการหุงต้ม ไอของก๊าซที่ปะปนในอากาศทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ เป็นต้น

2.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุนั้นมีทฤษฎีหลายทฤษฎี ในที่นี้จะนำเสนอทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ทฤษฎีนี้มองว่าความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห้าตัวใกล้ตัว เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มลงตามกันไปด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้แก่

2.2.1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังจากบุคคล (Social Environment or Background) ได้แก่

2.2.1.1 สภาพแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ เศรษฐกิจ การศึกษา วัฒนธรรม วิถีชีวิต

2.2.1.2 ภูมิหลังของบุคคล (นิสัยดั้งเดิม) เช่น ความสะเพร่า ดื้อดึง ชอบเสี่ยง

2.2.2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่

2.2.2.1 ความบกพร่องทางกาย (Physical Defection) เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง เจ็บป่วย

2.2.2.2 ความบกพร่องทางจิตใจ เช่น ความเครียด

2.2.3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts Ansafe Conditions) เช่น การไม่รู้กฎจราจร ผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยงและมักง่าย การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย สภาพของรถไม่เหมาะสม อัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถ

2.2.4 อุบัติภัย (Accident)

2.2.5 การบาดเจ็บ หรือเสียหาย (Injury or Damage)

นั่นก็คือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติ ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนในตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก นั่นคือการกำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยนั่นเอง การบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

2.3 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร หรือทำให้เกิดการพิการหรือบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ในบรรดาประเภทของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่าง ๆ พบว่าอุบัติเหตุจากการขนส่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด ดังข้อมูลรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลพระปกเกล้า ในปี พ.ศ. 2551 - 2553 ที่แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ และจำนวนผู้ที่รับไว้รักษาตัวในโรงพยาบาลพระปกเกล้า ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ และจำนวนผู้ที่รับไว้รักษาตัวใน โรงพยาบาลพระปกเกล้าในปี พ.ศ. 2551 - 2553 (แผนกเวชระเบียนและสถิติ โรงพยาบาลพระปกเกล้า 2551 - 2553)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้ที่รับไว้รักษาตัว (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (ราย)
2551	4,098	2,109	38
2552	4,113	1,978	32
2553	4,195	1,991	23

ดังนั้น จึงควรมีมาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นมีหลัก 3 ประการ คือ (วิภาวี เกียรติศิริ, 2542)

2.3.1 แนวทางการแก้ไขด้านวิศวกรรม (Engineering) ได้แก่ การปรับปรุงด้านสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัยโดยการปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมความปลอดภัย วิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมอุตสาหกรรม ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร การแก้ไขป้ายจราจรการสร้างถนน และรถยนต์ที่มีมาตรฐานมีการใช้เข็มขัดนิรภัย และหมวกนิรภัย เครื่องจักรกลที่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

2.3.2 แนวทางการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย กฎหมายแรงงาน รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้หมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถ

2.3.3 แนวทางการให้การศึกษาอบรม (Education) คือ การให้การศึกษาแก่ประชาชนทุกระดับตั้งแต่อนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา ให้รู้ว่าอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และจะป้องกันอย่างไร จำเป็นต้องมีการศึกษา เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ปลูกฝังความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธีและปลอดภัย

ในทั้ง 3 แนวทางนี้ Education มีความสำคัญที่สุด เพราะถึงแม้จะพัฒนาหรือปรับปรุงทั้ง Engineering และ Enforcement ไปมากมายเพียงใดก็ตาม แต่หากประชาชนยังขาดสำนึกในการเคารพกฎจราจร ตลอดจนความปลอดภัยบนท้องถนน ก็เป็นสิ่งที่ลำบากและยุ่งยากที่จะแก้ไข ทั้งนี้เพราะการแก้ปัญหาการจราจรโดยการพัฒนาปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจรและการบังคับใช้กฎหมายนั้น สามารถทำได้ง่ายกว่า แต่การให้การศึกษาแก่ประชาชนต้องศึกษาวิเคราะห์ให้ละเอียดลึกซึ้ง แต่จะต้องให้การศึกษา เพื่อให้ประชาชนเกิดนิสัยปฏิบัติตนให้ปลอดภัย (Safety Habits) และมีจิตสำนึกปลอดภัย (Safety First) พร้อมกันนี้ต้องหาแนวทางการติดตามผลจากการให้ความรู้ไป

แล้วนั้น ประชาชนได้นำปฏิบัติหรือไม่

จากแนวทฤษฎีดังกล่าว สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการปลูกฝังจิตสำนึกของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยให้การศึกษาอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้มีความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัย และนำไปสู่การปฏิบัติจนเป็นลักษณะนิสัย (Safety Habits)

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัยไม่ใช่เพียงเพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่วัตถุประสงค์แท้จริง คือ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์จึงควรให้ความสำคัญและใส่ใจกับการสวมหมวกนิรภัยด้วยการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและมีขนาดเหมาะสมกับผู้สวมใส่ และเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับหมวกนิรภัย จึงต้องศึกษาถึงความหมายของหมวกนิรภัย ประเภทของหมวกนิรภัย ตลอดจนส่วนประกอบต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่ การตัดสินใจเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยตามนิยามของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (2550) หมายถึง หมวกที่มีจุดประสงค์เบื้องต้นสำหรับป้องกันศีรษะส่วนบนของผู้สวมใส่จากการกระแทก โดยหมวกบางแบบอาจมีส่วนป้องกันอื่น ๆ เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งหมวกนิรภัยสามารถจำแนกได้เป็น 3 แบบ ได้แก่ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 หมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า (Full Face Helmet) เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้าตรงตำแหน่งตาเท่านั้น มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า

ภาพที่ 2 ภาพหมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า

1.2 หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (Jet Helmet) เป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลัง เสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาถึงปลาย คาง และมีสายรัดคางมีส่วนป้องกันส่วนบนของศีรษะ ส่วนท้ายทอยและบริเวณขากรรไกรของผู้สวมใส่

ภาพที่ 3 ภาพหมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ

1.3 หมวกนิรภัยชนิดครึ่งศีรษะ (Half Helmet) เป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู คลุมได้ครึ่งศีรษะ มีสายรัดคาง หมวกชนิดนี้สามารถป้องกันได้ เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น

ภาพที่ 4 ภาพหมวกนิรภัยชนิดครึ่งศีรษะ

2. การเลือกใช้หมวกนิรภัย

2.1 เลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรม (มอก.)

2.2 เลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุแข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พื้นผิวด้านนอกควรมีลักษณะผิวเรียบ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี ขนาดของหมวกควรให้พอดีกับขนาดของศีรษะโดยการทดลองสวมหมวก คาดสายรัดคางให้แน่น และทดสอบโดยการผลัก หมวกไปทางด้านหน้า และด้านหลัง ถ้าขอบหมวกเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลาง ศีรษะหรือมากกว่านั้น ควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่ให้พอดี

2.3 เลือกหมวกที่มีสีสด ๆ เพื่อช่วยให้คนขับรถอื่น ๆ มองเห็นได้ชัดเจน โดย เฉพาะเวลากลางคืน

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

2.4. ควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 - 5 ปี เนื่องจากมีการเสื่อมอายุการใช้งาน หรือหมวกที่เคยได้รับการกระแทกมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

2.5. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ง่าย สายรัดควรมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกควรมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม

3. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธี

ควรที่จะสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงสามารถลดอันตรายอันจะเกิดกับสมองได้ หากเมื่อประสบอุบัติเหตุหมวกที่ใส่ต้องมีขนาดที่พอเหมาะ คนใส่ต้องรู้สึกถึงความปลอดภัยและรู้สึกสบาย หากเมื่อใดก็ตามหมวกที่ใช้มีขนาดใหญ่เกินไป อาจเกิดการหลุดออกไปได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าจะคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม

4. หมวกนิรภัยกับการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์

ปัจจุบันหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการยอมรับว่าช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ในระดับหนึ่ง บุคคลที่มีทัศนคติไม่ดีต่อการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ จึงควรตระหนักถึงสถานการณ์ และความรุนแรงของอุบัติเหตุให้มาก จึงจะทำให้เห็นความสำคัญและจำเป็นของหมวกนิรภัย

เมื่อขี่รถจักรยานยนต์ ตัวผู้ขับขี่เองก็จะเคลื่อนไหวจึงมีพลังงานเกิดขึ้น พลังงานนี้จะมีไปจนกว่าตัวผู้ขับขี่เองจะหยุดนิ่งเมื่อเกิดการล้มกระแทก ส่วนนอกสุดจะรับแรงกระแทกพร้อม ๆ กับศีรษะเคลื่อนไหวไปชนกับผนังบุด้านในของหมวกนิรภัย และขณะเดี๋ยวกันสมองที่อยู่ภายในกะโหลกศีรษะก็จะเคลื่อนไหวไปกระทบกับด้านในของกะโหลกศีรษะด้วย เมื่อเกิดการล้มกระแทกผู้ขับขี่จะรับแรงกระแทกที่ส่วนใดของศีรษะ หรือจะรับแรงกระแทกกี่ครั้ง เป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะคาดการณ์ได้

การส่งผ่านแรงกระแทก (กรณีของหล่นจากที่สูง) กรณีของหล่นลงมา พลังงานในการเคลื่อนไหลของร่างกายมีน้อยมาก ดังนั้น จากจุดที่ของหล่นมากระทบก็จะส่งผ่านแรงกระแทกตามลำดับ คือ เปลือกนอกของหมวก - โฟมบุด้านในของหมวก - หนังศีรษะ - กะโหลกศีรษะ - สมอง ถ้าช่วยลดแรงกระแทกที่ส่งผ่านมานี้ได้ ก็จะช่วยป้องกันสมองจาการถูกทำลายได้ นอกจากนี้ของที่ตกลงมาจะถูกกันไว้โดยพื้นผิวส่วนนอกของหมวกจึงกระดอนกลับไป เปอร์เซ็นต์ที่พลังงานของแรงกระแทกจะตกไปยังหมวกเกือบ 100% ทำให้ไม่เหลือแรงภายนอกที่จะไปทำอันตรายต่อสมอง

ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่/ ผู้โดยสารล้มลงกระแทกพื้น จะมีแรงกระแทกจากพื้นและแรงที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของสมองภายในกะโหลกศีรษะในทิศทางตรงข้าม ในกรณีนี้จะต่างจากหมวกนิรภัยที่ป้องกันของหล่นจากที่สูงคือ ถึงแม้หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกให้ลดน้อยลงจนเหลือศูนย์ นั่นก็คือ พลังงานแทบจะ ร้อยละ 100 จะตกไปยังหมวกนิรภัย

ถ้าศีรษะได้รับแรงกระแทกในสภาพที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย หนังศีรษะจะเป็นตัวดูดซับแรงกระแทกเป็นอันดับแรก แรงกระแทกที่ดูดซับไม่หมดจะผ่านไปยังกะโหลกศีรษะ กะโหลกศีรษะมีความแข็งแกร่งช่วยกระจายแรงกระแทกไปตามพื้นผิวของกะโหลกศีรษะ แต่ในกรณีที่ทนต่อแรงกระแทกไม่ไหวก็จะแตกร้าวได้ สมองที่ปราศจากการปกป้องโดยกะโหลกศีรษะจะเหลือเพียงชั้นเยื่อหุ้มสมอง 3 ชั้นเท่านั้น แต่เยื่อหุ้มนี้เป็นเพียงส่วนบาง ๆ ห่อหุ้มสมอง จึงไม่สามารถต้านแรงกระแทกได้ แรงกระแทกก็จะส่งผ่านไปทางสมองทำให้สมองถูกทำลายได้ หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันแรงกระแทก ช่วยลดแรงที่ส่งผ่านไปทำลายสมองของเราได้

แนวคิดเกี่ยวกับจิตวิทยาวัยรุ่น

1. ความหมายของวัยรุ่น

“วัยรุ่น” ตรงกับคำว่า “Adolescent” ในภาษาอังกฤษมาจากภาษาลาตินมีความหมายว่า เจริญเติบโต (To Grow) หรือเจริญเติบโตไปสู่วุฒิภาวะ (To Grow to Maturity) ซึ่งถือได้ว่าเป็นระยะวิกฤติของชีวิต เพราะเป็นช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ ทั้งด้านร่างกาย จิตใจ และพฤติกรรมต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะมีผลต่อการก้าวไปสู่วัยผู้ใหญ่ในอนาคต (สมพร สิทธิสงคราม, 2549)

องค์การอนามัยโลก (WHO, 2002 อ้างถึงใน สมพร สิทธิสงคราม, 2549) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่นไว้ว่า วัยรุ่นเป็นผู้ที่มีอายุอยู่ระหว่าง 10 - 19 ปี เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลง 3 ลักษณะ คือ เป็นวัยที่มีพัฒนาการด้านร่างกายตั้งแต่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงของอวัยวะเพศจนกระทั่งมีวุฒิภาวะทางเพศอย่างสมบูรณ์ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจ โดยเปลี่ยนจากวัยเด็กเป็นวัยผู้ใหญ่และมีการเปลี่ยนแปลงด้านสังคมและเศรษฐกิจ จากการที่เป็นบุคคลที่ต้องพึ่งครอบครัวมาเป็นบุคคลที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้

ความหมายของวัยรุ่น ตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 วัยรุ่น หมายถึง วัยที่มีอายุประมาณ 13 - 19 ปี (ราชบัณฑิตสถาน, 2546)

วัยรุ่นตามความหมายของ สุชา จันทร์เอม (2540) หมายถึง การเจริญเติบโตไปสู่วุฒิภาวะ (Maturity) และเป็นช่วงวัยที่กำลังพัฒนาจากความเป็นเด็กไปสู่ความเป็นผู้ใหญ่โดยจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกาย สติปัญญา อารมณ์ และสังคม ปกติอายุของเด็กวัยรุ่นจะอยู่

ระหว่าง12 - 21 ปี โดยเฉลี่ยแล้วเด็กหญิงจะเริ่มเข้าสู่วัยรุ่นอายุ 12 ปีครึ่ง ส่วนเด็กชายจะเริ่มเข้าสู่วัยรุ่นเมื่ออายุ 14 ปี และทั้งสองเพศจะสิ้นสุดวัยรุ่นเมื่ออายุครบ 21 ปี

วัยรุ่นในทางจิตวิทยา จัดได้ว่าอายุ 12 - 19 ปี องค์การอนามัยโลกได้กำหนดไว้ว่าวัยรุ่น คือ ผู้ที่มีอายุระหว่าง 10 - 19 ปี ผู้ที่มีอายุระหว่าง 10 - 14 ปี เรียกว่าวัยรุ่นรุ่นเยาว์หรือวัยแรกรุ่น ผู้มีอายุระหว่าง 15 - 19 ปี คือวัยรุ่นเข้าสู่วัยของการเป็นผู้ใหญ่ ประเทศไทยนั้นมีการกำหนดอายุไว้ในนโยบายและแผนพัฒนาเยาวชนระยะยาว ระบุว่าวัยรุ่นไทยอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15 - 25 ปี (โกศล วงศ์สวรรค์, 2537 อ้างถึงใน เกรียงไกร ไทยตรง, 2550)

ดังนั้นสรุปได้ว่า วัยรุ่นเป็นช่วงวัยที่มีการเจริญเติบโตพัฒนาการจากความเป็นเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 10 - 25 ปี ซึ่งมีพัฒนาการทางด้านร่างกายตั้งแต่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงของอวัยวะเพศจนกระทั่งมีวุฒิภาวะทางเพศอย่างสมบูรณ์ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจและพฤติกรรมต่าง ๆ และมีการเปลี่ยนแปลงด้านสังคมและเศรษฐกิจ จากการที่เป็นบุคคลที่ต้องพึ่งครอบครัวมาเป็นบุคคลที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้

วัยรุ่นเป็นช่วงอายุที่ร่างกายมีการเจริญเติบโตเร็ว ระบบการทำงานของระบบฮอร์โมนเพิ่มมากขึ้น ทำให้วัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงมากโดยถ้าจะแบ่งช่วงระยะเวลาการเปลี่ยนแปลงของร่างกายของวัยรุ่นและจะแบ่งออกเป็น 3 ระยะ (ชัยนาถ นาคบุปผา, 2515) คือ

วัยรุ่นตอนต้น วัยนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย และเริ่มมีลักษณะของความเป็นหนุ่มสาว การย่างเข้าสู่วัยรุ่นและระยะเวลาของวัยรุ่นแตกต่างกันไปตามลักษณะของตัววัยรุ่นเอง กรรมพันธุ์ เศรษฐกิจ วัฒนธรรมและการศึกษา โดยปรากฏการณ์ที่สำคัญของการเปลี่ยนแปลงเมื่อเข้าสู่วัยรุ่นตอนต้น คือ มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายที่รวดเร็ว โดยเด็กหญิงจะเติบโตเร็วกว่าเด็กชายประมาณ 1 - 2 ปี โดยจะเติบโตอย่างรวดเร็วในระยะ 1 ปี ก่อนมีประจำเดือนครั้งแรก และต่อไปจะเติบโตสูงได้อีกเล็กน้อยประมาณ 2 - 4 ปี ดังนั้นเด็กหญิงจึงโตเต็มที่เมื่ออายุประมาณ 15 - 17 ปี ในขณะที่เด็กชายจะเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วภายหลังน้ำอสุจิหลั่ง เช่น การฝันเปียก หรือจากการสำเร็จความใคร่ตนเอง หลังจากนี้จะเติบโตไปได้อีกบ้างในช่วง 4 - 8 ปี และร่างกายโตเต็มที่เมื่ออายุ 19 - 21 ปี นอกจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกายแล้ว วัยรุ่นตอนต้นยังมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์และความคิด คือ มีความเพ้อ ค่อนข้างหลงตัวเอง และต้องการความเป็นอิสระแต่ยังต้องพึ่งพ่อแม่ และยังมีความสนใจเพศเดียวกันอยู่เห็นได้จากการจับกลุ่มกันของเด็กหญิงกับเด็กหญิงและเด็กชายกับเด็กชายดังนั้นการมีเพื่อนในวัยนี้ทำให้วัยรุ่นเรียนรู้บทบาทและกฎเกณฑ์ทางสังคมอันเป็นรากฐานของมนุษย์สัมพันธ์ที่จะรู้จักผูกพันใกล้ชิดกับเพื่อนต่อไปได้และทำให้มีการสร้างความสัมพันธ์อันดีเมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่

วัยรุ่นตอนกลาง ในเด็กหญิงจะอยู่ในช่วง 14 - 18 ปี ส่วนในเด็กชายจะอยู่ในช่วงอายุประมาณ 16 - 20 ปี วัยรุ่นตอนกลางนี้เป็นวัยที่เจริญเติบโตจากวัยรุ่นตอนต้นโดยจะมีพัฒนาการทางด้านร่างกายที่เริ่มสมบูรณ์เต็มที่สภาพอารมณ์ของเด็กช่วงนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงง่ายและรวดเร็ว หงุดหงิด วู่วาม แปรปรวน โดยเฉพาะในเด็กผู้หญิง และมีอารมณ์ก้าวร้าวได้ง่ายในเด็กผู้ชาย โดยเด็กในช่วงวัยนี้จะเริ่มแยกตัวอยู่ตามลำพัง เพื่อนมีอิทธิพลสูง เห็นได้จากเด็กจะเชื่อเพื่อนมากกว่าพ่อแม่ จึงมักจะขัดแย้งกับพ่อแม่อยู่เสมอ ช่วงวัยนี้เด็กจะเริ่มสนใจเพศตรงข้ามมากขึ้น เป็นระยะที่เริ่มทดลองเกี่ยวกับเพศ ซึ่งถ้าขาดความรู้และการป้องกันอาจเกิดปัญหาตั้งครรภ์ที่ไม่พึงปรารถนาหรือโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ หรือโรคเอดส์ได้ โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่าวัยรุ่นตอนกลางนี้จะมีการพัฒนาการทางร่างกายอย่างสมบูรณ์แบบ เริ่มสนใจเพศตรงข้ามมากขึ้นและรับอิทธิพลจากกลุ่มเพื่อนมากขึ้น ทำให้วัยรุ่นกลุ่มนี้ถูกชักจูงได้ง่ายและเกิดปัญหามากที่สุด

วัยรุ่นตอนปลาย ในเด็กผู้หญิงจะอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 18 - 20 ปี เด็กผู้ชายอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 20 - 22 ปี เป็นระยะที่เจริญเติบโตเข้าสู่วัยผู้ใหญ่เต็มที่ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของวัยรุ่นตอนปลายนี้จะมีการคำนึงถึงอนาคตและการเลือกอาชีพ จะเริ่มสนใจว่าตัวเองมีความถนัดทางใด ชอบไปทางไหน มีความเป็นอิสระเต็มที่ในการดำรงชีวิต และการประกอบอาชีพ รู้จักบทบาททางเพศของตัวเอง และยอมรับคำแนะนำของผู้อื่นได้ง่ายกว่าวัยรุ่นตอนต้นและตอนกลาง การเจริญเติบโตในวัยรุ่นอาจมีความแตกต่างกันในแต่ละบุคคล และมีการเปลี่ยนแปลงค่อยเป็นค่อยไป แต่มีลักษณะที่เฉพาะเจาะจงคือเป็นวัยแห่งการเปลี่ยนแปลงของอารมณ์ วัยรุ่นเป็นช่วงชีวิตที่วุ่นวาย เป็นระยะเปลี่ยนผ่านของชีวิตที่เต็มไปด้วยอุปสรรค ความเครียด ความโกรธ ความฉุนเฉียว ควบคุมอารมณ์ไม่ได้ ขาดความมั่นคงทางอารมณ์ บางครั้งก็มีความกระตือรือร้น บางครั้งก็เฉื่อยชาไม่เอาใจใส่ อารมณ์แกว่งไปมาระหว่างความร่าเริงเบิกบานกับความซึมเศร้า ความทะนงอวดดีกับความประหม่าเหนียมอาย เป็นต้น

ลักษณะพฤติกรรมที่เป็นปัญหาของวัยรุ่น

นักจิตวิทยาได้จัดกลุ่มพฤติกรรมที่เป็นปัญหาของวัยรุ่นไว้ในหลายลักษณะ ซึ่งมีบางลักษณะที่คล้ายคลึงกันหรืออาจแตกต่างกันไป สำหรับที่นี้แบ่งลักษณะพฤติกรรมที่เป็นปัญหา 5 ประเภท ดังนี้

1. พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมเกี่ยวกับการเรียน เช่น หนีโรงเรียน ไม่สนใจการเรียน เคยเรียนดีแล้วแต่เรียนแย่ลง หรือมีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่ำ เป็นต้น

2. พฤติกรรมที่เป็นภัยต่อสังคม ได้แก่ พฤติกรรมที่มักแสดงออกในทางที่ก้าวร้าว เช่น การทำลายของ ชกต่อย ทะเลาะวิวาท ลักขโมย ก่ออาชญากรรม หรือการทำผิดเกี่ยวกับพฤติกรรมทางเพศ เป็นต้น

3. พฤติกรรมที่เกิดจากบุคลิกภาพแปรปรวนและไม่เหมาะสมกับวุฒิภาวะ ได้แก่ การแสดงพฤติกรรมที่ไม่เป็นไปตามขั้นตอนของพัฒนาการในแต่ละช่วงวัย หรือมีปัญหาด้านการปรับตัว

4. พฤติกรรมที่เกิดจากปัญหาด้านสุขภาพ

5. พฤติกรรมที่เกิดจากโรคจิต โรคประสาท

ลักษณะพฤติกรรมที่เป็นปัญหาของวัยรุ่นดังกล่าว อาจเกิดจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ การถ่ายทอดทางพันธุกรรม และเกิดจากการเรียนรู้ทางสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ซึ่งหากได้มีการป้องกันหรือมีการแก้ปัญหาเสียตั้งแต่ระยะแรก จะช่วยให้วัยรุ่นซึ่งเป็นเยาวชนของชาติสามารถพัฒนาเป็นประชากรที่มีคุณภาพของประเทศต่อไป

วัยรุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย

วัยรุ่นมีโอกาสเสี่ยงต่ออุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (Novice Driver) และขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The Lack of Driving Experience) วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (Risk Taking Behavior) วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยาก่อนการขับขี่ และวัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2546) จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติซึ่งได้สำรวจประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ขับรถ พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้มากที่สุด ร้อยละ 77.27 โดยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 17.62 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20 - 24 ปี ร้อยละ 17.08 และกลุ่มอายุ 25 - 29 ปีร้อยละ 15.26 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2554) การขับขี่รถจักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (Unprotected Road User) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10 - 50 เท่า โดยกลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุดในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกกลุ่ม และในวัยรุ่นไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และไม่มีการสวมหมวกนิรภัย

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ข้อมูลโดยสังเขปของเทศบาลเมืองจันทบุรี

ลักษณะทางกายภาพ เทศบาลเมืองจันทบุรีได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีการการจัดตั้งเทศบาลเมืองจันทบุรี เมื่อ 7 ธันวาคม 2487 ปัจจุบันเทศบาลเมืองจันทบุรีมีเนื้อที่ทั้งสิ้น 10.25 ตารางกิโลเมตร

สถานศึกษา ปัจจุบันเทศบาลเมืองจันทบุรีมีแนวโน้มที่จะมีการจัดการศึกษาด้านวิชาการและวิชาชีพที่เน้นเกี่ยวกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อรองรับการพัฒนาของจังหวัด โดยมีสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา สถานศึกษาในสังกัดต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีมีดังนี้

1. โรงเรียนสังกัดเทศบาลเมืองจันทบุรี จำนวน 2 โรง
2. ศูนย์เยาวชนสังกัดเทศบาลเมืองจันทบุรี จำนวน 1 ศูนย์
3. โรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัด จำนวน 2 โรง
4. โรงเรียนสังกัดประถมศึกษาเอกชน จำนวน 3 โรง
5. โรงเรียนสังกัดสำนักงานสามัญศึกษา จำนวน 3 โรงเรียน ได้แก่
   5.1 โรงเรียนเบญจมราชูทิศ จังหวัดจันทบุรี
   5.2 โรงเรียนเบญจมานุสรณ์ จังหวัดจันทบุรี
   5.3 โรงเรียนศรียานุสรณ์ จังหวัดจันทบุรี
6. โรงเรียนสังกัดกรมอาชีวศึกษา จำนวน 2 โรง
7. วิทยาลัยพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข (ระดับปริญญาตรี) จำนวน 1 แห่

ประวัติโรงเรียนเบญจมราชูทิศ จังหวัดจันทบุรี

มีพื้นที่ 22 ไร่ 2 งาน ตั้งอยู่เลขที่ 10 ถนนศรียานุสรณ์ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี เป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาขนาดใหญ่พิเศษ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรีเขต 1 มีนักเรียนประมาณ 3,000 คน ก่อตั้งเมื่อต้นปี พ.ศ. 2454 โดยขุนวิภาชวิทยาสิทธิ์ (สังข์ พุกกะเวส) ธรรมการมณฑลจันทบุรี (ภายหลังได้เลื่อนเป็น พระวิภาชวิทยาสิทธิ์) และครูพูล (ขาว) ผู้ช่วยข้าหลวงธรรมการมณฑลจันทบุรี (ภายหลังได้บรรดาศักดิ์เป็นขุนชำนิอนุสรณ์ ตำแหน่งธรรมการจังหวัดจันทบุรี) ต้นปี พ.ศ. 2455 ข้าราชการในมณฑลจันทบุรี ได้พร้อมใจกัน บริจาคเงินสร้างอาคารเรียนหลังแรกเพื่ออุทิศพระราชกุศลถวายแด่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยอาคารหลังนี้ สร้างเป็นเรือนปั้นหยาชั้นเดียว 6 ห้องเรียน ยาว 12 วา 2 ศอก กว้าง 6 วา มีมุข

และระเบียง 3 ด้าน ตัวไม้ใช้ไม้ตะเคียนล้วน ส่วนพื้นและเครื่องบนใช้ไม้ยางบ้าง ตัวอาคารทาสีฟ้า และมีรางน้ำรอบ เมื่อสร้างเสร็จเป็นโรงเรียนสมบูรณ์แล้วจึงขอพระราชทานนามโรงเรียน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานว่า “เบญจมราชูทิศ”

เริ่มการสอนแก่นักเรียนในนามโรงเรียน “เบญจมราชูทิศ” ตั้งแต่วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2456 เป็นต้นมา ปัจจุบันเปิดสอนสองระดับคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม. 1 - ม. 3) รับเฉพาะนักเรียนชายจำนวน 24 ห้องเรียน (ชายล้วน) และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม. 4 - ม. 6) รับทั้งนักเรียนชายและหญิง จำนวน 36 ห้องเรียน การจัดการเรียนการสอนแบ่งโครงสร้างการเรียนออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มวิชาวิทยาศาสตร์ - คณิตศาสตร์ และกลุ่มวิชาทั่วไป โดยมีนโยบายในการพัฒนาการเรียนการสอนให้เหมาะสมกับสภาพของท้องถิ่น ซึ่งเป็นเมืองเกษตรกรรม ในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ได้ปรับปรุงอาคารสถานที่ให้เพียงพอเหมาะสมกับสภาพของโรงเรียน จัดบรรยากาศห้องเรียน และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนอาคารเรียนให้สะอาดร่มรื่น สวยงาม เพื่อเป็นแหล่งแห่งการเรียนรู้ได้ทุกเวลาสถานที่ ทั้งนี้เพื่อปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม ความสามารถทางวิชาการ ความรัก ความผูกพัน ศรัทธา เพื่อให้ทุกคนรู้สึกว่าโรงเรียนคือ บ้านที่สอง ของนักเรียนทุกคน

ประวัติโรงเรียนเบญจมานุสรณ์

กรมสามัญศึกษาประกาศจัดตั้งโรงเรียนเบญจมานุสรณ์ เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2535 โดยการริเริ่มของ นายเอก วรรณทอง ผู้อำนวยการโรงเรียนเบญจมราชูทิศจังหวัดจันทบุรีในขณะนั้น ทั้งนี้โดยความเห็นชอบ และการสนับสนุนของ ดร.โกวิท วรพิพัฒน์ อธิบดีกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ในเวลาเดียวกัน ปฐมเหตุแห่งการจัดตั้งเนื่องมาจากทุกปีการศึกษา จะมีนักเรียนจำนวนมากในเขตอำเภอเมืองที่จบการศึกษาระดับ ประถมศึกษา และระดับมัธยมศึกษาตอนต้นไม่สมหวังในการเข้าศึกษาต่อในโรงเรียนเบญจมราชูทิศ และโรงเรียนศรียานุสรณ์ ซึ่งเป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาประจำจังหวัดจันทบุรี จึงมีนักเรียนบางส่วนต้องไปเข้าเรียนในเขตอำเภอใกล้เคียง เช่น ที่โรงเรียนท่าใหม่ “พูนสวัสดิ์ราษฎร์นุกูล” โรงเรียนมะขามสรรเสริญ ทำให้ได้รับความเดือดร้อนเรื่องการเดินทาง ดังนั้นเพื่อรองรับนักเรียนเหล่านี้ จึงมีดำริว่า น่าจะสร้างโรงเรียนขึ้นอีกแห่งในเขตอำเภอเมือง จึงเริ่มดำเนินการเพื่อขอจัดตั้ง

หลังจากประกาศจัดตั้งโรงเรียน เมื่อ กุมภาพันธ์ 2535 แล้ว ก็ประกาศรับนักเรียนจำนวน 6 ห้องเรียน แต่ขณะนั้น ยังไม่มีอาคารเรียนเป็นของตนเองต้องอาศัยเรียนบริเวณใต้อาคาร 9 ของโรงเรียนเบญจมราชูทิศ โดยกั้นห้องเรียนชั่วคราว 4 ห้องเรียน และอาศัยเรียนชั่วคราวที่อาคารตึกโรงงานของโรงเรียนเบญจมราชูทิศ 2 ห้อง รวม 6 ห้องเรียน และใช้ห้องซึ่งอยู่ชั้น 1 อาคาร 1 ของโรงเรียนเบญจมราชูทิศเป็นห้องพักครูและถือเป็นตึก (ห้อง) อำนวยการด้วยใน ตัว จนสิ้นปี

การศึกษา 2535 นางกัญหา วรรณทอง ผู้บริหารโรงเรียนในขณะนั้นได้ชี้แจง ถึงความจำเป็น และข้อจำกัดของโรงเรียน ดังนั้นจึงย้ายมาทำการเรียนการสอน ณ สถานที่ทุ่งดอนหว้า และ เริ่มก่อสร้างอาคารถาวรในเวลาต่อมา จนเป็นเบญจมานุสรณ์ในวันนี้

ประวัติโรงเรียนศรียานุสรณ์ จังหวัดจันทบุรี

โรงเรียนศรียานุสรณ์ จังหวัดจันทบุรี เป็นโรงเรียนที่สืบเนื่องมาจาก “โรงเรียนหญิงมณฑลจันทบุรีที่ 1” ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำจันทบุรี เหนือศาลาที่กลาง ถนนท่าข้าม ตรงข้ามวัดจันทนาราม แต่เนื่องจากบริเวณคับแคบ หม่อมเจ้าสฤษดิเดช ชยางกูร สมุหเทศาภิบาลมณฑลจันทบุรี และพระวิภาชน์ วิทยาสิทธิ์ ข้าหลวงธรรมการได้ร่วมใจกันจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมใหม่ ซึ่งเดิมมีพื้นที่ 37 ไร่ แต่ได้แบ่งให้เป็นโรงเรียนอนุบาลจันทบุรี 10 ไร่เศษ และทางราชการตัดถนนรอบบริเวณจึงเหลือพื้นที่เพียง 15 ไร่ 1 งาน 30 ตารางวา

โรงเรียนศรียานุสรณ์ เริ่มก่อสร้างอาคารเรียนหลังแรก ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2462 ณ บริเวณที่เป็นโรงเรียนในปัจจุบัน ได้รับพระราชทานนามจาก พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า “ศรียานุสรณ์” เพื่อถวายเป็นอนุสรณ์ในพระมหากรุณาธิคุณแห่ง สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เปิดทำการสอนครั้งแรกในวันที่ 4 ตุลาคม 2463

ต่อมาในปี พ.ศ. 2497 โรงเรียนได้ยุบชั้นประถมศึกษาเนื่องจากทางราชการได้จัดตั้งโรงเรียนประถมศึกษาขึ้นใหม่ คือ โรงเรียนสฤษดิเดช และกำหนดให้โรงเรียนศรียานุสรณ์ เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาต้นเท่านั้น เมื่ออาคารเรียนหลังแรกชำรุดทรุดโทรมและห้องเรียนไม่เพียงพอกับจำนวนนักเรียนที่เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2505 กระทรวงศึกษาธิการจึงให้งบประมาณสร้างอาคารเรียนและในปีนี้โรงเรียนก็ได้ขยายชั้นเรียน โดยเปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายเพิ่ม ต่อมาในปีการศึกษา 2519 กระทรวงศึกษาธิการขออนุญาตให้โรงเรียนเปิดสอนนักศึกษาผู้ใหญ่ระดับ 5 (ม.ศ.4 - 5 ภาคค่ำ) เพื่อให้โอกาสแก่ผู้ที่ไม่ได้เข้าศึกษาในภาคปกติ

ในปี พ.ศ. 2521 ม.ล.ปิ่น มาลากุล และท่านผู้หญิงดุษฎี มาลากุล ได้มาตรวจเยี่ยมโรงเรียนและทราบว่าโรงเรียนศรียานุสรณ์ได้รับพระราชทานนามเป็นอนุสรณ์ในสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ ท่านทั้งสองได้กรุณาติดต่อช่วยเหลือ ให้เป็นโรงเรียนในเครือมูลนิธิสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522

ต่อมาในปี พ.ศ. 2529 กรมสามัญศึกษาได้คัดเลือกโรงเรียนศรียานุสรณ์ เป็นศูนย์พัฒนาการเรียนการสอนภาษาอังกฤษ English Resource and Instruction Center ชื่อย่อว่า ERIC และเป็นหน่วยบริการแนะแนวประจำจังหวัดจันทบุรี โรงเรียนมีความพัฒนาทางวิชาการเป็นลำดับมาและเข้าร่วมโครงการร่วมพัฒนาหลักสูตร ในปี พ.ศ. 2533 เป็นโรงเรียนทดลองสื่อการสอนวิชา

ฝรั่งเศสเพื่อการท่องเที่ยว และเป็นโรงเรียนแม่แบบการแนะแนวจังหวัดจันทบุรี ในปีการศึกษา 2539 กรมสามัญศึกษาได้คัดเลือกโรงเรียนศรียานุสรณ์เป็นศูนย์ภาษาสากล

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนี้ ได้ทำการศึกษาผลงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยเรื่องความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี โดยแบ่งออกเป็นการศึกษาผลงานวิจัยทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ ดังนี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย

บัญชร มาลีศรี (2541) ศึกษาคุณลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ลักษณะทั่วไปของมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมของกลุ่มตัวอย่าง ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องในมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบันและอนาคต เพื่อเสนอแบบจำลองการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อบังคับใช้ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นในอนาคต กลุ่มตัวอย่างคือประชาชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นรวมทั้งสิ้น 406 คน ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจราจรและเคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม โดยเห็นด้วยกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยในระดับมาก มากที่สุด รองลงมา ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย การเรียนรู้ทางสังคม และวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย โดยเห็นด้วยกับ “มาตรการอนาคต” มากกว่า “มาตรการปัจจุบัน” และต้องการเลือกมาตรการอนาคตมาก เพื่อบังคับใช้ในอนาคต ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

รจนา พรมมืด (2541) ศึกษาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและแบบสังเกตในกลุ่มตัวอย่าง 10 คน พบว่า ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุบางครั้งยังมีการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ละเลยการป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากต้องการไปให้ถึงที่หมายให้เร็วที่สุดเพื่อความพึงพอใจของผู้โดยสาร เช่น ไม่รัดสายรัดคาดหมวกนิรภัย เป็นต้น

สุรพล เบี้ยแก้ว (2541) ได้ทำการศึกษาหามาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการสวมหมวกหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ น่าจะขึ้นอยู่กับพื้นฐานของมนุษย์ที่ต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัยในชีวิตเป็นหลัก ส่วนสิ่งที่น่าจะเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น คือ ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขั้นพื้นฐาน คือ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้การศึกษาอบรมแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและมีจิตสำนึกที่ดีควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ารับการอบรมแทนค่าปรับและให้ข้าราชการ พนักงานของรัฐปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ยุพา หงส์วะชิน (2542) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่า เพศ อายุ รายได้ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชไมพันธุ์ สันติกาญจน, สมชาย เวียงพิทักษ์ และวนัสสนันท์ รุจิวิพัฒน์ (2545) ศึกษาการวิจัยของ Kelly ในปี 2000 เกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง ร้อยละ 41.70 ในขณะที่ผู้สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บเพียง ร้อยละ 24.10 และกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลมากกว่ากลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยถึง ร้อยละ 23

เฉลิมกิจ เพชรรักษ์ (2544) ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เพศชายจะใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วน ต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพศชายมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มอายุ 21 - 30 ปี และกลุ่มอายุ 31 - 40 ปี จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูง กลุ่มประกอบอาชีพรับจ้าง/ พนักงานบริษัท มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยสูง และพบว่าการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นตัวแปรสำคัญประการหนึ่ง ที่มีผลต่อการยอมรับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

พนัส โสภณพงษ์ และอรุณรัตน์ สู่หนองบัว (2545) ได้ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดในทุกกฎจราจร ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายและขวาร้อยละ 81.1 และ 80.5 ตามลำดับ ฝ่าไฟแดงร้อยละ 8.0 ออกก่อนไฟเขียว ร้อยละ 2.7 ไม่หยุดก่อนออกจากซอย ร้อยละ

45.5 สำหรับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดี ร้อยละ 48.0 สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทำให้การได้ยินเสียงลดลง การขับขี่ในถนนเล็ก ๆ หรือซอยในระยะใกล้ ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดและร้อน ร้อยละ 61.4, 60.1, 55.1 และ 51.1 ตามลำดับ สำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นบางครั้ง และมีเพียงส่วนน้อยที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นประจำ

พัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ตันติธรรม และแท้จริง ศิริพานิช (2545) การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2545 เพื่อประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของประเทศไทยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่ 25 จังหวัด ระหว่างวันที่ 17 - 19 กุมภาพันธ์ 2545 ผลการวิจัย พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์จากการสำรวจบนท้องถนนปี พ.ศ. 2545 สูงกว่าการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2540 ร้อยละ 19.07 ในผู้ขับขี่ และร้อยละ 8.64 ในผู้โดยสาร โดยในปี พ.ศ. 2540 พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ ร้อยละ 38.12 และผู้โดยสาร ร้อยละ 10.43 และในปี พ.ศ. 2545 พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 57.19 และผู้โดยสาร ร้อยละ 16.72 เมื่อนำผลการศึกษามาจำแนกรายจังหวัด พบว่า กรุงเทพมหานคร นครปฐม และยะลา มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่สูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ พบร้อยละ 97.73, 92.10 และ 82.54 ตามลำดับ ในขณะที่ปราจีนบุรี มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ต่ำสุด พบร้อยละ 17.93 สงขลา มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้โดยสารต่ำที่สุด พบร้อยละ 2.74 เมื่อแยกวิเคราะห์อัตราการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละวันที่สังเกต พบว่าส่วนใหญ่ของจังหวัดที่ศึกษา อัตราการสวมหมวกนิรภัยในวันราชการสูงกว่าวันหยุดราชการ และช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (08.00 - 09.00 น.) สูงที่สุด อัตราการสวมหมวกนิรภัยถูกต้องในผู้ขับขี่สูงที่สุดใน จังหวัดจันทบุรี รองลงมาคือ ภูเก็ตและชลบุรี พบร้อยละ 98.24, 97.21 และ 96.40 ตามลำดับ และในผู้โดยสารสูงที่สุดในจังหวัดนครปฐม รองลงมาคือ ภูเก็ต และชลบุรี พบร้อยละ 94.60, 93.77 และ 90.53 ตามลำดับ

พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์ (2544) ศึกษาทัศนคติ พฤติกรรมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ด้วยการใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่ม ตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 260 คน จากประชากรทั้งสิ้น 14,000 คน ในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ผลการศึกษาทัศนคติ

ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง ส่วนใหญ่ร้อยละ 53.5 ยังคงวางตัวเป็นกลางต่อการใช้หมวกนิรภัย รองลงมาร้อยละ 41.9 เห็นด้วย กับการใช้หมวกนิรภัย ส่วนผู้ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 4.6 ผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.5 ใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน แต่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งถึงร้อยละ 55.8 และหมวกนิรภัยที่ใช้สวมร้อยละ 44.2 มีราคาถูกเพียง 100-200 บาทต่อใบเท่านั้น อย่างไรก็ดีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ร้อยละ 70 จะสวมอย่างถูกต้องคือ สวมโดยใส่สายรัดคาง และมีร้อยละ 11.5 ที่สวมเฉพาะตอนที่พบเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมโดยการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ทัศนคติการใช้หมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลบางละมุงจะแตกต่างกันตามอายุกับการศึกษา และอาชีพ หมายความว่าคนที่มีอายุมาก การศึกษาสูง และมีอาชีพอิสระจะเห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าคนที่มีอายุน้อย การศึกษาต่ำและอาชีพอื่น ผลการศึกษาพฤติกรรมระหว่างพฤติกรรมและทัศนคติของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวม ราคาของหมวกนิรภัยที่สวมและวิธีการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันตามทัศนคติที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายความว่า ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยก็จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และใช้หมวกในราคาแพง เพราะคิดว่าปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

สุกัญญา ไผทโสภณ และจักรพงศ์ พุ่มทอง (2545) ทำการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โดยประยุกต์แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค รวมทั้งการใช้ทฤษฎีการสร้างพลังและวิธีการทางสุขศึกษาเป็นแนวทางในการกำหนดกิจกรรมสุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 จำนวน 130 คน เป็นกลุ่มทดลอง 65 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 65 คน โดยใช้กิจกรรมตามโปรแกรมที่กำหนดไว้ในโรงเรียนทดลองเป็นเวลา 8 สัปดาห์ รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามก่อนและหลังการทดลอง แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Student's t - test , Paired Samples t - test หาความสัมพันธ์ใช้ Pearson' s Product Moment Correlation Coefficent ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลองมีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p - value < .05) นอกจากนี้ยังพบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัย

มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักยานยนต์ ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าการนำแนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค รวมทั้งการใช้ทฤษฎีการสร้างพลังมากำหนดกิจกรรมมีผลทำให้นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านการรับรู้ความคาดหวังในความสามารถและความคาดหวังในประสิทธิผลและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับนักเรียนในโรงเรียนอื่นต่อไป

โสภิต สุวรรณเวลา (2545) ได้ทำการวิจัย ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยของเยาวชนในจังหวัดตรัง พบว่า ความรู้เฉลี่ยของเยาวชนอยู่ในระดับปานกลาง, มีความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05, ทัศนคติโดยเฉลี่ยของเยาวชนอยู่ในระดับดี, มีทัศนคติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05, การปฏิบัติโดยเฉลี่ยของเยาวชนระดับปานกลาง,มีการปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05, ความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในทางบวก

วสันต์ บุญหนุน (2546) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร ผลทางวิจัยที่สำคัญพบว่า ปัจจัยทางสังคมไม่มีความสำคัญกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร, ปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย การเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเอง ในการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว การได้รับการสนับสนุนจากเพื่อน การได้รับการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01

วันศิริ เจาตระกูล (2546) ได้ศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยการโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ ทำให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยและตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย

อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ได้ทำการศึกษาความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีความสัมพันธ์กับความรู้ ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และมีอายุเฉลี่ย 29 ปี มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาร้อยละ 60.5 และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างรองลงมาประกอบอาชีพเกษตรกรรม และรายได้น้อยกว่า 4,000 บาทต่อเดือน ลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ในเขต

อำเภอวังจันทร์ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์แบบผู้หญิง การเดินทางเดินทางคนเดียว มีประสบการณ์โดยเฉลี่ย 10 ปี ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่คือสมอง จากการศึกษาทัศนคติพบว่า ในเรื่องกฎหมายส่วนใหญ่มีมีทัศนคติ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อสวมใส่จะไม่รู้สึกรำคาญ ไม่หนักศีรษะมีความปลอดภัย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ อาชีพ การมี ไม่มี หมวกนิรภัย และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสัมพันธ์กันกับความรู้หมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย คือ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ การมี - ไม่มีหมวกนิรภัย และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อธิคม พิทักษ์ธรรม (2546) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 150 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 20 - 29 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป และเป็นนักศึกษา มีทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลาง โดยข้อความที่กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติคือ การใช้หมวกนิรภัยร่วมกับผู้อื่นทำให้เกิดโรคติดต่อ และมีพฤติกรรมการสวมหมวกที่ไม่แน่นอน มีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน การเลือกซื้อหมวกจะเลือกเป็นแบบมีมาตรฐาน มอก. และส่วนใหญ่จะสวมหมวกอย่างถูกวิธี โดยการสวมใส่สายรัดคาง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย แตกต่างกันตามลักษณะประชากร ได้แก่ อายุ แต่ไม่แตกต่างกันตาม เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แตกต่างกันตามลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กันกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

สรัญรัฐ ชยนนท์ (2547) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลเมือง จังหวัดเชียงราย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้จากการสุ่มจำนวนหรือแบบโควต้า จากกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย จำนวน 150 คน ผลการศึกษามีดังนี้ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.30 มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมที่ถูกต้อง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.37 และเมื่อพิจารณาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นรายข้อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมที่ถูกต้องมากที่สุด คือ การคาดสายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนพฤติกรรมที่ถูกต้องน้อยที่สุด คือ การสวมหมวกนิรภัยเมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การถูกจับกุมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย และทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ส่วนปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ระดับ

การศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และปัจจัยด้านความรู้ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

แสวง ขัตติสร (2547) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในอำเภอวังสะพุง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 115 คน ผลการศึกษามีดังนี้ ลักษณะทั่วไปของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นเพศชาย ร้อยละ 53.9 เพศหญิง ร้อยละ 46.1 มีอายุเฉลี่ย 17.16 ปี เรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ร้อยละ 41.7 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 32.2 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 26.1 ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์และกฎหมายหมวกนิรภัย ร้อยละ 97.39 จากเอกสารแจกของทางราชการมากที่สุด ร้อยละ 59.29 รองลงมาคือ โทรทัศน์ ร้อยละ 28.32 ขับขี่รถจักรยานยนต์มาประมาณ 1 - 6 ปี ร้อยละ 54.3 ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อวันต่ำกว่า 5 กิโลเมตร ร้อยละ 58.26 และส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 96.5 ส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็วประมาณ 31 - 80 กิโลเมตรต่อชั่งโมง ร้อยละ 79.1 ด้วยความเร็วเฉลี่ย 53.6 กิโลเมตรกิโลเมตรต่อชั่วโมง มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุในรอบปี ร้อยละ 41.7 โดยส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุเพียง 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.2 บุคคลที่มีความสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ร้อยละ 52.2 บุคคลที่มีความสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยกลุ่มนี้คือ พ่อแม่ เพื่อน ญาติ ครูอาจารย์ โดยที่พ่อแม่มีความสำคัญมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 95.65 รองลงมาคือกลุ่มเพื่อน ร้อยละ 69.57 พบว่า มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 73.0 มีทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ74.8 มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.1 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 70.4 2. ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ไปในทิศทางบวก(r = .268, p < .05) และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญไปในทิศทางบวก (r = .366, p < .05) ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ไปในทิศทางตรงข้ามอย่างมีนัยสำคัญ (r = .036, p < .05) จากผลการศึกษา พบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนน้อยมากทั้งนี้เนื่องมาจากขาดความรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับความปลอดภัยของชีวิตและไม่เห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย และมีการคล้อยตามกลุ่มมากโดยเอาแบบอย่างจากเพื่อน ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน

กฤษเนตร เกษสระ (2548) ศึกษาผลของการใช้โปรแกรมสุขศึกษาในการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพกับนักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต(ต่อเนื่อง)คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทาลัยขอนแก่น ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นนักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง) คณะสาธารณสุขศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยขอนแก่นและมหาวิทยาลัยมหาสารคาม จำนวน 85 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น จำนวน 42 คน และ กลุ่มเปรียบเทียบเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยมหาสารคามจำนวน 43 คน เวลาในการทดลอง 10 สัปดาห์ รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แบบบันทึกพฤติกรรมและแบบสังเกตพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงบรรยาย ด้วยสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบด้วยสถิติ Student's t - test, Paired Sample t - test ซึ่งกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ p - value < .05 ผลการวิจัย พบว่า ภายหลังการทดลอง 1) กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุสูงกว่า ก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสิติที่ p - value < .01 2) กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าก่อนการทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสิติที่ p - value < .01 และ p - value < .05 ตามลำดับ 3) กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจรดีกว่า ก่อนการทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสิติ p - value < .05 และ p - value < .01 ตามลำดับ

ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย จำนวน 370 คน พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 52.43 และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายด้านพบว่าอยู่ในระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 23.78 และเมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ตัวแปร เพศ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและการฝ่าฝืนกฎจราจร ปัจจัยจิตวิทยาสังคมคือ ตัวแปร การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยสิ่งแวดล้อมทางสังคม คืออิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน (p < .01) และการอบรมเลี้ยงดู (p < .05) ส่วนอายุ ชั้นปีที่ศึกษาและประสบการณ์การขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

จุรีรัตน์ คำอินทร์ (2549) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 64.38 มีอายุเฉลี่ย 21.33 (3.15) ปี ร้อยละ 51.25 มีอายุประมาณ 18 - 20 ปี สถานภาพโสด ร้อยละ 95.63 มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 82.50 ชนิดแบบครึ่งใบ ร้อยละ 60.61 อายุการใช้งานน้อยกว่า 2 ปี ร้อยละ 67.42 มีมาตรฐานอุตสาหกรรมรองรับ ร้อยละ 74.24 สวมหมวกนิรภัยบางครั้งร้อยละ 80.00 ไม่สวมร้อยละ 14.37 และสวมเป็นประจำเพียง ร้อยละ 5.63 เหตุผลที่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ กลัวตำรวจจับร้อยละ 54.69 แต่เหตุผลที่สวมหมวกนิรภัยเพราะเกรงว่าจะเกิดอุบัติเหตุน้อยมีเพียง ร้อยละ 7.81 เหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาจากระยะทางที่ขับขี่ใกล้ ร้อยละ 43.48 รองลงมารู้สึกรำคาญ ร้อนอึดอัด ร้อยละ 30.34 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.63 ซึ่งประสบอุบัติเหตุโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 70.73 ระดับความรู้โดยรวมอยู่ในระดับสูงร้อยละ 93.75 และระดับปานกลาง ร้อยละ 6.25 นักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องหมวกนิรภัยคือหมวกที่ป้องกันและลดการกระแทกที่ศีรษะจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 100) แต่ขาดความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัยที่ทำจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟมว่าไม่ลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 58.75) ไม่ทราบว่ากฎหมายหมวกนิรภัยบังคับในผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ทุกคนไม่เว้น แม้แต่พระภิกษุ สามเณร (ร้อยละ 40.63) การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง (มอก.) เป็นการผิดกฎหมาย (ร้อยละ 40.00) และหมวกนิรภัยที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุแล้วไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้อีก (ร้อยละ 40.00) ระดับทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย กฎหมายหมวกนิรภัยและการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยตำรวจโดยรวมอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 56.25 และระดับปานกลาง ร้อยละ 43.75 ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีในเรื่องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (ร้อยละ 93.76) และทัศนคติที่มีไม่ดีต่อการแสดงออกของตำรวจต่อประชาชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างสุภาพ (ร้อยละ 60.00) โทษในการปรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงเกินไป (ร้อยละ 41.26) สวมหมวกนิรภัยเมื่อทราบว่าตำรวจตั้งด่านตรวจเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น (ร้อยละ 38.13) ระดับการปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยโดยรวมในระดับปานกลาง ร้อยละ 70.00 รองลงมาคือระดับสูง ร้อยละ 28.13 และอยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 1.88 ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติที่ถูกต้องในการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีรอยร้าว โดยปฏิบัติเป็นประจำ ถึงร้อยละ 76.25 สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารระยะไกล (มากกว่า 5 กม.) นอกเขตมหาวิทยาลัยขอนแก่น (ร้อยละ 98.76) และมีการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องสวมหมวกนิรภัยในเฉพาะเวลาที่ตำรวจตั้งด่านสูงถึง ร้อยละ 90.00 การสวมหมวกนิรภัยและโดยสารในระยะใกล้ (มากกว่า 5 กม.) ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ร้อยละ 43.13 และ 60.00 ตามลำดับ

วีระชาติ บ่อคำ (2550) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling Method) จากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง จำนวน 200 คน ผลการศึกษามีดังนี้ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 25 ปี เกือบครึ่งหนึ่งมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และประกอบอาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจและนักเรียน/ นักศึกษามากกว่าอาชีพอื่น ส่วนใหญ่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะเป็นเจ้าของเอง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องมากกว่าถูกต้อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์การขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ส่วนปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญและอาชีวศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จาก 10 โรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 322 คนผลการวิจัยพบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ร้อยละ 87 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 35 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 46 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี ร้อยละ 79 ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละวันเป็นระยะทาง 1 - 10 ก.ม. และร้อยละ 67 ใช้ความเร็วที่ใช้ขับขี่ 40 - 60 ก.ม./ ช.ม. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษาและความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทั้งนี้เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติตามตัวแปรเพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

อรุณประไพร วรรณบุตร, จุราพร ทอนมาต, ปรางค์ทิพย์ บุญเรืองศรี, วรรณวิไล ไกรวัน และมัสนี กาแบ (2551) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันเกษม กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันเกษม จำนวน 120 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาส่วนมากเป็นเพศชายร้อยละ 78.3

กลุ่มอายุอยู่ในช่วง 21 - 23 ปี ร้อยละ 45.0 สำหรับตัวแปรที่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลางและจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในระดับสูง ซึ่งประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนและส่งเสริมให้นิสิตมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ที่ดีขึ้น รวมทั้งยังเป็นแนวทางในการกระตุ้นให้นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมเป็นอบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับคนในสังคม

ซูใบดะห์ หะยีมะ, แมกือลือสง มากะและรอเย๊าะ เจ๊ะนุ๊ (2552) ได้ศึกษาทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง เป็นนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ จำนวน 316 คนผลการศึกษาพบว่า ในภาพรวมทัศนคติของนักศึกษาต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี ($\overline{X}$ = 4.34, *S.D.* = 0.42) นักศึกษามีทัศนคติระดับดีมากในด้านความปลอดภัย และรองลงมาคือด้านการยอมรับ ด้านการมีส่วนร่วม และด้านการบังคับใช้ ตามลำดับ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า โดยภาพรวมนักศึกษาที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา และเงินที่ได้จากผู้ปกครองต่างกันมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ในด้านการมีส่วนร่วม การบังคับใช้ ความปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นักศึกษาส่วนใหญ่ต้องการให้มหาวิทยาลัย มีส่วนร่วมในการกำหนดบังคับใช้นโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกเป็นกฎหมายบังคับใช้กับนักศึกษา และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ในระดับสูงสุด ($\overline{X}$ = 4.44)

มหิศร ประภาสะโนบล (2552) ศึกษาถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ นักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2550 จำนวน 325 ราย ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งสูงถึงร้อยละ 68.00 สวมทุกครั้งร้อยละ 28.60 และไม่สวมเลยร้อยละ 3.40 โดยนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีหมวกนิรภัยมากถึงร้อยละ 92.50 การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 38.10 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายข้อบังคับใช้หมวกนิรภัยนักศึกษามีความรู้ระดับมาก ทัศนคติและระดับความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัยระดับมากสุด คือ ขณะขับขี่ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (4.6 ± 0.6) และหมวกนิรภัยสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะสมองและใบหน้าได้(4.6 ± 0.7) ส่วนความคิดเห็นต่อกฎหมายหมวกนิรภัยนั้นระดับมากได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยทำให้เกิดความตระหนักถึงการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุมากขึ้น

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

(4.3 ± 0.8) นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานรับรองและรัดสายรัดคางทุกครั้ง สถานการณ์ที่มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์ในตัวเมือง ส่วนสถานการณ์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเลยได้แก่ การขับขี่ในตอนกลางคืน และการขับขี่ในระยะทางที่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา พบว่าคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ คณะที่ศึกษา อาชีพของบิดา มารดา การศึกษาของบิดา มารดา และที่พักอาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าขนาดกำลังของรถ และประสบการณ์การสอบใบขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนการมีหรือไม่มีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สมภพ รอดเสียงล้ำ (2552) ได้ทำการวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทองจากการศึกษาพบว่าเพศนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 56.8 การศึกษานักเรียนส่วนใหญ่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 35.6 และรองลงมากำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 34.8 การใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 71.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้นักเรียนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาด 100 - 125 ซีซี รองลงมาใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 100 ซีซี ร้อยละ 18.9 การมีหมวกนิรภัย นักเรียนส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 65.2 ด้านความรู้ส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.75 จำแนกเป็นรายข้อพบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสาเหตุสำคัญจากศีรษะได้รับอันตราย ระดับดี ร้อยละ 87.9 ด้านทัศนคติพบว่าทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่มีทัศนคติระดับปานกลางค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70 จากการศึกษาเป็นรายข้อพบว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ระดับดี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.76 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .50

จำนง ธนะภพ, ศศิธร ธนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญนวล (2553) ศึกษาถึงความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จำนวน 359 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาในกลุ่มสำนักวิชาทางด้านวิทยาศาสตร์สุขภาพ (ร้อยละ 52) เป็นเพศหญิง (ร้อยละ77) มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 49 และ 67 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่า 21 ปีขึ้นไปมีคะแนนทัศนคติมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า นักศึกษาหญิงมีคะแนนแรงสนับสนุน

ทางสังคมมกกว่านักศึกษาชาย กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่า 21 ปี มีคะแนนแรงสนับสนุนทางสังคมต่ำกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่าทุกกลุ่ม เช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 4 มีคะแนนแรงสนับสนุนทางสังคมน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างในระดับชั้นปี 1 - 3 กลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง มีคะแนนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 การวางมาตรการวินัยจราจรทำให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 42.2 มาตรการที่นักศึกษาเสนอเพื่อกระตุ้นให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ การบังคับใช้กฎระเบียบและวินัยจราจร โดยตั้งด่านตรวจจับและปรับเงิน รองลงมาคือการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยอย่างจริงจังอย่างต่อเนื่อง และการยึดรถตามลำดับ

วัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวีร์ เกษมศุข (2553) ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม การดำเนินการศึกษาครั้งนี้ ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยให้เยาวชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในการเก็บข้อมูล ซึ่งเยาวชนดังกล่าวได้รับการอบรมให้มีความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยก่อนทำการเก็บข้อมูล และทำหน้าที่ตามกระบวนการของการมีส่วนร่วม กล่าวคือ บอกกล่าวกับสมาชิกในชุมชนของตนเองให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การเลือกพื้นที่ในการศึกษาเป็นแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) โดยมีภาคีในพื้นที่ อันได้แก่ บุคคลและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรณรงค์การลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ร่วมกันกำหนดเขตพื้นที่ในการศึกษาของจังหวัดนครปฐม โดยเลือกเขตพื้นที่ 3 อำเภอ ตามขนาดของอำเภอ กล่าวคือ อำเภอขนาดใหญ่ได้แก่ เทศบาลนครนครปฐม อำเภอขนาดกลาง ได้แก่ อำเภอสามพราน และอำเภอขนาดเล็ก ได้แก่ อำเภอดอนตูม และทำการเลือกตำบลโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากรายชื่อตำบล 2 แห่งต่อ 1 อำเภอ รวม 6 แห่ง จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ มีจำนวนโดยรวมทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวน 5,878 คน แบ่งออกเป็นผู้ขับขี่ 3,874 คน และผู้โดยสาร 2,004 คน จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า การให้สมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมนั้นเป็นวิธีการที่สามารถกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยได้เป็นอย่างดี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ซึ่งการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิจัยครั้งนี้สามารถแสดงให้เห็นว่าเป็นวิธีการพัฒนาชุมชนได้อย่างยั่งยืน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกในต่างประเทศ

มิลเลอร์ (Miller, 2000) ศึกษาเกี่ยวกับการออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในประเทศออสเตรเลีย พบว่า สามารถประหยัดเงินจากความเสียหายของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ 500,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อรถจักรยานยนต์ 100,000 คัน

โจนาธาน และคณะ (Jonathan et al., 2001) ศึกษาเชิงสำรวจเกี่ยวกับอุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ วัยรุ่นและผู้ใหญ่ ใน Southeastern Minnesota 3 แห่ง สำรวจทั้งหมด 2,424 คน พบว่า วัยรุ่นและผู้ใหญ่คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สุขสบาย น่ารำคาญร้อน ไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย และ ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง ส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยคือพ่อแม่ กลุ่มเพื่อน และเพื่อนร่วมงาน

อาเนต เจเจ. (Arnett JJ., 2002) ได้ศึกษาพัฒนาการของความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ของวัยรุ่น โดยการแบ่งกลุ่มแยกตามวุฒิภาวะ คือวัยรุ่น (อายุ 10 - 18 ปี) และวัยย่างเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ (อายุ 18 - 25 ปี) เพื่อที่จะสร้างความกระจ่างเกี่ยวกับเหตุผลสำหรับการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้น โดยเฉพาะระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ อายุ 16 - 17 ปี สัมพันธ์กับช่วงอายุ 18 - 25 ปี หลังจากนั้นจึงพัฒนาหาแหล่งที่มาของความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่ยังเป็นวัยรุ่น รวมถึงอิทธิพลจากเพื่อนทัศนคติการมองโลกในแง่ดี และลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่น เหตุผลสำคัญที่วัยรุ่นเพศชายที่ขับขี่รถรถยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง และเน้นถึงแนวความคิดของวัยรุ่นในสหรัฐอเมริกา และวัยรุ่นในประเทศเดนมาร์ก ว่าการพัฒนาความเสี่ยงมีผลกระทบอย่างไรกับนโยบายการขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงในวัยรุ่นเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเริ่มเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ และวัยที่เริ่มเข้าสู่วัยผู้ใหญ่สัมพันธ์กับคนขับรถยนต์ที่มีอายุสูงกว่า สามารถอธิบายได้ในส่วนของปัจจัยพัฒนา ที่เกิดขึ้น

ลาทอเร และคณะ (Latorre et al., 2002) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของผู้ขับขี่ยานยนต์สองล้อ โดยศึกษาในสองเมืองของประเทศอิตาลี คือ โรม (Rome) และเนเปิ้ล (Naples) ทำการศึกษาในผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากยานยนต์สองล้อ ที่เข้ารับการรักษาในสองโรงพยาบาลของอิตาลี โดยดูข้อมูลส่วนบุคคลในอันที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุก่อนมาถึงโรงพยาบาล ดูชนิดยานยนต์ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ดูการสวมหมวกนิรภัย และดูการวินิจฉัยโรคจากการบาดเจ็บ พบว่ามีผู้บาดเจ็บจากการขับขี่ยานยนต์สองล้อ จำนวน 736 คน เป็นเพศชาย ร้อยละ 65.1 เพสหญิงร้อยละ 34.9 อายุเฉลี่ย 22.92 ปี ร้อยละ 49.2 เกิดอุบัติเหตุเอง ร้อยละ 35.5 เกิดการชนกับรถอื่น ร้อยละ 8.6 เป็นผู้โดยสารมีเพียงร้อยละ 12 ที่สวมหมวกนิรภัย บาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 17.50 หมวกนิรภัยช่วยป้องกันการบาดเจ็บได้ (OR = .23) ที่เมืองเนเปิ้ลการขับขี่ในเวลากลางคืนสัมพันธ์กับการเพิ่มความเสี่ยงใน

การเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ (OR = 1.93, และ OR = 1.46) ผู้ขับขี่รถที่สวมหมวกนิรภัยการบาดเจ็บจะไม่รุนแรงและหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากการศึกษาทำให้มีการบังคับใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปในประเทศอิตาลี

เค็ง (Keng, 2005) ศึกษาเชิงสำรวจการใช้หมวกนิรภัยกับการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประเทศไต้หวัน ในปี 2002 พบว่า การเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในไต้หวันสูงกว่าครึ่งหนึ่งของการขับขี่ยานยนต์ประเภทอื่น ใช้รายงานจากข้อมูลของเจ้าหน้าที่ตำรวจไต้หวัน ตั้งแต่ ปี 1999 - 2001 เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการใช้หมวกนิรภัย หมวกนิรภัยช่วยลดการเสียชีวิตร้อยละ 40 ถ้าผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยอัตราการเสียชีวิตในปี 2001 จะสูงถึงร้อยละ 51 คาดว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย ในปี 1997 หมวกนิรภัยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอร้อยละ 53 และลดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ ร้อยละ 71 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

แมนนอร์ และคณะ (Mannor et al., 2005) ศึกษาแบบ Prospective เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรในศูนย์อุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในที่ Tel Aviv Sourasky Medical Center ประเทศอิสราเอล ในปี 1999 เพื่อศึกษาลักษณะผู้ป่วยที่มาที่ศูนย์อุบัติเหตุ จำนวน 1,560 ราย อัตราส่วนเพศชายและเพศหญิงเท่ากับ 1:1 อายุเฉลี่ย 27 ปี ช่วงเวลาเกิดเหตุ 8.00 น. - 16.00 น. ในวันทำงาน ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถยนต์ร้อยละ 47 รถจักรยานยนต์ร้อยละ 3.80 บาดเจ็บที่คอ จำนวน 343 คน สมองได้รับความกระทบกระเทือน จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7

นากาฮารา และคณะ (Nakahara et al., 2005) ศึกษาเชิงสำรวจ จากศูนย์ Trauma ของโรงพยาบาลในจังหวัดขอนแก่นเกี่ยวกับการแบ่งประเภทการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์, การสวมหมวกนิรภัย ,และผลเสียจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น พบว่าการแบ่งประเภทของการบาดเจ็บจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดจากการขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยพร้อมกับผลเสียที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่รุนแรงและเสียชีวิตได้ ผลของการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยสัมพันธ์กับการเสียชีวิตในกลุ่มวัยหนุ่มสาวสูงมาก พบมากในกลุ่มอายุ 20 - 39 ปี พบในเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 3 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้เสียชีวิต

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ว่า ในภาพรวมของความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์กัน โดยเป็นผลจากการที่บุคคลได้รับประสบการณ์ต่าง ๆ ทั้งโดยตรงหรือโดยอ้อม ทั้งยังสามารถเปลี่ยนแปลงได้ซึ่งมีองค์ประกอบพื้นฐาน คือ การรับรู้ การที่นักเรียนจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้นั้น ต้องมีการรับรู้ถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัย มีทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบข้อมูลความสัมพันธ์ในเรื่อง ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ดังตาราง

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ผู้วิจัย	ชื่องานวิจัย	สรุปประเด็นความสัมพันธ์
พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์ (2545)	ทัศนคติ พฤติกรรมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง จังหวัดชลบุรี	1. ระดับความรู้และอายุที่แตกต่างกันมีผลต่อทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัย 2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างกันตามทัศนคติที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย
วสันต์ บุญหนุน (2546)	ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร	1. ปัจจัยทางสังคม (อายุ การศึกษา) ไม่มีความสำคัญกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย 2. ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย 3. ปัจจัยสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย
อนุรักษ์ ปานจินดา สกุล (2546)	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง	1. ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ การมี/ ไม่มีหมวกนิรภัย และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับทัศนคติ
อธิคม พิทักษ์ธรรม (2546)	ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี	1. ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผู้วิจัย	ชื่องานวิจัย	สรุปประเด็นความสัมพันธ์
สรัญรัฐ ชยนนท์ (2547)	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลเมือง จังหวัดเชียงราย	1. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยได้แก่ เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การถูกจับกุมเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 2. ปัจจัยด้านความรู้ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
แสวง ขัตติสร (2547)	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนในอำเภอวังสะพุง	1. ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 2. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2549)	ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี	1. เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผู้วิจัย	ชื่องานวิจัย	สรุปประเด็นความสัมพันธ์
วีระชาติ บ่อคำ (2550)	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง	1. ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยมีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 2. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
โสภิต สุวรรณเวลา (2551)	ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยของเยาวชนในจังหวัดตรัง	1. ความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติ
จำนง ธนะภพ, ศศิธร ธนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญนวล (2553)	ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	1. ทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 2. ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคม

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากสมมติฐานในการวิจัย

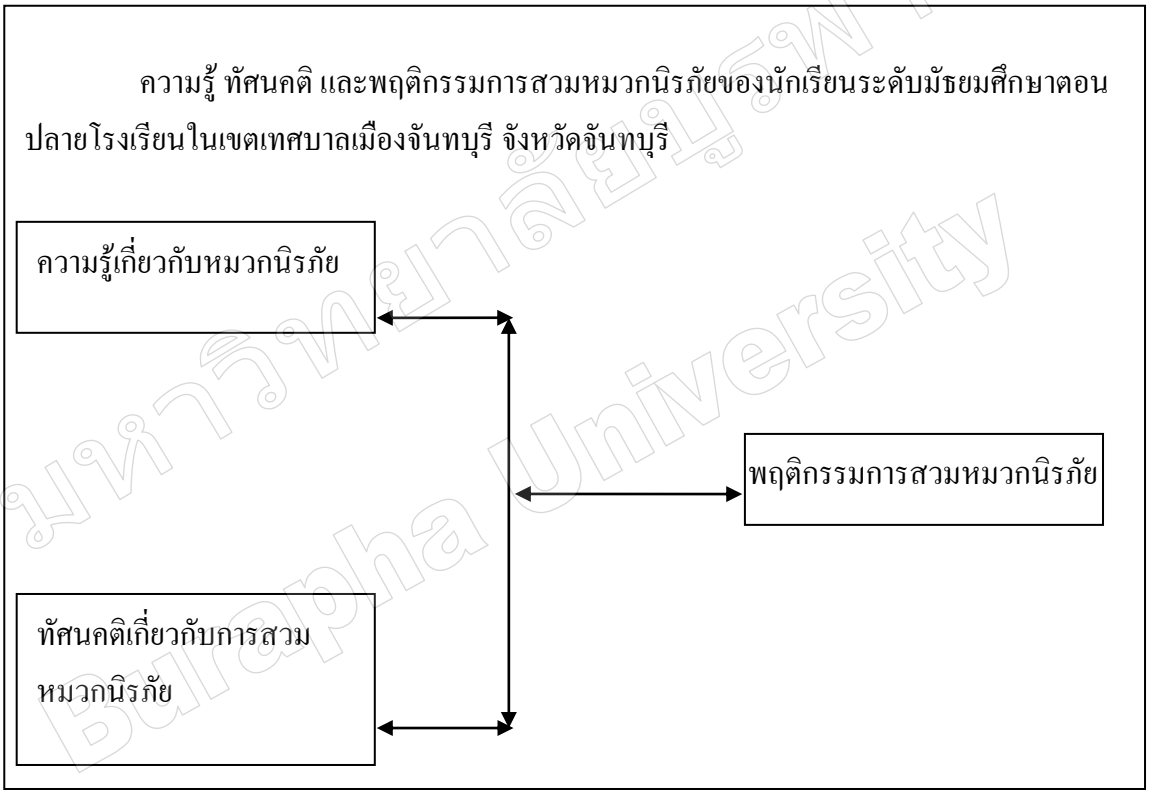
1. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

2. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

3. ทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

จากผลสรุปที่ได้จากงานวิจัยทั้งหมด ทำให้สามารถสรุปได้ว่า ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กัน และมีความสอดคล้องกับสมมติฐานในการวิจัย จึงนำมาสังเคราะห์เป็นกรอบความคิดใหม่ในการทำวิจัยด้วยแผนภูมิแสดงความเชื่อมโยง ได้ดังนี้



ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University