

บทที่ 5

การสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง “ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทักษะและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี รวมถึงศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ทักษะกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้คือ นักเรียนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี ที่จับจีบหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และกำลังศึกษาอยู่ในภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2554 จำนวน 370 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยในการจับจีบหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการจับจีบหรือโดยสารรถจักรยานยนต์

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติวิเคราะห์ มีการทดสอบสมมติฐาน เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน โดยใช้การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ผลสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะการวิจัย มีดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล พบว่ากลุ่มนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรีที่ใช้ในการศึกษารั้งนี้ มีจำนวน 370 คน ส่วนใหญ่ เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีอายุ 17 ปี ระดับชั้นที่กำลังศึกษาส่วนใหญ่เป็นระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทักษะ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

2.1 ผลการศึกษาข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือระดับความรู้มาก และน้อยที่สุดคือ ระดับความรู้น้อย เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า นักเรียนมีความรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะจะทำให้ศีรษะและสมองได้รับบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มากสุด รองลงมาคือ สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต หรือความพิการอย่างถาวรจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นส่วนใหญ่ และถัดไปคือหมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนดให้ใช้ มี 3 แบบ ได้แก่ แบบเต็มใบ แบบครึ่งใบ และแบบปิดเต็มหน้า

2.2 ผลการศึกษาข้อมูลด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ พบว่านักเรียนมีระดับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสามารถสรุปได้ดังนี้

ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยด้านความรู้สึก ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ทำให้ท่านรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น

ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยด้านอารมณ์ ในระดับเห็นด้วย ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์เพียงเพื่อช่วยไม่ให้ถูกตำรวจจับ ส่วนในระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ หากท่านเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังและ เป็นระยะทางใกล้ ๆ ไม่เกิน 1 กม. ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย

ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยด้านความคิด ในระดับเห็นด้วย ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยช่วยกันแดด/ลม/ฝุ่นละออง การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดกับศีรษะและสมองได้ ส่วนในระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคลไม่ควรมีการออกกฎหมายมาบังคับ

2.3 ผลการศึกษาข้อมูลด้านพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ พบว่านักเรียนมีระดับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสามารถสรุปได้ดังนี้

พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ปฏิบัติเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ เลือกหมวกนิรภัยที่หลวมไว้ก่อนเพราะเมื่อใส่สายรัดคางแล้วจะพอดี จะสวมหมวกนิรภัยเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือด่านตรวจมีการใช้หมวกนิรภัยที่ได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้วแต่ไม่เสียหายมากนัก ในการขับขี่/โดยสารต่อไป และจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อมีอาจารย์เฝ้าประจำหน้าโรงเรียน

พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ปฏิบัติน้อย ได้แก่ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วมีการคาดสายรัดคางให้แน่นพอดีกับศีรษะ การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในการเดินทางไม่ว่าจะมีระยะทาง ใกล้หรือไกล และก่อนสวมหมวกนิรภัยมีการตรวจสอบว่าอยู่ในสภาพที่ดี

ส่วนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางบวกในระดับต่ำมาก ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางบวกในระดับต่ำมาก

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการวิจัย เรื่อง “ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี” ผู้วิจัยนำมาอภิปรายในประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทัศนคติ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

1.1 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียน

ระดับความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่านักเรียนส่วนใหญ่ยังมีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยยังไม่ดีนัก ซึ่งส่วนใหญ่มีความรู้ว่าหากสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะทำให้ศีรษะและสมองได้รับบาดเจ็บ อันเป็นสาเหตุให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ได้ทำการศึกษาความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือประชาชนที่เข้ามาใช้บริการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ และต่อใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่สำนักงานขนส่งอำเภอแกลง จังหวัดระยอง จำนวน 400 ราย ผลการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความรู้ว่าจะหาซื้อหมวกนิรภัยส่วนใหญ่คือสมอง และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสัมพันธ์กันกับความรู้หมวกนิรภัย

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .05 และสอดคล้องกับการวิจัยของ มหิธร ประภาสะโนบล (2552) ซึ่งศึกษาถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ นักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2550 จำนวน 325 ราย ผลการศึกษาพบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎหมายข้อบังคับใช้หมวกนิรภัยนักศึกษามีความรู้ระดับมาก คือ ขณะขับขี่ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และหมวกนิรภัยสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ สมองและใบหน้าได้

ในความคิดเห็นของผู้วิจัยเห็นว่า ที่นักเรียนมีความรู้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะทำให้ศีรษะและสมองได้รับบาดเจ็บ อันเป็นสาเหตุให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพได้นั้น อาจเนื่องมาจากประสบการณ์การรับรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ที่ได้รับการจากการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ มาลี ทวีวุฒิอมร (2543) ที่กล่าวว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง (Facts) ความจริง (Truth) กฎเกณฑ์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับ และรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์ และสอดคล้องกับการศึกษาของ วันศิริ เจาตระกูล (2546) ที่ได้ศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยการโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ ทำให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยและตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับการศึกษาของอนรรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ได้ทำการศึกษาความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือประชาชนที่เข้ามารับบริการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ และต่อใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่สำนักงานขนส่งอำเภอแกลง จังหวัดระยอง จำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่า การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสัมพันธ์กันกับความรู้หมวกนิรภัย

1.2 ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

พบว่านักเรียนมีระดับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับดี โดยเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ทำให้ รู้สึกปลอดภัยมากขึ้น การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยกันแดด/ลม/ฝุ่นละออง การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดกับศีรษะและสมอง และการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์เพียงเพื่อช่วยไม่ให้ถูกตำรวจจับ สอดคล้องกับการศึกษาของอนรรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ได้ทำการศึกษาความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือประชาชนที่เข้ามารับบริการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ และต่อใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่สำนักงานขนส่งอำเภอแกลง จังหวัดระยอง

จำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่มีทัศนคติ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อสวมใส่จะไม่รู้สึกรำคาญ ไม่หนักศีรษะและมีความรู้สึกว่าปลอดภัย ต่างจากการศึกษาของ จูริรัตน์ คำอินทร์ (2549) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่าเหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาจากระยะทางที่ขับขี่ใกล้ รู้สึกรำคาญ ร้อนอึดอัด และสวมหมวกนิรภัยเมื่อทราบว่าการตรวจด้านตรวจเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น เช่นเดียวกับผลการศึกษาของพนัส โสภณพงษ์ และอรุณรัตน์ สู่หนองบัว (2545) ได้ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทำให้การได้ยินเสียงลดลง การขับขี่ในถนนเล็ก ๆ หรือซอยในระยะใกล้ ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดและร้อน

ในความคิดเห็นของผู้วิจัยเห็นว่า แม้ว่านักเรียนส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ยังควบคุมอารมณ์ไม่สู้ดี บางครั้งพลุ่งพล่าน บางครั้งเก็บกด บางครั้งมั่นใจสูง บางครั้งไม่แน่ใจ มีความต้องการประสบการณ์แปลก ๆ ใหม่ ชอบทดลอง วัยนี้ชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นพฤติกรรมต่อต้านกฎเกณฑ์ของสถาบันและสังคม เป็นระยะทดลองถูกขึ้นกับบุคลิกภาพ ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้นักเรียนอาจได้รับคำนิยามและความเชื่อเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมาจาก ครอบครัว บุคคลใกล้ชิด และเพื่อนฝูง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ อรุณ รักธรรม (2540) ว่า การแสดงออกทางทัศนคติ เป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคล และองค์ประกอบนี้จะต้องมีลักษณะที่มีทิศทางประกอบด้วยทางด้านดีหรือเลว ประโยชน์หรือโทษ จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี

1.3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

พบว่านักเรียนมีระดับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยเลือกหมวกนิรภัยที่สวมไว้ก่อนเพราะเมื่อใส่สายรัดคางแล้วจะพอดี จะสวมหมวกนิรภัยเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือด่านตรวจ รวมไปถึงจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อมีอาจารย์เวรประจำหน้าโรงเรียน และเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วมีการคาดสายรัดคางให้แน่นพอดีกับศีรษะ และการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในการเดินทางไม่ว่าจะมีระยะทาง ใกล้หรือไกลยังเป็นพฤติกรรมที่นักเรียนปฏิบัติน้อย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของแสง ขัตติสร (2547) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในอำเภอวังสะพุง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 115 คน

ผลการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนน้อยมากทั้งนี้เนื่องมาจากขาดความรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับความปลอดภัยของชีวิตและไม่เห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย และมีการคล้อยตามกลุ่มมากโดยเอาแบบอย่างจากเพื่อนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน เช่นเดียวกับการศึกษาของจอร์จันน์ คำอินทร์ (2549) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า เหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาจากระยะทางที่ขับขี่ใกล้ รองลงมาไม่รู้สึกราคาญ ร้อน อึดอัด สวมหมวกนิรภัยเมื่อทราบว่าจะต้องตรวจตราเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย รวมถึงการศึกษาของ วีระชาติ บ่อคำ (2550) ที่ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling Method) จากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง จำนวน 200 คน ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องมากกว่าถูกต้อง ซึ่งต่างไปจากผลการศึกษาของพัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ดันดิธรรม 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 เมื่อแยกวิเคราะห์อัตราการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละวันที่สังเกต พบว่าส่วนใหญ่ของจังหวัดที่ศึกษา อัตราการสวมหมวกนิรภัยในวันราชการสูงกว่าวันหยุดราชการ และช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (08.00 - 09.00 น.) สูงที่สุด อัตราการสวมหมวกนิรภัยถูกต้องในผู้ขับขี่สูงสุดใน จังหวัดจันทบุรี

ในความคิดเห็นของผู้วิจัยเห็นว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกกำหนดโดยปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมที่พบมากคือ การขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยรุ่นซึ่งเป็นช่วงชีวิตที่วุ่นวาย เป็นระยะเปลี่ยนผ่านของชีวิตที่เต็มไปด้วยอุปสรรค ความเครียด ความโกรธ ความฉุนเฉียว ควบคุมอารมณ์ไม่ได้ ขาดความมั่นคงทางอารมณ์ มีอารมณ์ก้าวร้าว มีความทะนงอวดดี มีพฤติกรรมที่ชอบความท้าทาย และรับอิทธิพลจากกลุ่มเพื่อนมากขึ้น(ชัยนาถ นาคบุปผา, 2515) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของอดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) ที่วัยรุ่นมีโอกาสดูเล็งต่ออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (Novice Driver) และขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The Lack of Driving Experience) วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (Risk Taking Behavior) วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ และ

วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่นเดียวกับผลสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2554) โดยพบว่ากลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุดในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกกลุ่ม และในวัยรุ่นไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ทักษะกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

2.1 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สายสามัญและอาชีวศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จาก 10 โรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีจำนวน 322 คนผลการวิจัยพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษาและความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ต่างจากการศึกษาของวีระชาติ บ่อคำ (2550) ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling Method) จากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง จำนวน 200 คน ผลการศึกษาพบว่าความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับการศึกษาของแสวง ขัดติสร (2547) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในอำเภอวังสะพุง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 115 คน ผลการศึกษาพบว่าความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

2.2 ทักษะในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับการศึกษาของวสันต์ บุญหนุน (2546) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร ผลทางวิจัยพบว่าทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เช่นเดียวกับการศึกษาของอริคม พิทักษ์ธรรม (2546) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 150 คน ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงการศึกษาของแสวง ชัดติสร (2547) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในอำเภอวังสะพุง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 115 คน ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญ ไปในทิศทางบวก และการศึกษาของจำนง ชนะภพ, ศศิธร ชนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญนวล (2553) ศึกษาถึงความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จำนวน 359 คน ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

2.3 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมี

ความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของจำนง ชนะภพ, ศศิธร ชนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญนวล (2553) ศึกษาถึงความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จำนวน 359 คน ผลการศึกษาพบว่าความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เช่นเดียวกับการศึกษาของโสภิต สุวรรณเวลา (2545) ได้ทำ

การวิจัย ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ ในการสวมหมวกนิรภัยของเยาวชนในจังหวัดตรัง พบว่า ความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติในทางบวก

ในความคิดเห็นของผู้วิจัยเห็นว่า ในภาพรวมจะเห็นว่านักเรียนมีความรู้ในระดับปานกลาง แต่กลับมีทัศนคติอยู่ในระดับดีนั้น อาจสืบเนื่องมาจากนักเรียนอาจได้รับคำนิยามและความเชื่อเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมาจาก ครอบครัว บุคคลใกล้ชิดซึ่งสอดคล้องกับองค์ประกอบแรกของทัศนคติทางจิตวิทยาสังคม ที่เป็นองค์ประกอบทางการรู้เชิงประมาณค่า หมายถึง การรู้ การคิด ความเชื่อ ความรู้สึกชอบ เรียกว่าเจตคติทางบวก หรือแสดงความพร้อมที่จะหลีกเลี่ยงเมื่อเกิดความรู้สึกไม่ชอบเรียกว่า เจตคติที่ไม่ดีหรือทางลบ (กมลรัตน์ หล้าสูงษ์, 2535) จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่มีทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับดี แต่ขณะเดียวกันในด้านความรู้นั้นก็กลับอยู่ในระดับปานกลาง อาจเนื่องมาจากหลักสูตรการเรียนการสอนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายนั้น ไม่ได้มีการเรียนการสอนในเรื่องของหมวกนิรภัยบรรจุไว้ ประกอบกับประเทศไทยไม่มีกฎหมายในเรื่องของการฝึกอบรมหรือหลักสูตรเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ สำหรับผู้ที่ต้องการขอใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและความปลอดภัย จึงทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นวัยรุ่นเป็นส่วนใหญ่ไม่สนใจที่จะขวนขวาย หาความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและการขับขีอย่างปลอดภัย จึงส่งผลให้ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัย ในขณะเดียวกันทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับทฤษฎีความสำคัญตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และ การยอมรับปฏิบัติ (Practice) โดยความรู้และทัศนคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้โดยที่ความรู้และทัศนคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน (Schwartz, 1975) กล่าวคือความรู้ และทัศนคติก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เมื่อความรู้ และทัศนคติเปลี่ยนแปลงไปแล้วก็จะก่อให้เกิดการยอมรับปฏิบัติและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทั้งความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมจึงมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกัน ดังนั้นการที่จะมีการยอมรับหรือปฏิเสธสิ่งใด ต้องพยายามให้ความรู้หรือเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้รับสารก่อน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี พบว่า ในด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยนักเรียนยังมีความรู้ไม่สู้ดีนักโดยเฉพาะในเรื่องความแตกต่างของคุณภาพหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานกับหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน ส่วนในด้านพฤติกรรม

การสวมหมวกนิรภัย นักเรียนยังมีพฤติกรรมไม่เหมาะสมในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จากข้อค้นพบดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

เชิงนโยบาย

1. สถานศึกษาหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง โรงพยาบาล เป็นต้น มีการประสานงานร่วมมือกันทำงานแบบบูรณาการ เช่น จัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย การปฏิบัติที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎการจราจร เพื่อให้นักเรียนได้มีความรู้เพิ่มมากขึ้นนอกเหนือไปจากการได้รับความรู้จากสื่อต่าง ๆ
2. สถานศึกษาหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการให้มีการฝึกอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและเกี่ยวกับกฎการจราจรก่อนที่จะมีการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงมีมาตรการที่เข้มงวดในการรณรงค์และการปฏิบัติตามกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

เชิงปฏิบัติ

1. สถานศึกษาหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หรือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยแก่นักเรียน โดยอาจสอดแทรกเนื้อหาในหลักสูตรการเรียนการสอนเพื่อให้นักเรียนได้รับรู้ถึงประโยชน์และความแตกต่างของหมวกนิรภัยได้ชัดเจนมากขึ้น
2. สถานศึกษาหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมด้านพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา เพื่อให้นักเรียนเกิดความตระหนักร่วมกันกับกลุ่มเพื่อนนักเรียนถึงประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ เช่น อาจจัดตั้งเป็นชมรม เรายกหมวกนิรภัย เป็นต้น
3. สถานศึกษาหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรมีการทำการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่าง ๆ เช่น เสียงตามสายของสถานศึกษา ป้ายโปสเตอร์ ภายในสถานศึกษาเพื่อเป็นการเน้นย้ำให้นักเรียนได้เห็นถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

เชิงวิชาการ

1. การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งได้ข้อมูลในช่วงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น ดังนั้นควรมีการวิจัยในรูปแบบอื่น เช่น การศึกษาในเชิงคุณภาพเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ ทักษะคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนอย่างละเอียด ซึ่งข้อมูลที่ได้นี้จะตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด เนื่องจากกระบวนการต่างๆที่เกี่ยวกับทักษะคติและพฤติกรรมเป็นเรื่องค่อนข้างซับซ้อนและละเอียดอ่อนจำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ควรมีการวิจัยและพัฒนาเพื่อศึกษารูปแบบหรือวิธีการในการส่งเสริมทัศนคติและพฤติกรรมที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ของนักเรียน เพื่อที่นักเรียนจะได้ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่จะได้รับเมื่อเกิดอุบัติเหตุโดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัย

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University