

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี
Factors Related to Motorcycle Driving Risk Behavior among Students
at a Senior High School in Suphanburi Province

สุรศักดิ์ สุนทร^{1*}, วัชรินทร์ โกมลมาลัย¹, ธานินทร์ สุธิประเสริฐ¹ และ ยอดฝัน ปรางศ²
Surasak Soonthorn^{1*}, Watcharin Komolmalai¹, Tanin Sutheepasert¹ and Yodfan Prangsorn²
วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี^{1*}, โรงพยาบาลบางกรวย จังหวัดนนทบุรี²
Sirindhorn College of Public Health Suphanburi^{1*}, Bangkruay Hospital, Nonthaburi²

(Received: September 05, 2019; Revised: December 16, 2019; Accepted: December 16, 2019)

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยแบบภาคตัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Social Ecological Model) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้คือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 161 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นที่มีค่าความเชื่อมั่นระหว่าง 0.54 ถึง 0.81 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และหาความสัมพันธ์ด้วยสถิติไคสแควร์ ผลการวิจัยพบว่า

กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ด้านพฤติกรรมเสี่ยงระดับดี ร้อยละ 62.73 ทศนคติการขับขี่อย่างปลอดภัยระดับดี ร้อยละ 68.95 และมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 82.61 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) แต่ตัวแปร เพศ อายุ ชั้นที่ศึกษา รายได้ที่ได้รับต่อเดือน ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

หน่วยงานสาธารณสุขและสถาบันการศึกษาจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อสร้างทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยให้แก่ นักเรียน ตลอดจนให้บุคคลที่ใกล้ชิดกับนักเรียนคอยแนะนำ ตักเตือนเกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และช่วยป้องกันอุบัติเหตุ อันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

คำสำคัญ: พฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย, แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม

*ผู้ให้การติดต่อ (Corresponding e-mail: surasak@phcsuphan.ac.th เบอร์โทรศัพท์ 085-9090212)

Abstract

This study was a cross-sectional survey aiming at determining factors associated with risk behaviors of motorcyclists among senior high school students at one high school in Suphanburi Province. The Social Ecological Model was applied as a principal research conceptual framework. Population were 270 senior high school students with 161 samples, using the simple random sampling method. Data collection was conducted through researchers' developed questionnaire with Cronbach's alpha values between .54 and .81. Descriptive statistics and Chi-square test were used to explain risk behavior among student motorcyclists. Findings reported that samples portrayed good level of knowledge towards risk behavior at 62.73 percent and attitude of safe drive at 68.95 percent. For risk behavior of motorcyclists, the majority showed low level of motorcycle driving risk behavior at 82.61 percent. In addition, knowledge and attitude towards motorcycle driving as well as interpersonal factors had statistically significant relationship with risk behavior among student motorcyclists ($p < .05$). However, gender, age, educational year, monthly income, motorcycle driving experience, experience in motorcycle accident, licensing and the use of helmet while driving had no statistically significance relationship with motorcyclist risk behavior ($p > .05$). Recommendation from this study is that public health organizations and educational institutions should promote the campaign of motorcycle safe drive to students. The next-of-kin of students should also help providing instructions and warnings towards safe drive to mitigate risk behaviors and prevent possible motorcycle accidents for students.

Keywords: Risk Factors, Motorcycle, Senior High School Students, Social Ecological Model

บทนำ

องค์การอนามัยโลกได้มีการสรุปอัตราการเสียชีวิตจากท้องถนน โดยพบว่าในปี พ.ศ.2556 ประเทศไทย มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นลำดับที่ 3 ของโลก คิดเป็น 38.1 คนต่อประชากรแสนคน และในปี พ.ศ.2558 ขึ้นเป็นลำดับที่ 1 ของโลก คิดเป็น 36.2 คนต่อประชากรแสนคน ในขณะที่ทั่วโลกมีค่าเฉลี่ยอัตราการเสียชีวิตจากท้องถนนคิดเป็น 18 ต่อประชากรแสนคน (Rattanadilok Na Phuket, 2015) Global Status Report on Road Safety (2015) ได้รายงานไว้ในแต่ละปีจะมีประชากรทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนประมาณ 1.25 ล้านคน หรือกว่า 3,400 คนต่อวัน (Temrungsie, Raksuntron, Namee, Chayanon, & Witchayangkoon, 2015) ในจำนวนนี้ประมาณ 20-50 ล้านคนมีความพิการตามมา และเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 1 ของประชากรในกลุ่มอายุ 15-29 ปี โดยพบเพศชายเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิงเกือบสามเท่า สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับ 1 รองลงมาได้แก่ มาเลเซีย พม่า และฟิลิปปินส์ โดยมีผู้เสียชีวิตกว่า 14,033 คนต่อปีและบาดเจ็บกว่า 104,725 คนต่อปี คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียถึง 254,935 ล้านบาทต่อปีหรือร้อยละ 2.36 ของ GDP โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 95 มาจากปัจจัยด้านบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรม การขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นซึ่งเป็นช่วงวัยที่ศึกษาค้นคว้าส่งผลให้วัยรุ่นมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Ditsuwan, Veerman, Barendregt, Bertram, & Vos, 2011)

ในปี พ.ศ.2558 จังหวัดสุพรรณบุรี พบผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าร้อยละ 50 ซึ่งมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์ โดยผู้ขับขี่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี นอกจากนี้ยังพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้นในทุกอำเภอของจังหวัดสุพรรณบุรี โดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายซึ่งนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียน หรือการใช้ท้องเที่ยวเป็นกลุ่มในช่วงวันหยุด (Sam-Angsri,

Assanangkornchai, Pattanasattayawong, & Muekthong, 2011) การวิจัยนี้จึงให้ความสนใจกับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายซึ่งเป็นกลุ่มมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งความสูญเสียของครอบครัวและในสถานะเยาวชนของชาติอีกด้วย ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยเลือกโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี เป็นตัวแทนของเยาวชนที่ขับชีรธจักรยานยนต์มาศึกษา โดยประยุกต์รูปแบบเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Social Ecological Model) ที่กล่าวว่าพฤติกรรมสุขภาพถูกกำหนดหรือได้รับอิทธิพลจากลักษณะภายในบุคคล ระหว่างบุคคล องค์กร ชุมชนและนโยบายสาธารณะ มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาครั้งนี้ (Golden, & Earp, 2012; Sallis, Owen, & Fisher, 2015)

วัตถุประสงค์วิจัย

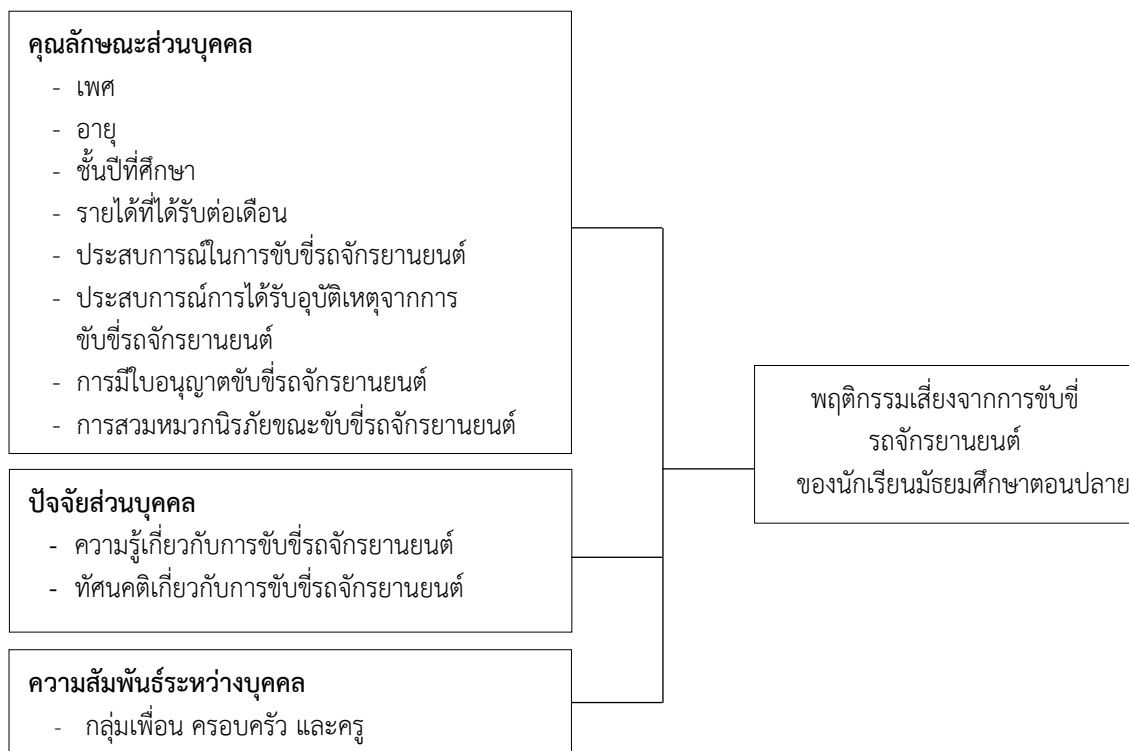
เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี

สมมติฐานวิจัย

1. ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี
2. ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับการขับชีรธจักรยานยนต์ และทัศนคติเกี่ยวกับการขับชีรธจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี
3. ปัจจัยความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี

กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้รูปแบบเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Social Ecological Model) (Igarashi, Levenson, & Aldwin, 2018) ที่กล่าวว่า พฤติกรรมสุขภาพถูกกำหนดหรือได้รับอิทธิพลจากลักษณะภายในบุคคล (Intrapersonal Factors) ปัจจัยระหว่างบุคคล (Interpersonal Factors) ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสถาบันทางสังคมหรือองค์กร (Institutional or Organizational Factors) ปัจจัยด้านชุมชนเครือข่ายทางสังคม (Community Factors) และปัจจัยด้านนโยบายและกฎหมาย (Policy and Law Factors) โดยเลือกศึกษาเฉพาะปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล มาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้



ภาพ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Study) ดำเนินการวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ได้แก่ นักเรียนชายและหญิงที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี ปีการศึกษา 2560 จำนวน 270 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนชายและหญิงที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี ปีการศึกษา 2560 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 161 คน คัดเลือกเป็นกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสูตรเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie, & Daryle, 2015; Morgan, 1970) คัดเลือกตัวอย่างโดยการสุ่มอย่างง่าย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล มีลักษณะคำถามแบบปลายเปิดและปลายปิดจำนวน 8 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ ชั้นปีที่ศึกษา รายได้ที่ได้รับต่อเดือน ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคล แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบตัวเลือก 3 ตัวเลือก ใช่ ไม่ใช่ และไม่แน่ใจ 15 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับของเบสท์ (Best, 1977) แปลผลได้ดังนี้

ความรู้ระดับดี	คะแนนระหว่าง 11-15 คะแนน
ความรู้ระดับปานกลาง	คะแนนระหว่าง 6-10 คะแนน
ความรู้ระดับต่ำ	คะแนนระหว่าง 0-5 คะแนน

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับการขับชีรดัจกรยานยนต์ เป็นแบบประมาณค่า 5 ตัวเลือก เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 15 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับ เช่นเดียวกับตอนที่ 1 แผลผลได้ดังนี้

ทัศนคติระดับดี	คะแนนระหว่าง 56-75 คะแนน
ทัศนคติระดับปานกลาง	คะแนนระหว่าง 36-55 คะแนน
ทัศนคติระดับต่ำ	คะแนนระหว่าง 15-35 คะแนน

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรดัจกรยานยนต์ เป็นแบบประมาณค่า 4 ตัวเลือก ไม่เคยปฏิบัติ ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง และปฏิบัติเป็นประจำ 20 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับ เช่นเดียวกับตอนที่ 1 แผลผลได้ดังนี้

พฤติกรรมเสี่ยงระดับสูง	คะแนนระหว่าง 20-40 คะแนน
พฤติกรรมเสี่ยงระดับปานกลาง	คะแนนระหว่าง 41-60 คะแนน
พฤติกรรมเสี่ยงระดับต่ำ	คะแนนระหว่าง 61-80 คะแนน

ส่วนที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ประกอบด้วย กลุ่มเพื่อน ครอบครัวและครู เป็นแบบตัวเลือกใช่ และไม่ใช่ 15 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับเช่นเดียวกับตอนที่ 1 แผลผลได้ดังนี้

ประเภทบุคคลรอบข้าง	ภาพรวม
ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลระดับดี	คะแนนระหว่าง 4-5 คะแนน คะแนนระหว่าง 11-15 คะแนน
ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลระดับปานกลาง	คะแนนระหว่าง 2-3 คะแนน คะแนนระหว่าง 6-10 คะแนน
ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลระดับต่ำ	คะแนนระหว่าง 0-1 คะแนน คะแนนระหว่าง 0-5 คะแนน

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือด้วยการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผ่านผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านสถิติ ด้านวิจัย และด้านเนื้อหา โดยมีค่า IOC ระหว่าง .67 - 1.00 นำไปทดลองใช้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 30 คน จากการตรวจสอบความเชื่อมั่นโดยการหาสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบราค พบว่าแบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับการขับชีรดัจกรยานยนต์ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .54 ทัศนคติเกี่ยวกับการขับชีรดัจกรยานยนต์ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .81 พฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรดัจกรยานยนต์ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .78 และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .58

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนกันยายน 2561 มีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยดำเนินการขอจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี
2. ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง โดยทำหนังสือถึงผู้อำนวยการโรงเรียนเป้าหมาย นัดหมายอาจารย์ผู้เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงขั้นตอนการขออนุญาตจากผู้ปกครองนักเรียนในการศึกษาวิจัย โดยให้เวลาอาจารย์ผู้เกี่ยวข้องรวบรวมรายชื่อกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ปกครองอนุญาตในการศึกษาวิจัย 1 สัปดาห์
3. ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ปกครองอนุญาต โดยผู้วิจัยเป็นผู้เก็บข้อมูลด้วยตนเองซึ่งได้มีการชี้แจงวัตถุประสงค์ วิธีการตอบแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างรับทราบและให้เวลาในการตอบกลับ เมื่อตอบเสร็จให้รวบรวมไว้ที่ครูประจำชั้น และผู้วิจัยเป็นผู้มาขอรับแบบสอบถามคืนภายหลัง
4. ผู้วิจัยรวบรวมแบบสอบถามจากครูประจำชั้นนำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อคำถาม โดยพบว่าแบบสอบถามทุกฉบับมีความครบถ้วนสมบูรณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ปัจจัยส่วนบุคคล บุคคลรอบตัวที่เกี่ยวข้อง และพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขีรถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสูงสุด และค่าต่ำสุด

2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยสถิติไคสแควร์

จริยธรรมวิจัย

ผู้วิจัยดำเนินการขอจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากกลุ่มวิจัยและบริการวิชาการ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี ตามเอกสารรับรองเลขที่ PHCSP - นศ 103 เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561

ผลการวิจัย

1. คุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย ร้อยละ 47.20 มีอายุเฉลี่ย 16.63 ปี อายุน้อยที่สุด 15 ปี และมากที่สุด 19 ปี กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4, 5 และ 6 ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน รายได้ที่ได้รับต่อเดือนเฉลี่ย 2,210.61 บาท ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 996 บาท น้อยที่สุด 800 บาท และมากที่สุด 7,000 บาท

2. ประสพการณ์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสพการณ์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ (n = 161)

ประสพการณ์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ประสพการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	47	29.19
1 – 3 ปี	45	27.95
มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป	69	42.86
ประสพการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์		
ไม่เคย	95	59.01
เคย	66	40.99
ต้องเข้าการรักษาในสถานพยาบาล	22	33.33
ไม่ต้องเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล	44	66.67
การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์		
มีใบอนุญาตขับขี	4	2.48
ไม่มีใบอนุญาตขับขี	157	97.52
การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์		
สวมหมวกนิรภัย	45	27.95
ไม่สวมหมวกนิรภัย	116	72.05

จากตาราง 1 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสพการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปีขึ้นไป ร้อยละ 42.90 รองลงมา น้อยกว่า 1 ปี และ 1 ถึง 3 ปี กลุ่มตัวอย่างเกือบ 2 ใน 3 ไม่เคยประสพอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 1 ใน 3 ที่เคยประสพอุบัติเหตุถึงขั้นต้องรักษาตัวในสถานพยาบาล อีก 2 ใน 3 ไม่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล กลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดไม่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ เกือบ 3 ใน 4 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์

3. ระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์ (n = 161)

ระดับ	ความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์		ทักษะเกี่ยวกับการขับชีร์		พฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดี/สูง	101	62.73	111	68.95	0	0.00
ปานกลาง	59	36.65	50	31.15	28	17.39
ต่ำ	1	0.62	0	0.00	133	82.61
	คะแนนเต็ม 15 คะแนน		คะแนนเต็ม 75 คะแนน		คะแนนเต็ม 80 คะแนน	
	M=10.97, SD=1.80		M= 57.95, SD=5.20		M=66.13, SD=6.51	
	Min=5, Max=14		Min=41, Max=70		Min=46, Max=77	

จากตาราง 2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างประมาณ 2 ใน 3 มีระดับความรู้และทักษะเกี่ยวกับการขับชีร์รถจักรยานยนต์ในระดับดี ประมาณ 1 ใน 3 อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่กว่า 4 ใน 5 มีพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับต่ำ ส่วนที่เหลือมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์อยู่ในระดับปานกลาง

4. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (n = 161)

ระดับ	กลุ่มเพื่อน		ครอบครัว		ครู		ภาพรวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดี	138	85.71	113	70.19	138	85.71	143	88.82
ปานกลาง	22	13.67	46	28.57	22	13.67	18	11.18
ต่ำ	1	0.62	2	1.24	1	0.62	0	0.00
	คะแนนเต็ม 5 คะแนน		คะแนนเต็ม 5 คะแนน		คะแนนเต็ม 5 คะแนน		คะแนนเต็ม 15 คะแนน	
	M=4.49, SD=0.90		M=3.88, SD=0.94		M=4.51, SD=0.85		M=12.88, SD=1.76	
	Min=1, Max=5		Min=1, Max=5		Min=0, Max=5		Min=6, Max=15	

จากตาราง 3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในภาพรวมระดับดี อีกประมาณ 1 ใน 10 อยู่ในระดับปานกลาง ไม่พบความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ เมื่อแยกเป็นรายกลุ่ม พบว่ากลุ่มเพื่อนและครูอยู่ในระดับดีเกือบทั้งหมด ระดับปานกลาง และระดับต่ำพบน้อยมาก ความสัมพันธ์ในครอบครัวส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี รองลงมา ในระดับปานกลาง และระดับต่ำ

5. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์

ตาราง 4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	ระดับพฤติกรรมเสี่ยง		df	x ²	p-value
	จากการขับชี				
	ปานกลาง (n=28)	ต่ำ (n=133)			
เพศ			1	2.48	0.12
ชาย	17(22.36)	59(77.64)			
หญิง	11(12.94)	74(87.06)			

ตาราง 4 (ต่อ)

ตัวแปร	ระดับพฤติกรรมเสี่ยง จากการขับขี้		df	χ^2	p-value
	ปานกลาง (n=28)	ต่ำ (n=133)			
อายุ			3	4.18	0.24
15 ปี	6(26.08)	17(73.92)			
16 ปี	8(16.66)	40(83.34)			
17 ปี	6(10.52)	51(89.48)			
18 ปีขึ้นไป	8(24.24)	25(75.76)			
ชั้นที่กำลังศึกษา			2	1.81	0.41
ม.4	13(21.31)	48(78.69)			
ม.5	6(11.76)	45(88.24)			
ม.6	9(18.36)	40(81.64)			
รายได้ที่ได้รับต่อเดือน			1	2.23	0.14
ไม่เกิน 2,000 บาท	24(20.00)	96(80.00)			
มากกว่า 2,000 บาท	4(9.75)	37(90.25)			
ประสบการณ์การขับขี้รถจักรยานยนต์			2	2.40	0.30
น้อยกว่า 1 ปี	5(10.63)	42(89.37)			
1-3 ปี	8(17.77)	37(82.23)			
3 ปีขึ้นไป	15(21.73)	54(78.27)			
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี้รถจักรยานยนต์			1	3.65	0.06
ไม่เคย	12(12.63)	83(87.37)			
เคย	16(24.24)	50(75.76)			
การมีใบอนุญาตขับขี้รถจักรยานยนต์			1	0.17 ^a	0.68
มี	1(25.00)	3(75.00)			
ไม่มี	27(17.19)	130(82.81)			
การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี้รถจักรยานยนต์			1	1.10	0.31
สวม	10(22.22)	35(77.78)			
ไม่สวม	18(15.51)	98(84.49)			
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี้รถจักรยานยนต์			1	3.85	.05
ต่ำ-ปานกลาง	15(25.00)	45(75.00)			
ดี	13(12.87)	88(87.13)			
ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี้รถจักรยานยนต์			1	13.93	<0.001
ต่ำ-ปานกลาง	17(34.00)	33(66.00)			
ดี	11(9.90)	100(90.09)			
ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล			1	14.99	<0.001
ต่ำ-ปานกลาง	9(50.00)	9(50.00)			
ดี	19(13.28)	124(86.72)			

^a =Fisher's Exact Test

จากตาราง 4 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับชีรธจักรยานยนต์ ทศนคติเกี่ยวกับการขับชีรธจักรยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<.05$) แต่เพศ อายุ ชั้นที่ศึกษา รายได้ที่ได้รับต่อเดือน ประสบการณ์การขับชีรธจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับชีรธจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับชีรธจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p>.05$)

อภิปรายผล

ผู้วิจัยขออภิปรายผลการศึกษิตตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ดังนี้

1. ตัวแปรในคุณลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี

เพศ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนชายและหญิงมีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน หรือกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชี่ในระดับต่ำจึงทำให้เพศไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง สอดคล้องกับการศึกษาของ Rattanmart (2009); Khengwa (2010) และ Duangchak Na Ayuddhaya, & Pakdeejit (2019) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Boonprasom, & Petchphume (2015) ที่พบว่าเพศมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในสถาบันกวตวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) ที่พบว่า เพศมีความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา และ Choochirunwat (2012) ที่พบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าเพศชาย

อายุ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับการศึกษาของ Boonprasom, & Pechphume (2015) ที่พบว่าอายุไม่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในสถาบันกวตวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก ทั้งนี้เนื่องจากนักเรียนที่มีอายุเพิ่มขึ้นจะมีความเป็นผู้ใหญ่มากขึ้นและมีความรอบคอบ ระมัดระวังในการขับชี่ที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Rattanmart (2009); Choochirunwat, (2012); Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) และ Cheunbal, Visutthisiri & Bunharnsuppawatt (2013)

ชั้นที่กำลังศึกษา พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคั้งมีอายุไม่แตกต่างกันมากนักและจัดอยู่ในช่วงวัยเดียวกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ Rattanmart (2009); Boonprasom & Pechphume (2015) และ Duangchak Na Ayuddhaya & Pakdeejit (2019) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Choochirunwat (2012) ที่พบว่าผู้ขับชีรธจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครราชสีมาที่มีการศึกษาสูงกว่าจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ดีกว่า และการศึกษาของ Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) ที่พบว่าระดับการศึกษามีความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิต มหาวิทยาลัยบูรพา ทั้งนี้เนื่องจากจากการศึกษาสามารถทำให้บุคคลสามารถรับรู้และก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถูกต้อง

รายได้ที่ได้รับต่อเดือน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพบว่าส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่าง 1,214-3,206 บาท มีเพียงส่วนน้อยที่มีรายได้สูง จึงทำให้รายได้ที่ได้รับต่อเดือนไม่มีผลต่อการทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชี่ที่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษา Rattanmart

(2009) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) และ Duangchak Na Ayuddhaya, & Pakdeejit (2019) ที่พบว่ารายได้ที่ได้รับมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง

ประสบการณ์การขับชีรณจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากประสบการณ์ขับชีรณจักรยานยนต์ไม่มีความเกี่ยวข้องกับทักษะการขับชีรณที่ปลอดภัย นักเรียนอาจใช้ความคุ้นเคยหรือความเคยชินในการขับชีรณของตนเองในการขับชีรณจักรยานยนต์จนติดเป็นนิสัย สอดคล้องกับการศึกษาของ Abedi, Khorasani-Zavareh, & Sadeghi-Bazargani (2015) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษา Choochiranwat, (2012); Khengwa (2010); Duangchak Na Ayuddhaya & Pakdeejit (2019) และ Cheunbal, Visutthisiri & Bunharnsuppawat (2013) ที่พบว่าประสบการณ์การขับชีรณจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรณจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้น่าสนใจไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับชีรณจักรยานยนต์หรือคนที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับชีรณจักรยานยนต์ก็ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรงจึงทำให้ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรณจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ Rattanamart (2009); Khengwa (2010) และ Boonprasom & Pechphume (2015) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013)

การมีใบอนุญาตขับชีรณจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้น่าสนใจเกือบทุกคนไม่มีใบอนุญาตขับชีรณจักรยานยนต์จึงไม่สามารถจำแนกความแตกต่างได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ Khengwa (2010) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Rattanamart (2009)

การสวมหมวกนิรภัยขณะขับชีรณจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้อาจเกิดจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกือบ 3 ใน 4 ไม่สวมหมวกนิรภัยระหว่างขับชีรณจักรยานยนต์จึงทำให้ไม่เห็นความแตกต่างในตัวแปรดังกล่าว สอดคล้องกับการศึกษาของ Khengwa (2010)

2. ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับการขับชีรณจักรยานยนต์ และทัศนคติเกี่ยวกับการขับชีรณจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี

ความรู้เกี่ยวกับการขับชีรณจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากความรู้เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลเกิดความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวจนทำให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสม เป็นไปตามรูปแบบเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Igarashi, Levenson, & Aldwin, 2018) ที่กล่าวว่า พฤติกรรมสุขภาพถูกกำหนดหรือได้รับอิทธิพลจากลักษณะภายในบุคคล (Intrapersonal Factors) สอดคล้องกับการศึกษาของ Jitpisan, Kaewpan, & Satitwipavee (2014); Rattanamart (2009); Khengwa (2010) Boonruksa, Musikapong, Mathurachon, & Siwapornrak (2012) และ Boonprasom, & Pechphume (2015) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) ซึ่งศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ทั้งนี้เนื่องจากการศึกษาของคณะผู้วิจัยดังกล่าวกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มที่ไม่มีความรู้ไม่แตกต่างกันมากนัก

ทัศนคติเกี่ยวกับการขับชีรณจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับชีรณจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากทัศนคติ

เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลเกิดความตระหนักในเรื่องดังกล่าวจนทำให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสม เป็นไปตามรูปแบบเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Igarashi, Levenson, & Aldwin, 2018) ที่กล่าวว่า พฤติกรรมสุขภาพถูกกำหนดหรือได้รับอิทธิพลจากลักษณะภายในบุคคล (Intrapersonal Factors) สอดคล้องกับการศึกษาของ Duangchak Na Ayuddhaya & Pakdeejit (2019) และ Khengwa (2010) ที่ต่างพบว่าทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. ปัจจัยความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี

ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ดีเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลเกิดความพึงพอใจและเปิดใจยอมรับในเรื่องดังกล่าวจนทำให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสม เป็นไปตามรูปแบบเชิงนิเวศวิทยาสังคม (Igarashi, Levenson, & Aldwin, 2018) ที่กล่าวว่า พฤติกรรมสุขภาพถูกกำหนดหรือได้รับอิทธิพลจากลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสถาบันทางสังคมหรือองค์กร (Institutional or Organizational Factors) สอดคล้องกับการศึกษาของ Yingratanasuk, Sereekhajornkijcharoen, & Yenjai (2013) แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Boonprasom & Pechphume (2015)

การนำผลการวิจัยไปใช้

1. ผลการวิจัยพบว่าความรู้ และทัศนคติต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้นจึงควรส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาทุกแห่ง ทุกระดับมีการส่งเสริมและสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้นในสถานศึกษาอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

2. ผลการวิจัยพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้นควรส่งเสริมให้ทั้งครู ผู้ปกครอง รวมทั้งเพื่อน ๆ ได้มีส่วนในการกระตุ้นเตือนในเรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่กลุ่มเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ

ข้อเสนอในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์เชิงวิเคราะห์โดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบไปข้างหน้า (Prospective Study) ตั้งแต่นั้นนักเรียนเข้ามาเรียนจนสำเร็จการศึกษาในสถาบันการศึกษานั้น ๆ

2. ควรจัดทำโปรแกรมหรือสื่อการให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยในสถาบันการศึกษา หลาย ๆ รูปแบบที่ทันสมัยสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ง่ายและเหมาะสมตามวัย เพื่อให้กลุ่มเด็กและเยาวชนได้มีช่องทางการเรียนรู้การขับขี่ที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น

3. ถ้ามีผู้สนใจนำเครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปใช้อาจต้องพิจารณาในการทดลองใช้เครื่องมือซ้ำ โดยเฉพาะในส่วนของการความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล เพื่อให้ได้เครื่องมือที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

References

- Abedi, L., Khorasani-Zavareh, D., & Sadeghi-Bazargani, H. (2015). Epidemiological Pattern of Motorcycle Injuries with Focus on Riding Purpose: Experience from a Middle-Income Country. *Journal of Analytical Research in Clinical Medicine*, 3(3), 149–59.
- Best, J., W. (1977). *Research in Education*. (3rd ed). New Jersey: Prentice Hall.

- Boonprasom, Ch., & Pechphume, J. (2015). Factors Associated to Accident Prevention Behavior of Motorcycle Driving among High School Students Grade 1 to 6 in Pathumthong Tutor Academy, Phitsanuloke Province. *Journal of Nursing and Health*, 11(1), 154-164. (in Thai)
- Boonruksa, P., Musikapong, P., Mathurachon, T., & Siwapornrak, R. (2012). *Factors Associated to Motorcycle Driving Accident among Students of Suranaree University of Technology*. Department of Occupational Health and Safety, Institution of Medical Studies, of Suranaree University of Technology. (in Thai).
- Cheunbal, N., Visutthisiri, T., & Bunharnsuppawat, P. (2013). *A Study of Factors Associated to Health Behavior among Motorcycle Taxi Drivers in Bang Khen, Bangkok*. Nonthaburi: Office of Disease Control 1, The Ministry of Public Health, Nonthaburi. (in Thai)
- Choochirawat, N. (2012). *Factors Related to the Compliance of Traffic Law Driving Behaviors of Motorcyclists in Nakhon Ratchasima Metropolitan*. A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement for the Master of Engineer Degree in Civil Engineer, Suranaree University of Technology. (in Thai).
- Ditsuwan, V., Veerman, L. J., Barendregt, J. J., Bertram, M., & Vos, T. (2011). The National Burden of Road Traffic Injuries in Thailand. *Population Health Metrics*, 9(1), 2.
- Duangchak Na Ayuddhaya, Kh., & Pakdeejit, R. (2019). Behaviors Regarding Motorcycle Safe under The Law of Preschool Children's Parents, Hua Hin Municipality Prachuap Khiri Khan Province. *Journal of Police Nursing*, 11(1), 163-171. (in Thai)
- Golden, S. D., & Earp, J. A. L. (2012). Social Ecological Approaches to Individuals and Their Contexts: Twenty Years of Health Education & Behavior Health Promotion Interventions. *Health Education & Behavior*, 39(3), 364-372.
- Igarashi, H., Levenson, M. R., & Aldwin, C. M. (2018). The Development of Wisdom: A Social Ecological Approach. *The Journals of Gerontology: Series B*, 73(8), 1350-1358.
- Jitpisan, J., Kaewpan, W., & Satitwipavee, S. (2014). Factors Affecting Work Accident Prevention Behaviors among Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok Metropolitan. *Journal of Public Health Nursing*, 28(3), 84-98. (in Thai).
- Khengwa, K. (2010). *The Study of Safety in Motorcycle Driving Behavior among Students of Rajabhat Phetchaburi University*. A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement for the Master of Education Degree in Physical Education, Rajabhat Phetchaburi University. (in Thai)
- Krejcie, R. V., & Daryle, W. (2015). Morgan. (1970). *Determining Sample Size for Research Actives*. Journal of Education and Psychological Measurement. (Accessed on 13th August 2018)
- Rattanamart, W. (2009). *Factors Related to the Compliance of Traffic Law Driving Behaviors of Motorcycles among Labor Group in the Danchumphol Health Promoting Hospital Catchment Area, Borai District, Trat Province*. Trat Province. (in Thai)
- Sallis, J. F., Owen, N., & Fisher, E. (2015). Ecological Models of Health Behavior. *Health Behavior: Theory, Research, and Practice*, 5, 43-64.



- Sam-Angsri, N., Assanangkornchai, S., Pattanasattayawong, U., & Muekthong, A. (2011). Health-risk Behaviors among High-School Students in Southern Thailand. *Journal of the Medical Association of Thailand*, 93(9), 1075.
- Temrungsie, W., Raksuntron, W., Namee, N., Chayanan, S., & Witchayangkoon, B. (2015). AHP-Based Prioritization on Road Accidents Factors: A Case Study of Thailand. *International Transaction Journal of Engineering, Management, Applied Sciences & Technologies*, 6, 135–144.
- Yingratanasuk, T., Sereekhajornkijcharoen, P., & Yenjai, P. (2013). Factors Predicting Road Safety Behavior among Personnel and Students of Burapha University. *Journal of Health Science*, 22(6), 937-943. (in Thai)