ปัจจัยแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

Factors Related to Health Belief Models in Relation to Risky Motorcycle Driving Behavior among Students at Ubon Ratchathani University

อภษร ธรรมชาติ[1], นภาพร ห่วงสุขสกุล[1*]

Aphasorn Thammachart[1], Napaporn Houngsuksakul[1*]

[1]คณะสาธารณสุขศาสตร์และสหเวชศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย

[1]Faculty of Public Health and Allied Health Sciences, Praboromarajchanok Institute Sirindhorn College of Public Health Ubonratchathani Province, THAILAND.

*Corresponding author E-mail: napaporn@scphub.ac.th

DOI: https://doi.org/10.55674/ajhe.v1i1.5609

วันที่รับบทความ 30 เม.ย 2569	วันที่แก้ไขบทความ 22 มิ.ย 2569	วันที่ตอบรับบทความ 24 มิ.ย 2569
Received: Apr. 30, 2026	Revised: Jun. 22, 2026	Accepted: Jun. 24, 2026

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวางนี้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและยานพาหนะ และแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จำนวน 279 คน วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาและไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการศึกษาพบว่านักศึกษาส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงระดับน้อย แต่ยังพบพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นเป็นประจำ ได้แก่ การฝ่าไฟแดงเมื่อถนนว่าง (ร้อยละ 45.16) การไม่เปิดสัญญาณไฟ (ร้อยละ 36.20) และการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ (ร้อยละ 35.84) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศ ($p<0.001$) อายุ ($p=0.023$) การฝ่าฝืนกฎจราจร ($p<0.001$) และแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ทุกองค์ประกอบ ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค ($p<0.05$) ในขณะที่ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและยานพาหนะไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่านักศึกษาส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่อย่างปลอดภัยในระดับสูง แต่ยังมีการรับรู้อุปสรรคในระดับปานกลาง ซึ่งสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงสูง ดังนั้นการพัฒนาโครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนในมหาวิทยาลัยควรมุ่งเน้นการลดอุปสรรคในการปฏิบัติพฤติกรรมปลอดภัย ควบคู่กับการเสริมสร้างการรับรู้ในทุกมิติของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพื่อสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์, แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ, อุบัติเหตุทางถนน

Abstract

This cross-sectional descriptive study examined the relationships between personal factors, environmental and vehicle factors, and the Health Belief Model components with motorcycle riding risk behaviors among 279 undergraduate students at Ubon Ratchathani University. Data analyzed using descriptive statistics and Chi-square test at a significance level of 0.05.

The results revealed that most students exhibited low-risk riding behaviors; however, risky behaviors were still frequently observed, including running red lights when roads were clear (45.16%), failure to use turn signals (36.20%), and mobile phone use while riding (35.84%). Factors significantly associated with risky riding behaviors included gender ($p<0.001$), age ($p=0.023$), traffic law violations ($p<0.001$), and all HBM components-perceived susceptibility, perceived severity, perceived benefits, and perceived barriers ($p<0$. 0). Environmental and vehicle factors showed no significant association. The findings indicate that most students demonstrated high levels of perceived susceptibility, perceived severity, and perceived benefits regarding safe motorcycle riding; however, perceived barriers remained at a moderate level, which was associated with higher-risk riding behaviors. Therefore, university road safety campaign programs should prioritize reducing barriers to safe riding practices, alongside reinforcing all dimensions of the Health Belief Model, in order to foster a sustainable culture of safe motorcycle riding.

Keywords: Motorcycle Riding, Health Belief Model, Accident

©2026 Sakon Nakhon Rajabhat University reserved

1. บทนำ

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization; WHO)[1] ระบุว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 1.19 ล้านคนต่อปี หรืออัตรา 15 ต่อประชากรแสนคน กลุ่มอายุ 5–29 ปี เสียชีวิตมากที่สุด โดยร้อยละ 92 อยู่ในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง และร้อยละ 28 อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 63 ล้านล้านบาทต่อปี และหากไม่มีมาตรการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ จำนวนผู้เสียชีวิตอาจเพิ่มเป็นเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ภายในปี พ.ศ. 2573 [1] ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับ 9 ของโลก และอันดับ 1 ในเอเชียและอาเซียน ด้วยอัตรา 32.7 คนต่อแสนประชากร หรือเฉลี่ยวันละ 60 คน โดยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดถึงร้อยละ 74.4 รองลงมาคือรถยนต์ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้าร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยานร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 สถิติปี 2566 พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ 17,299 คน เฉลี่ยวันละ 47 คน อัตรา 26.55 ต่อแสนประชากร เป็นเพศชายร้อยละ 76.79 และเพศหญิงร้อยละ 23.19 กลุ่มอายุ 50-59 ปี มีจำนวนมากที่สุด 2,624 คน โดยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 7,695 คน คิดเป็นร้อยละ 44.48[2] สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ ได้แก่ การชนระหว่างรถร้อยละ 83 การขับตัดหน้าและขับเร็วเกินกำหนดร้อยละ 19 เท่ากัน และสภาพถนนลื่นร้อยละ 19[3]

จังหวัดอุบลราชธานีพบปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นอันดับ 3 ในเขตสุขภาพที่ 10 โดยอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตเพศชายอันดับ 3 และเพศหญิงอันดับ 10 และทำให้สูญเสียสุขภาวะเพศชายสูงสุดเป็นอันดับ 1[4] ข้อมูลปี 2567 พบผู้เสียชีวิต 226 ราย บาดเจ็บ 2,301 ราย โดยอำเภอเมืองมีอัตราสูงสุด 36 ราย บาดเจ็บ 651 ราย รองลงมาคืออำเภอวารินชำราบ เสียชีวิต 32 ราย บาดเจ็บ 204 ราย[5] โดยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 87[6] อำเภอวารินชำราบมีสถิติผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 2 แต่มีสถิติผู้เสียชีวิตสูงสุดเกือบทุกปี ซึ่งในพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรจังหวัดอุบลราชธานี และมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุของนักศึกษาทั้งสองสถาบันทุกปี ส่งผลให้มีนักศึกษาบาดเจ็บถึงเสียชีวิต[7] ถนนที่ใช้สัญจรเป็นทางหลวง 24 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่มีรถบรรทุกและรถยนต์ใช้ความเร็วสูง ในปัจจุบันจังหวัดอุบลราชธานีมีมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการอยู่อย่างต่อเนื่อง ภายใต้แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด โดยใช้ชื่อการรณรงค์ "ขับขี่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ" ซึ่งครอบคลุม 5 มาตรการหลัก ได้แก่ มาตรการด้านการบริหารจัดการ การลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม การลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ การส่งเสริมผู้ใช้รถอย่างปลอดภัย และการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ[8] นอกจากนี้ ยังมีโครงการ "ขับขี่ปลอดภัย เช็คไฟก่อนขับ" สำหรับนักเรียน นักศึกษา และเยาวชนในจังหวัด ดำเนินการร่วมกันระหว่างสำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอุบลราชธานี กรมการขนส่งทางบก และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน[9] อย่างไรก็ตาม สถิติ

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดยังคงสูงเป็นอันดับต้นของเขตสุขภาพที่ 10 โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษาบริเวณอำเภอวารินชำราบ[5] ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามาตรการที่มีอยู่ยังจำเป็นต้องพัฒนาให้ตอบสนองต่อพฤติกรรมเสี่ยงเฉพาะกลุ่มนักศึกษาได้มากขึ้น ผลการวิจัยนี้จึงสามารถนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรการให้มุ่งเน้นการแก้ไขปัจจัยทางการรับรู้และพฤติกรรมที่เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุในกลุ่มนักศึกษาได้อย่างตรงจุดยิ่งขึ้น

จากการทบทวนวรรณกรรมและศึกษาสถานการณ์ดังกล่าว ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาจำแนกได้หลายด้าน ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านถนน ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านยานพาหนะ เนื่องจากพฤติกรรมเสี่ยงของนักศึกษา เช่น การขับรถย้อนศร ขับเร็วเกินกำหนด ฝ่าไฟแดง ไม่สวมหมวกนิรภัย และใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยังคงพบเห็นได้บริเวณรอบมหาวิทยาลัยอย่างต่อเนื่อง ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยเลือกใช้ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) เป็นทฤษฎีหลัก เนื่องจากทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) เป็นทฤษฎีที่อธิบายพฤติกรรมสุขภาพทางการรับรู้ของบุคคล โดยเฉพาะพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันความเสี่ยง เช่น การสวมหมวกนิรภัย การลดความเร็ว และการหลีกเลี่ยงการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การวิเคราะห์โดยองค์ประกอบของทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค จะช่วยวิเคราะห์ปัจจัยได้อย่างชัดเจน ผลการศึกษาครั้งนี้จะเป็นแนวทางในการออกแบบมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักศึกษา เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงและอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตในนักศึกษาต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านยานพาหนะกับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

3. วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional survey study) ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรจังหวัดอุบลราชธานี หนังสือรับรองเลขที่ SCPHUB S033-2568 วันที่ 20 พฤษภาคม 2568

ประชากรได้จากระบบฐานข้อมูลมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีจำนวน 17,300 คน[10]

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ นักศึกษาระดับอุดมศึกษาในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยกำหนดการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยการวิเคราะห์อำนาจทดสอบ (Power analysis) สำหรับสถิติ Chi-square test เมื่อกำหนดอิทธิพลขนาดปานกลาง Effect size = 0.3 Alpha =0.05,Power =0.95 ด้วยโปรแกรม G*power ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 220 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่างผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเพิ่มร้อยละ 30 ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 286 คน เก็บได้จริง 279 คน วิธีการสุ่มตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) โดยแบ่งออกเป็น 2 ขั้น โดยขั้นที่ 1 สุ่มใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster sampling) โดยสุ่มจากกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ กลุ่มวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (6คณะ) กลุ่มมนุษยศาสตรและสังคมศาสตร์(5คณะ) กลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์(3คณะ) กลุ่มละ 1 คณะ ขั้นที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จากนักศึกษาแต่ละกลุ่มคณะ และคณะที่สุ่มได้จากกลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ คือ คณะพยาบาลศาสตร์ (31คน) กลุ่มวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี คือคณะวิทยาศาสตร์ (148คน) และกลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ คือ คณะนิติศาสตร์ (100คน) เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion Criteria) เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่คณะพยาบาลศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ และคณะนิติศาสตร์ เป็นนักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำและมีประสบการณ์ด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ และยินดีเข้าร่วมในการศึกษา เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria) ไม่อยู่ในพื้นที่ในช่วงเก็บข้อมูลจนไม่สามารถให้ข้อมูลได้ แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1)แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลจำนวน 8 ข้อ 2)แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ทั้งหมด 18 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามใช้มาตรวัดของลิเคิร์ท (Likert Scale) ซึ่งใช้เกณฑ์คำตอบให้เลือก 5 ระดับ 3)แบบสอบถามเกี่ยวกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ Health beliefs Model โดยใช้ 4 องค์ประกอบได้แก่ การรับความเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรคเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับรถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ สามารถแบ่ง ระดับได้ดังนี้ 1.00-2.33 : ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับต่ำ 2.34-3.67 : ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 3.68-5.00 : ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง 4) พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงของนักศึกษาจำนวน 12 ข้อ เกณฑ์ในการวัดพฤติกรรมสามารถแบ่งระดับได้ดังนี้ 1.00-2.33 : มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงต่ำ 2.34-3.67 : มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงปานกลาง 3.68-5.00 : มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงสูง

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับหาวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล โดยจะแสดงผลลัพธ์ในรูปแบบของร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และวิเคราะห์ความสัมพันธ์การรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมเสี่ยงด้วยสถิติ Chi-square test

4. ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า จำนวน 279 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 68.80 อายุที่พบมากที่สุดคือ 21 ปี ร้อยละ 40.86 ศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 4 มากที่สุด ร้อยละ 49.10 รองลงมาคือชั้นปีที่ 2 ร้อยละ 23.66 สังกัดคณะวิทยาศาสตร์มากที่สุด ร้อยละ 41.58 รองลงมาคือคณะนิติศาสตร์ ร้อยละ 33.33 และคณะพยาบาลศาสตร์ ร้อยละ 25.09 ด้านประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ร้อยละ 48.39 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 72.76 เคย ฝ่าฝืนกฎจราจรบางครั้ง ร้อยละ 70.97 และเคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 62.72 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและปัจจัยด้านยานพาหนะ ที่มีอิทธิพลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในระดับความคิดเห็นดีมาก ร้อยละ 58.06 รองลงมาคือระดับความคิดเห็นดี ร้อยละ 32.62 และ ระดับปานกลาง ร้อยละ 8.60 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า แสงสว่างบนถนนไม่เพียงพอในเวลากลางคืนทำให้การขับขี่รถจักรยานยนต์อันตรายมากขึ้น เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 72.04 รองลงมาคือ สภาพถนนเป็นหลุมบ่อหรือไม่เรียบส่งผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 71.33 การจราจรแออัดในช่วงเวลาเร่งรีบทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 64.52 ปัจจัยด้านยานพาหนะเมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เช่น เช็คเบรก ยาง หรือระดับน้ำมันเครื่อง เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 62.01 และรองลงมา รถจักรยานยนต์ที่มีไฟหน้า ไฟท้าย หรือไฟเลี้ยวชำรุดทำให้การมองเห็นและการส่งสัญญาณไม่ชัดเจน เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 56.63 รถจักรยานยนต์ที่มีดอกยางเสื่อมสภาพหรือยางหมดอายุที่อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการลื่นไถล เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 52.69

ตาราง 1 ระดับความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี (n = 279)

ปัจจัย	ระดับความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์					
	ระดับมาก		ระดับปานกลาง		ระดับน้อย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การรับรู้ความเสี่ยง	233	83.50	45	16.10	1	0.40
การรับรู้ความรุนแรง	239	85.66	38	13.62	2	0.72
การรับรู้ประโยชน์	246	88.17	32	11.47	1	0.36
การรับรู้อุปสรรค	73	26.20	118	42.30	88	31.50
ระดับความเสี่ยงของพฤติกรรม	34	12.19	122	43.73	123	44.09

การรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยแบ่งเป็น การรับรู้ความเสี่ยง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง มากที่สุด ร้อยละ 83.50 รองลงมาคือระดับปานกลาง ร้อยละ 16.10 และระดับต่ำ ร้อยละ 0.40 การรับรู้ความรุนแรง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ความรุนแรงอยู่ในระดับสูง มากที่สุด

ร้อยละ 85.66 รองลงมาคือระดับปานกลาง ร้อยละ 13.62 และระดับต่ำ ร้อยละ 0.72 การรับรู้ประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ประโยชน์อยู่ในระดับสูง มากที่สุด ร้อยละ 88.17 รองลงมาคือระดับปานกลาง ร้อยละ 11.47 และระดับต่ำ ร้อยละ 0.36 การรับรู้อุปสรรค กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง มากที่สุด ร้อยละ 42.30 รองลงมาคือระดับต่ำ ร้อยละ 31.50 และระดับสูง ร้อยละ 26.20

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในระดับเสี่ยงน้อย ร้อยละ 44.09 รองลงมาคือ ระดับความเสี่ยงปานกลาง ร้อยละ 43.73 และ ระดับเสี่ยงมาก ร้อยละ 12.19 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลปัจจัยและแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา (n = 279)

	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์		χ^2	*p*-value
	มาก (ร้อยละ)	ปานกลาง-ต่ำ (ร้อยละ)		
เพศ			20.408*	<0.001
ชาย	66 (75.9)	21 (24.1)		
หญิง	90 (46.9)	102 (53.10)		
อายุ			14.634*	0.023
18	8 (61.54)	5 (38.46)		
19	29 (69.05)	13 (30.95)		
20	23 (51.11)	22 (48.89)		
21	52 (45.61)	62 (54.39)		
22	34 (64.15)	19 (35.85)		
23	9 (90.00)	1 (10.00)		
24	1 (50.00)	1 (50.00)		
การฝ่าฝืนกฎจราจร			21.033*	<0.001
ไม่เคยเลย	25 (39.68)	38 (60.32)		

	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์		χ^2	*p*-value
	มาก (ร้อยละ)	ปานกลาง-ต่ำ (ร้อยละ)		
เคยบางครั้ง	113	85		
	(57.07)	(42.83)		
เป็นประจำ	18	0		
	(100.00)	(0.00)		
การรับรู้ความเสี่ยง			11.159*	<0.001
ค่อนข้างไม่ดี-ปานกลาง	36	10		
	(78.26)	(21.74)		
ดี-ดีมาก	120	113		
	(51.50)	(48.50)		
การรับรู้ความรุนแรง			25.592*	<0.001
ค่อนข้างไม่ดี-ปานกลาง	37	3		
	(92.50)	(7.50)		
ดี-ดีมาก	119	120		
	(49.79)	(50.21)		
การรับรู้ประโยชน์			25.592*	<0.001
ค่อนข้างไม่ดี-ปานกลาง	32	1		
	(96.97)	(3.03)		
ดี-ดีมาก	124	122		
	(50.41)	(49.59)		
การรับรู้อุปสรรค			36.798*	<0.001
ค่อนข้างไม่ดี-ปานกลาง	62	26		
	(70.45)	(29.55)		
ดี	75	43		
	(63.56)	(36.44)		
ดีมาก	19	54		
	(26.03)	(73.97)		
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม			0.360	0.583
ค่อนข้างไม่ดี - ปานกลาง	1	12		
	(3.85)	(46.15)		
ดี	6	52		
	(6.59)	(57.14)		
ดีมาก	27	58		
	(0.96)	(30.77)		

	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์		χ^2	*p*-value
	มาก (ร้อยละ)	ปานกลาง-ต่ำ (ร้อยละ)		
ปัจจัยด้านยานพาหนะ			0.876	0.349
ค่อนข้างไม่ดี-ปานกลาง	5	30		
	(13.16)	(78.95)		
ดี	28	60		
	(20.44)	(43.80)		
ดีมาก	1	32		
	(0.96)	(30.77)		

*Significant p-value ≤ 0.05

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p<0.05) ได้แก่ เพศ (p<0.001) อายุ (p=0.023) การฝ่าฝืนกฎจราจร (p<0.001) และแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพทุกด้าน ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยง (p<0.001) การรับรู้ความรุนแรง (p=0.001) การรับรู้ประโยชน์ (p<0.001) และการรับรู้อุปสรรค (p<0.001) ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์ ได้แก่ ชั้นปี (p=0.158) คณะ (p=0.941) ประสบการณ์การขับขี่ (p=0.070) ใบขับขี่ (p=0.222) ประวัติการเกิดอุบัติเหตุ (p=0.199) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (p=0.548) และปัจจัยด้านยานพาหนะ (p=0.349) ดังตารางที่ 2

5. สรุปผลและการอภิปรายผล

การศึกษาครั้งนี้ศึกษาปัจจัยแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จำนวน 279 คน โดยใช้ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นกรอบแนวคิด ผลการศึกษาพบว่าเพศ อายุ การฝ่าฝืนกฎจราจร และแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพทุกด้านมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p<0.05) สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านยานพาหนะกับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงสูงมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้อาจอธิบายได้ว่า เพศชายมักมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมแสวงหาความท้าทาย (sensation seeking behavior) และมีความมั่นใจในความสามารถในการขับขี่ของตนเองมากกว่าเพศหญิง ส่งผลให้มีโอกาสขับขี่ด้วยความเร็วสูง ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือประเมินความเสี่ยงต่ำกว่าความเป็นจริง ขณะที่เพศหญิงมักมีความระมัดระวังและตระหนักถึงผลกระทบด้านความปลอดภัยมากกว่า จึงมีแนวโน้มปฏิบัติตามกฎจราจรและหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อนัญญา หาบุญมี และคณะ[11] ที่ศึกษาเรื่อง

ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย พบว่า เพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เป็น 3.96 เท่าของเพศหญิง และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 18-24 ปี มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อธิบายได้ว่า อายุที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจเป็นเพราะช่วงอายุ 18–24 ปี เป็นช่วงวัยรุ่นตอนปลายและวัยผู้ใหญ่ตอนต้น ซึ่งอยู่ในช่วงพัฒนาการที่ต้องการความเป็นอิสระและการยอมรับจากกลุ่มเพื่อน ประกอบกับยังขาดประสบการณ์ในการประเมินความเสี่ยงและการตัดสินใจในสถานการณ์คับขัน จึงอาจแสดงพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่ากลุ่มอายุอื่น นอกจากนี้ การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทางไปเรียนและทำกิจกรรมต่าง ๆ ทำให้มีโอกาสเผชิญสถานการณ์เสี่ยงบนท้องถนนบ่อยครั้ง สอดคล้องกับการศึกษาของ พัชร์สิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด[12] ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ที่มีอายุมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่าและการศึกษาของ กมลวรรณ คุ้มวงษ์และคณะ[13] ที่กล่าวว่ากลุ่มวัยรุ่นชายอายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงที่สุดในประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงที่สัมพันธ์กับช่วงอายุและเพศ นอกจากนี้ ชั้นปี คณะที่กำลังศึกษา ใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ของการศึกษาในครั้งนี้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อธิบายได้ว่า การที่ชั้นปี คณะที่กำลังศึกษา ใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจเป็นเพราะนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในบริบทการเรียนและสภาพแวดล้อมเดียวกัน มีรูปแบบการเดินทาง ลักษณะการใช้รถจักรยานยนต์ และการเผชิญสภาพจราจรที่คล้ายคลึงกัน จึงไม่ก่อให้เกิดความแตกต่างด้านพฤติกรรมอย่างชัดเจน นอกจากนี้ การมีใบอนุญาตขับขี่อาจสะท้อนเพียงการผ่านเกณฑ์การสอบตามกฎหมาย แต่ไม่ได้รับประกันว่าผู้ขับขี่จะปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องในชีวิตประจำวัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรศักดิ์ สุนทรและคณะ[14] ที่พบว่า ชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ พัชร์สิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด[12] ที่กล่าวว่า คณะที่กำลังศึกษาเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยสิ่งแวดล้อมและยานพาหนะ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อธิบายได้ว่า ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและยานพาหนะที่ไม่พบความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับรู้ว่าสภาพถนน แสงสว่าง และสภาพรถมีความสำคัญต่อความปลอดภัยอยู่แล้ว ทำให้การรับรู้ในประเด็นดังกล่าวมีความใกล้เคียงกัน ไม่เพียงพอที่จะจำแนกความแตกต่างของพฤติกรรมเสี่ยงได้ อีกทั้งนักศึกษาส่วน

ใหญ่ใช้เส้นทางการเดินทางและสภาพแวดล้อมที่คล้ายคลึงกัน จึงอาจทำให้ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมไม่แสดงความสัมพันธ์ทางสถิติในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของต่างประเทศของ Lin et al.[15] ที่ศึกษาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รุนแรงโดยบริเวณรอบมหาวิทยาลัย ในประเทศไต้หวัน พบว่า สภาพถนน และแสงสว่าง มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญ ในส่วนของประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า ประสบการณ์การขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สอดคล้องกับวิจัยของพัชร์สิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด[12] ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดลำปาง กล่าวว่า มีประสบการณ์เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ในส่วนของใบอนุญาตขับขี่และชั้นปีที่ศึกษาที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ สอดคล้องกับการศึกษาของ ณฤดี พูลเกษม และคณะ[16] ที่ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาวิทยาลัยนครราชสีมา พบว่าลักษณะส่วนบุคคลในภาพรวม ได้แก่ ชั้นปีที่ศึกษา คณะวิชาที่ศึกษา ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และการมีใบอนุญาตขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งอาจเป็นเพราะนักศึกษาในทุกชั้นปีและคณะมีรูปแบบการใช้ชีวิตและสภาพแวดล้อมการขับขี่ที่คล้ายคลึงกัน ส่งผลให้ไม่มีความแตกต่างในพฤติกรรมการขับขี่ และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Chumpawadee et al.[17] ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่ไม่ใช่ปัจจัยป้องกันที่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมเสี่ยง เนื่องจากนักศึกษาที่มีใบอนุญาตยังคงแสดงพฤติกรรมเสี่ยงในชีวิตประจำวัน เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่และการขับรถเร็วเกินกำหนด ซึ่งบ่งชี้ว่าการมีใบอนุญาตขับขี่เพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยได้อย่างยั่งยืน

ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

ผลการวิจัยพบว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model : HBM) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับสูง ซึ่งสะท้อนว่านักศึกษาส่วนใหญ่ตระหนักถึงโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสุขภาพ ร่างกาย และการดำเนินชีวิต ตลอดจนเห็นประโยชน์ของการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย การขับขี่ตามกฎจราจร และการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง อย่างไรก็ตาม แม้ว่านักศึกษาจะมีการรับรู้ในด้านดังกล่าวอยู่ในระดับสูง แต่ยังคงพบพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่อยู่ในกลุ่มตัวอย่างจำนวนหนึ่ง แสดงให้เห็นว่าการมีความรู้หรือการรับรู้เพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หากยังมีปัจจัย

อื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง ประเด็นที่น่าสนใจ คือ การรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลางมากที่สุด (ร้อยละ 42.30) และมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งอาจสะท้อนว่านักศึกษายังคงเผชิญข้อจำกัดบางประการในการปฏิบัติตนให้ปลอดภัย เช่น ความเร่งรีบในการเดินทาง การต้องการความสะดวกสบาย ความเคยชินในการขับขี่ การรับอิทธิพลจากเพื่อนหรือกลุ่มสังคม รวมถึงการประเมินว่าตนเองมีทักษะการขับขี่เพียงพอจนสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ ส่งผลให้ละเลยการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยบางประการ เช่น การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ หรือการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในบางสถานการณ์ ผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ HBM ที่อธิบายว่า แม้บุคคลจะรับรู้ถึงความเสี่ยง ความรุนแรง และประโยชน์ของการป้องกัน แต่หากยังคงรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติอยู่ บุคคลนั้นอาจไม่แสดงพฤติกรรมสุขภาพที่เหมาะสม ดังนั้น การส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มนักศึกษาควรมุ่งลดอุปสรรคที่เกิดขึ้นจริงในชีวิตประจำวันควบคู่ไปกับการเสริมสร้างความตระหนักรู้ เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพัชร์สิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด[12] ที่พบว่านักศึกษามีความตระหนักรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง และ นพดล ทองอร่าม, คณะ[18] ที่พบว่า ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าการสร้างความรู้ ความตระหนัก และสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติที่เหมาะสม เป็นกลวิธีสำคัญในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มนักศึกษา และยังสอดคล้องกับ ชัญญากานต์ โกกะพันธ์ และคณะ[19] ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

6. ข้อเสนอแนะ

1) ขยายพื้นที่และกลุ่มตัวอย่างศึกษานักศึกษาจากหลายมหาวิทยาลัยเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง

2) ออกแบบงานวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงในระยะยาว เพื่อให้สามารถอธิบายความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

3) ควรเก็บข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก หรือ การสนทนากลุ่ม เพื่อให้เข้าใจแรงจูงใจและอุปสรรคในการเก็บข้อมูลที่เป็นแบบสอบถามไม่สามารถสะท้อนออกมาได้

4) พัฒนาโปรแกรม สร้างกิจกรรมที่ลดอุปสรรค และจัดโครงการรณรงค์ในมหาวิทยาลัย หรือประเมินผลจากโปรแกรมโดยการทำวิจัยทดลอง (Quasi-experimental study)

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ทุกท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และสนับสนุนการทำวิจัยครั้งนี้ จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี หวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้นำไปศึกษาค้นคว้า เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการองค์ความรู้และวางแผนการจัดโปรแกรมให้สุขศึกษาที่เกี่ยวข้องในการพัฒนามาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักศึกษาให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

8. เอกสารอ้างอิง

(1) World Health Organization. Global status report on road safety 2023 [Internet]. Geneva: World Health Organization; 2023 [cited 2024 Jan 10]. Available from: https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517

(2) กรมการขนส่งทางบก. รายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนและผู้เสียชีวิตจากยานพาหนะ ประจำปี 2566 [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม; 2566 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://datagov.mot.go.th

(3) กระทรวงคมนาคม. การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565 [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม; 2565 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://www.otp.go.th

(4) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ. รายงานสถานการณ์โรคและภัยสุขภาพ เขตสุขภาพที่ 10 ประจำปี 2567 [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ; 2567 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://www.nhso.go.th

(5) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี. รายงานข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุบลราชธานี ปี 2567 [อินเทอร์เน็ต]. อุบลราชธานี: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี; 2567 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://ubon.moph.go.th

(6) ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC). รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแยกตามประเภทยานพาหนะ ปี 2567 [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: ThaiRSC; 2567 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: http://www.thairsc.com

(7) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ปี 2563 [อินเทอร์เน็ต]. อุบลราชธานี: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี; 2563 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://www.ubon.go.th

(8) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี. รายงานการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี "ขับขี่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ" [อินเทอร์เน็ต]. อุบลราชธานี: สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดอุบลราชธานี; 2566 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: https://ubonratchathani.prd.go.th/th/content/category/detail/id/33/iid/243399

(9) สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอุบลราชธานี. โครงการขับขี่ปลอดภัย เช็คไฟก่อนขับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 [อินเทอร์เน็ต]. อุบลราชธานี: สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอุบลราชธานี; 2567 [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2568]. เข้าถึงได้จาก: https://www.ubnpeo.go.th/road_safety_67/

(10) กองทะเบียนและสถิตินักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. รายงานจำนวนนักศึกษาที่กำลังศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ปีการศึกษา 2567. อุบลราชธานี: มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี; 2567.

(11) อนัญญา หาบุญมี, ชนัญญา จิระพรกุล, เนาวรัตน์ มณีนิล. ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย. วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน. 2567; 10 (1): 1 – 12.

(12) พัชร์สิริ ศรีเวียง, กษมา ภูสีสด. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดลำปาง. วารสารวิจัยการพยาบาลและวิทยาศาสตร์สุขภาพ. 2565; 14 (2): 1–14.

(13) กมลวรรณ คุ้มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออก. วารสารคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. 2562; 27 (4): 42 – 52.

(14) สุรศักดิ์ สุนทร, วัชรินทร์ โกมลมาลัย, ธานินทร์ สุธีประเสริฐ, ยอดฝัน ปรางศร. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี. วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้. 2563; 7 (1): 74 – 86.

(15) Lin HY, Li JS, Pai CW, Chien WC, Huang WC, Hsu CW, et al. Environmental factors associated with severe motorcycle crash injury in university neighborhoods: a multicenter study in Taiwan. Int J Environ Res Public Health. 2022; 19 (16): 10274.

(16) ณฤดี พูลเกษม, วาสนา วิไลนุวัฒน์, รัฐพล พรหมโคตร, พิมจันทร์นภา แก้วคำ, รุ่งนภา มะโรงมืด, ธีรภัทร์ ปราณี. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาวิทยาลัยนครราชสีมา. วารสารชุมชนวิจัย. 2564; 15 (3): 203 – 14.

(17) Chumpawadee U, Homchampa P, Thongkrajai P, Suwanimitr A, Chadbunchachai W. Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in Northeastern Thailand. Southeast Asian J Trop Med Public Health. 2015; 46 (4): 805 – 21.

(18) นพดล ทองอร่าม, กนกพร สมพร, ฮันวรรณี หะยีอับดุลรอมัน, มารียาณี สะมะแอ. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรสงคราม. วารสารสภาการสาธารณสุขชุมชน. 2567; 6 (2): 87 – 100.

(19) ชัญญากานต์ โกกะพันธ์, ลักษณีย์ บุญขาว, ดวงเดือน ปลดรัมย์, นลินี เพ็ชรฉกรรจ์. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ. 2565; 15 (2): 60 – 72.