

**การรับรู้ประโยชน์ ทศนคติ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษา  
พยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม**  
**PERCEPTION OF BENEFIT, ATTITUDE AND BEHAVIOR TO USING HELMET OF  
NURSING STUDENT, NAKHON PHANOM UNIVERSITY**

*บรรจง พลไชย\**

**Banchong Phonchai\***

*วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม มหาวิทยาลัยนครพนม  
Nakhon Phanom College of Broromrajchonnee Nursing, Nakhon Phanom University, Thailand.*

*\*Corresponding author, E-mail: [banchong@bcnn.ac.th](mailto:banchong@bcnn.ac.th)*

**บทคัดย่อ**

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ประโยชน์ ทศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาพยาบาล ชั้นปีที่ 1-3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 207 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มแบบแบ่งชั้น เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ได้ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.88 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่า ค่าเฉลี่ยการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก (Mean = 3.73, S.D. = 0.89) ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก (Mean = 3.62, S.D. = 0.84) และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.16, S.D. = 0.78)

**คำสำคัญ:** พฤติกรรม การใช้หมวกนิรภัย ทศนคติ หมวกนิรภัย นักศึกษาพยาบาล นครพนม

**Abstract**

The purpose of this research was to study perception of benefit, attitude and behavior to using helmet of nursing student, Nakhon Phanom University. The sample consisted of 207 nursing students who were stratified random sampling selected from the first, second and third-year student, in academic year 2009. The research instrument was questionnaire and it was tested for content validity and reliability with Cronbach's Alpha Coefficient = 0.88. Data were analyzed by using frequency, percentage, mean and standard deviation.

The results of the study revealed that the perception of benefit at the good level (Mean = 3.73, S.D. = 0.89), the attitude to using helmet was at the good level (Mean = 3.62, S.D. = 0.84) and the behavior to using helmet was at the moderate level (Mean = 3.16, S.D. = 0.78).

**Keywords:** Behavior, Using helmet, Attitude, Helmet, Nursing student, Nakhon Phanom

## บทนำ

สังคมยุคโลกาภิวัตน์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในทุกด้าน ก่อให้เกิดความเจริญรุ่งเรือง โดยเฉพาะด้านวัตถุ ซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชน โดยเฉพาะอุบัติเหตุจราจรที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดและกลุ่มที่เสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 15 ถึง 44 ปี กลุ่มอายุดังกล่าวเป็นวัยที่สำคัญในการพัฒนาประเทศชาติมากที่สุด อุบัติเหตุจากการจราจรยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไม่เพียงแต่กระทบด้านสาธารณสุขเท่านั้น ปัญหายังส่งผลถึงคุณภาพชีวิต คุณภาพสังคม เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เป็นสาเหตุการเสียชีวิต การบาดเจ็บและความพิการติดอันดับ 1 ใน 3 ของสาเหตุการเสียชีวิตในทุกจังหวัดของประเทศและมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกปี เพราะก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ค่าเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรมีมูลค่าเพิ่มขึ้น รวมทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ ภาระเลี้ยงดูของครอบครัว และสังคมที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้น [1]

การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะราคาถูก ถูกนำมาใช้ในการเดินทางของประชาชนจำนวนมากและก่อให้เกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุยังน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย [2] รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่า ของรถยนต์ด้วยระยะเวลาการใช้งานเท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว คือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวได้ไม่ดีเท่ารถยนต์ และไม่

สะดวกสบายตาผู้ใช้รถใช้ถนนเท่ารถยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์คือ การเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจึงกระทบพื้นถนนหรือสิ่งกีดขวางโดยตรงและรุนแรง [3] จากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาของสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้วิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดคือพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 88.60 [4] และจากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บโดยสำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด พบว่าการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2545-2549 โดยกลุ่มอายุที่บาดเจ็บสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี และบุคคลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุดคือ นักเรียน นักศึกษา [5]

การเรียนการสอนหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิตเป็นการเรียนการสอนที่ใช้กระบวนการเรียนรู้ตามสภาพการณ์จริงในชุมชน เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ มุ่งสร้างเสริมสุขภาพ ป้องกันความเจ็บป่วย ดูแลและฟื้นฟูสุขภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพให้ประชาชนสามารถดูแลและพึ่งตนเองได้เพื่อการดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ เป็นสมาชิกพลเมืองที่ดีและดำรงชีวิตได้อย่างมีความสุข ผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิตจะต้องสามารถดูแลสุขภาพของตนเองได้ มีสุขภาพที่ดี ป้องกันการเจ็บป่วยและส่งเสริมสุขภาพของตนเอง บุคคล ครอบครัวและชุมชนได้ รวมทั้งสามารถวินิจฉัยและแก้ปัญหาสุขภาพของชุมชนได้ ในขณะที่เป็นนักศึกษาในสถาบันการศึกษามีการจัดการเรียนการสอนในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยซึ่งในรายวิชานี้มีวัตถุประสงค์การเรียนรู้

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสุขภาพของบุคคล ในภาวะปกติในทุกวัย ตั้งแต่เด็ก วัยรุ่น ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ รวมทั้ง ครอบครัว กลุ่มคน ชุมชน ประเมินภาวะสุขภาพและแบบแผนการดำเนินชีวิต สร้างเสริมสุขภาพและป้องกันการเจ็บป่วยของบุคคลทุกกลุ่ม ทุกวัย รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีในการสร้างเสริมสุขภาพ

การใช้หมวกนิรภัยเป็นตัวอย่างหนึ่งของการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยของคนทุกกลุ่มวัยนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม ซึ่งมีอายุในช่วง 19 - 30 ปี เป็นช่วงอายุที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด นักศึกษามีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงสนใจและต้องการศึกษาการรับรู้ประโยชน์ ทัศนคติ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล เพื่อนำผลการวิจัยมาใช้ประโยชน์ในการจัดการเรียนการสอนวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยในด้านการป้องกันการเจ็บป่วยในกลุ่มประชากรวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ รวมทั้งส่งเสริมให้นักศึกษาพยาบาลสามารถดูแลสุขภาพของตนเอง ป้องกันการเจ็บป่วย และเป็นผู้นำที่ดีในการใช้หมวกนิรภัย เพื่อเป็นแบบอย่างแก่บุคคลอื่น

### **วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

เพื่อศึกษาระดับการรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัย ระดับทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย และระดับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล

### **วิธีดำเนินการวิจัย**

#### **ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง**

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1 - 3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 449 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือนักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1 - 3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 207 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มแบบแบ่งชั้น โดยกำหนดจำนวนนักศึกษาที่จะสุ่มในแต่ละชั้นปี จากนั้นเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีสุ่มแบบง่าย

### **เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล**

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น จากแนวคิดที่ได้จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลการรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัย

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 4 เป็นข้อมูลพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

### **การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ**

ผู้วิจัยได้ทดสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา และนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ได้แบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์ แล้วนำแบบสอบถามที่ได้แก้ไขแล้วไปทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงและใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 30 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคของแบบสอบถามตอนที่ 2 เท่ากับ 0.87 แบบสอบถามตอนที่ 3 เท่ากับ 0.88 และแบบสอบถามตอนที่ 4 เท่ากับ 0.87 หลังจากได้ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและความเชื่อมั่นแล้วนำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบคุณภาพแล้วมาจัดทำฉบับจริงสำหรับการใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1. ชี้แจงนักศึกษาในห้องเรียน พร้อมทั้งแจกแบบสอบถาม

2. รวบรวมและตรวจสอบแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา มีความสมบูรณ์ครบถ้วนทั้งหมดจำนวน 207 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของแบบสอบถามทั้งหมด เพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ข้อมูล

### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลส่วนบุคคล วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ

2. ข้อมูลการรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัยทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป แล้วนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแปลความหมายโดยใช้เกณฑ์ในการแปลความหมายดังนี้ [6]

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50 หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50 หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50 หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50 หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00 หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับมากที่สุด

### ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามสรุปได้ ดังนี้

1.1 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 92.11 และเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 7.89 ตามลำดับ

1.2 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 1 มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.89 รองลงมา คือ กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 33.33 และกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 27.78 ตามลำดับ

1.3 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 53.24 รองลงมา คือ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 36.57 และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แต่สูญหายหรือหมดอายุ คิดเป็นร้อยละ 10.19 ตามลำดับ

1.4 ผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 52.78 และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 47.22 ตามลำดับ

1.5 ผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้หมวกนิรภัยบางครั้งมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.65 รองลงมาคือ ไม่ใช้หมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 11.57 และใช้หมวกนิรภัยทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.78 ตามลำดับ

1.6 นักศึกษาผู้ตอบแบบสอบถาม มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 6 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.26 รองลงมาคือ 4 – 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.39 และ 1 – 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.41 ตามลำดับ

1.7 ผู้ตอบแบบสอบถาม เคยได้รับการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.26 และไม่เคยได้รับการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 15.74

2. ระดับการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก (Mean = 3.73 S.D. = 0.89) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่

1) การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้แล้ว ยังสามารถป้องกันการกระคายเคืองจากฝุ่นเข้าตาได้อีกด้วย

(Mean = 4.37, S.D. = 0.68) 2) การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (Mean = 4.35, S.D. = 0.72) และ 3) ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ (Mean = 4.31, S.D. = 0.78) ตามลำดับ ดังตาราง 1

**ตารางที่ 1** แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย

การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย	Mean	S.D.	ระดับการรับรู้
1. ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ	4.31	0.78	มาก
2. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ	4.35	0.72	มาก
3. การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้แล้ว ยังสามารถป้องกันการกระดาเยื้องจากฝุ่นเข้าตาได้อีกด้วย	4.37	0.68	มาก
4. การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงจากการกระทบกระเทือนศีรษะ และสมองเพียงอย่างเดียวเท่านั้น	3.76	0.96	มาก
5. การใช้หมวกนิรภัยสีสดจะติดกับแสงแดดทำให้รถคันอื่นเห็นได้ชัดเจนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	3.51	0.95	มาก
6. ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	2.88	0.99	ปานกลาง
7. ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวดรได้เท่ากับผู้สวมหมวกนิรภัย	2.94	0.20	ปานกลาง
8. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดอัตราการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.02	0.85	มาก
9. การสวมหมวกนิรภัยช่วยป้องกันอุบัติเหตุเบาๆ ได้เท่านั้น	3.04	0.98	ปานกลาง
10. การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.16	0.77	มาก
รวม	3.73	0.89	มาก

3. ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับดี (Mean = 3.62, S.D. = 0.84) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับทักษะคิดอยู่ในระดับดี 3 อันดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ (Mean = 4.51, S.D. = 0.86) สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกปลอดภัย (Mean = 4.23, S.D. = 0.78)

และการสวมหมวกนิรภัยช่วยให้ชีวิตปลอดภัย (Mean = 4.21 S.D. = 0.82) ตามลำดับ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย	Mean	S.D.	ระดับทัศนคติ
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อมีการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์	3.69	0.82	ดี
2. สวมหมวกนิรภัยเพื่อกันตำรวจจับเท่านั้น	3.24	0.99	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกปลอดภัย	4.23	0.78	ดี
4. สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกสบายใจ	4.04	0.81	ดี
5. การสวมหมวกนิรภัยไม่ทำให้รู้สึกมั่นใจในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากยิ่งขึ้น	3.20	0.67	ปานกลาง
6. การสวมหมวกนิรภัยไม่ได้ช่วยลดอันตรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	2.61	0.64	ปานกลาง
7. การสวมหมวกนิรภัยช่วยให้ชีวิตปลอดภัย	4.21	0.82	ดี
8. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ	4.51	0.86	ดี
9. การสวมหมวกนิรภัยไม่ได้ช่วยป้องกันการบาดเจ็บ	2.58	1.21	ปานกลาง
10. รูปแบบของหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกปลอดภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์บนถนน	3.94	0.86	ดี
รวม	3.62	0.84	ดี

4. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.16, S.D. = 0.78) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Mean = 3.10, S.D. = 0.85) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ (Mean = 3.39, S.D. = 0.89) และสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง (Mean = 3.49, S.D. = 0.97) ตามลำดับ ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับ ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ (Mean = 3.78, S.D. = 0.82) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ (Mean = 3.71, S.D. = 0.92) และสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean = 3.67, S.D. = 0.90) ตามลำดับดังตารางที่ 3

## ตารางที่ 3 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย	Mean	S.D.	ระดับพฤติกรรม
1. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ	3.71	0.92	มาก
2. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ๆ	2.32	0.85	น้อย
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ	3.39	0.89	ปานกลาง
4. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ๆ	2.35	0.51	น้อย
5. สวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง	3.49	0.97	ปานกลาง
6. สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ	3.10	0.85	ปานกลาง
7. สวมหมวกนิรภัยเฉพาะเวลาตอนกลางวัน	3.02	0.97	ปานกลาง
8. สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)	3.67	0.90	มาก
9. สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ	3.78	0.82	มาก
10. สวมหมวกนิรภัยที่มีสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง	2.78	0.50	ปานกลาง
รวม	3.16	0.78	ปานกลาง

## สรุปและอภิปรายผล

1. การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้แล้วยังสามารถป้องกันการกระคายเคืองจากฝุ่นเข้าตาได้อีกด้วย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ และถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเสรี เศรษฐกร [7] ที่ได้ศึกษาการส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักศึกษามีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ในข้อที่ว่า ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะทำให้ลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และสอดคล้องกับงานวิจัยของมิตร ประภาสะโนบล [8] ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ

มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษามีความรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้มากที่สุด และมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ในประเด็น เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้สึกปลอดภัยขึ้นสามารถอธิบายได้ว่า นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยจากสื่อวิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ ได้เรียนรู้จากการเรียนในห้องเรียน การจัดอบรมของฝ่ายพัฒนานักศึกษาเพื่อให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย การจัดกิจกรรมณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ของหน่วยราชการ จึงทำให้นักศึกษาได้รับความรู้เรื่องประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ฅกาจน์ เทียมวงศ์ [9] ได้กล่าวว่า การรับรู้ข่าวสารไม่ดีหรือไม่ค่อยได้รับรู้ข่าวสารผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงได้อาศัยความรู้หรือความเคยชินที่เคยปฏิบัติอยู่เป็นประจำเป็นหลักเกณฑ์



ในการตัดสินใจหรือในการปฏิบัติและก็คิดว่าสิ่งที่ปฏิบัติอยู่นั้นถูกต้อง ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ค่อยมีความรู้หรือมีพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยน้อย เป็นผลให้การรับรู้ถึงความปลอดภัยหรืออันตรายที่เกิดกับตนเองไม่ดีไปด้วย แต่ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับรู้ข่าวสารและมีความรู้ดีแล้วก็จะทำให้รู้ว่า ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วจะเกิดอันตรายอย่างไร รุนแรงอย่างไร ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้ถึงความปลอดภัยหรืออันตรายที่จะเกิดตามมานั้นดีไปด้วย ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิธา เรืองจิต [10] กล่าวว่า การรณรงค์ให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การขับขี่ให้ปลอดภัยและถูกกฎจราจร ซึ่งสังคมไทยใช้มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้การศึกษาแก่ประชาชนด้านความปลอดภัยสร้างสำนึก ทำให้ประชาชนมีพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก

2. ทักษะติดต่อการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าระดับทัศนคติอยู่ในระดับดี 3 อันดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกปลอดภัย และการสวมหมวกนิรภัยช่วยให้ชีวิตปลอดภัยตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของจกาน์ เทียมวงศ์ [9] ที่ได้ศึกษาการรับรู้ถึงความปลอดภัยและทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการสวมหมวกกันน็อก ผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุให้ทัศนะว่าการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถนั้น ผู้ขับขี่ส่วนมากที่ยอมสวมหมวกไม่ใช่เพราะกลัวถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมหรือเกรงกลัวกฎหมาย แต่ที่สวมเพราะว่าป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับศีรษะ สอดคล้องกับงานวิจัยของวลักษณ์สุดา พัฒนไพโรจน์ [11] ที่ได้ศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหา

และข้อเสนอแนะผลการศึกษา พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย ให้ทัศนะว่าเหตุผลที่สวมหมวกนิรภัยในระดับมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ รู้สึกปลอดภัยมากขึ้นหากต้องเดินทางไกล รู้สึกปลอดภัยหากต้องใช้รถจักรยานยนต์บนถนนจราจรมาก และรู้สึกปลอดภัยหากต้องใช้รถจักรยานยนต์บนถนนขนาดใหญ่ สอดคล้องกับงานวิจัยของมหิศร ประภาสะโนบล [8] ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษามีทัศนคติและความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในประเด็น หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่หน้า ศีรษะ และสมองได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของอนุรักษ์ ปานจินดาสกุล [12] ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทัศนคติในการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัยแล้วจะทำให้รู้สึกสบายใจคิดเป็นร้อยละ 72.50 และทำให้รู้สึกปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 84.50 สอดคล้องกับงานวิจัยของพวงน้อย แสงแก้ว [13] ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษามีทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับถูกต้องมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม [14] ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีผลการศึกษาพบว่า นักเรียนให้เหตุผลในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งว่า อุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ดังนั้นจึงไม่ควรประมาท การสวมหมวกนิรภัย



สามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สามารถอธิบายได้ว่า นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัยที่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นการป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะก่อให้เกิดปัญหาทางการแพทย์ หากศีรษะได้รับการกระแทก จะทำให้เกิดการบาดเจ็บ อาจจะไม่ต้องไปรักษาที่โรงพยาบาลหรือต้องได้รับการรักษาทันทีหรืออาจตายก็ได้ เสรี เศรษฐกร [7] ได้กล่าวว่า การได้รับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัยนี้ นักศึกษาอาจได้โดยการเรียนรู้ในห้องเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษา ได้รับรู้โดยการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และได้รับรู้จากสื่อวิทยุ โทรทัศน์ รวมทั้งอินเทอร์เน็ต จึงเป็นผลให้นักศึกษามีทัศนคติที่ดีต่อการใช้หมวกนิรภัย ความรู้จึงมีความจำเป็นในการสร้างทัศนคติ ทัศนคติเป็นเรื่องของการเรียนรู้ ดังนั้นเราจึงสามารถสร้างทัศนคติให้กับบุคคลได้โดยการให้ความรู้ วิไลวรรณ ศรีสงคราม และคณะ [15] ได้กล่าวว่า ทัศนคติเกิดจากการเรียนรู้สิ่งต่างๆ รอบตัว ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยแหล่งที่มีอิทธิพลต่อการเกิดทัศนคติของบุคคล ได้แก่ ประสบการณ์โดยตรง การอบรมสั่งสอนเลี้ยงดูของพ่อแม่ อิทธิพลของกลุ่ม และสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร เป็นต้น

3. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ ในระยะทางไกลๆ และสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง ตามลำดับซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมทิสร ประภาสะโนบล [8] ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวก

นิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งมากถึงร้อยละ 68.00 การปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง และรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์ [16] ได้ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งถึงร้อยละ 55.80 ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.00 สวมใส่หมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี โดยใส่สายรัดคางและสอดคล้องกับงานวิจัยของ วลัยกัญญา สุดาพัฒนไพบลีย์ [11] ได้ศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย : ปัญหาและข้อเสนอแนะ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ในข้อ การเดินทางระยะไกลรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น หากต้องเดินทางในระยะไกลกลัวว่าจะถูกจับ ถ้าไม่ใส่หมวกนิรภัยตามที่กฎหมายกำหนด อภิปรายได้ว่า ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยเฉพาะ ตำรวจจราจร ซึ่งเป็นบุคคลที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เลือกปฏิบัติ ก็จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้และเข้าใจว่าการกระทำอย่างไรเป็นการกระทำที่ผิด และไม่กระทำอีก ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถ

จักรยานยนต์ มีพฤติกรรมสวมใส่หมวกนิรภัยมากขึ้น รวมทั้ง การสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางกายของแต่ละบุคคล ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้และประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ ความรู้ ทักษะที่บุคคลได้รับเกณฑ์ของกลุ่มที่กำหนดขึ้นให้ปฏิบัติตามได้แก่ กฎระเบียบต่างๆ ถ้าบุคคลไม่ปฏิบัติตามกฎ ก็จะถูกลงโทษ ถ้าปฏิบัติตามกฎ ก็จะได้รับรางวัลหรือได้รับการยกย่อง ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลให้บุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ [15]

#### ข้อเสนอแนะ

1. วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควรจัดให้มีการดำเนินการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัย ให้ครบ 100%
2. วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องประโยชน์และโทษของหมวกนิรภัย เพื่อปลูกฝังให้นักศึกษา

มีจิตสำนึกในการป้องกันอันตรายอุบัติเหตุจากการจราจร

3. วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควรประสานความร่วมมือกับบริษัท ห้างร้านภาคเอกชน นำหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพดี ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ราคาไม่แพงเกินไปจำหน่ายให้กับนักศึกษา เพื่อให้นักศึกษาได้ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและราคาถูก

4. ควรเพิ่มเนื้อหาเรื่องการใช้หมวกนิรภัยอุบัติเหตุจากการจราจร ในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยในหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต

5. กลุ่มวิชาการพยาบาลอนามัยชุมชน วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม ควรดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

#### เอกสารอ้างอิง

- [1] จุฬารัตน์ โสตะ; พรทิพย์ คำพอง; พงษ์ศักดิ์ ภูคาบขาว; อุดมการณ์ สารรัตน์; และกฤติยา พลาวัน. (2550, มกราคม-มีนาคม). ความพร้อมของชุมชนริมทางหลวงในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร. *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ขอนแก่น*. 14(2): 47-50.
- [2] กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). *มติทางสังคม วัฒนธรรม ของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย*. นนทบุรี: กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข.
- [3] ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล; และ วิชัย เอกพลากร. (2546). *ตำราระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร*. กรุงเทพฯ: โฮลิสติก พับลิชชิ่ง.
- [4] กรมควบคุมโรค. (2553, มีนาคม). ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็น : พฤติกรรมเสี่ยงและการประเมินผลการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน. *รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์*. 41(9): 129-132.
- [5] กาญจนีย์ ดำนาจแก้ว. (2551). ลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใน *ตำนานเรื่อง อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์*. วิทยาชาติบัญชาชัย (บรรณาธิการ). หน้า 75-84. พิมพ์ครั้งที่ 2. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.

- [6] บุญชม ศรีสะอาด. (2545). *การวิจัยเบื้องต้น*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- [7] เสรี เศรษฐกร. (2541). *การส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (พัฒนาสังคม). ขอนแก่น: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- [8] มหิธร ประภาสะโนบล. (2551, สิงหาคม). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาค ปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. *วารสารวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี*. 5(1): 35 – 44.
- [9] ฉกาจณ์ เทียมวงศ์. (2540). *การรับรู้ถึงความปลอดภัยและทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการสวมหมวกกันน็อค*. วิทยานิพนธ์ สส.ม. กรุงเทพฯ: คณะสังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [10] ยุทธนา วรณปิติกุล; และ สุพิดา เรืองจิต. (2550). *บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- [11] วลัยกัญต์สุดา พัฒนไฟโรจน์. (2549). *การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย ปัญหาและข้อเสนอแนะ*. วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมขนส่ง). กรุงเทพฯ: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- [12] อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล. (2546). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง*. วิทยานิพนธ์ ปร.ม. (นโยบายสาธารณะ). ชลบุรี: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
- [13] พวงน้อย แสงแก้ว. (2546). *ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา ในจังหวัดลำปาง*. ลำปาง: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันราชภัฏลำปาง.
- [14] ปราณี ทองคำ; ทวี ทองคำ; และ จีราพร หิรัญรัตนธรรม. (2551, เมษายน-มิถุนายน). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี*. *สงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*. 14(2): 271-288.
- [15] วิไลวรรณ ศีรสงคราม; และคณะ. (2549). *จิตวิทยาทั่วไป*. กรุงเทพฯ: ทริปเพิ้ล กรุ๊ป.
- [16] พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์. (2545). *ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์ ปร.ม. (การบริหารทั่วไป). ชลบุรี: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.