ทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ ต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

Attitudes of Students at Narathiwat Technical College and Princess of Naradhiwas University about "The Policy of Safe Driving" by Turning on the Head Lights and Wearing Safety Helmets.

ซูไบดะห์ ทะยีมะ บธ.ม.(Subaidah Heyeema,MBA)[1]
แมกือลือสง มากะ บธ.บ.(Maekelesong Maka,BBA)[2]
รอเย๊าะ เจ๊ะนุ๊ บธ.บ.(Royoh Jeknu,BBA)[3]

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา และเงินที่ได้จากผู้ปกครองของนักศึกษา กลุ่มตัวอย่าง เป็นนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ จำนวน 316 คน ซึ่งได้จากการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัย ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค เท่ากับ .95 ผลการศึกษาพบว่า ในภาพรวมทัศนคติของนักศึกษาต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี ($\overline{X}$=4.34 , SD. = 0.42) นักศึกษามีทัศนคติระดับดีมากในด้านวามปลอดภัย และรองลงมาคือ ด้านการยอมรับ ด้านการมีส่วนร่วม และด้านการบังคับใช้ ตามลำดับ ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า โดยภาพรวมนักศึกษาที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา และเงินที่ได้จากผู้ปกครองต่างกันมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ในด้านการมีส่วนร่วม การบังคับใช้ ความปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นักศึกษาส่วนใหญ่ต้องการให้มหาวิทยาลัย มีส่วนร่วมในการกำหนดบังคับใช้นโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวก เป็นกฎหมายบังคับใช้กับนักศึกษา และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ในระดับสูงสุด ($\overline{X}$ = 4.44) ผลการศึกษาที่ได้จะนำไปใช้ในการเตรียมการป้องกันหรือลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การขับขี่ด้วยความเร็วสูงหรือประมาททำให้ผู้อื่นได้รับความเดือดร้อน ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น ควรมีการเสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของ

[1]อาจารย์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์
[2]นักศึกษา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์
[3]นักศึกษา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์

นักศึกษาในการรณรงค์การใช้นโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกอย่างเต็มที่

คำสำคัญ : นโยบายขับขี่ปลอดภัย ทัศนคติ นักศึกษา

ABSTRACT

The purpose of this research was study and compare attitudes of the students about "The Policy of Safe Driving" by turning on the head lights and wearing safety helmets while driving motorcycles. This research was classified into education, sex, age, and the student's income. The results of this research were good (average rate 4.34, standard deviation 0.42). The students have sample group was 316 students from the Technical College and Princess of Naradhiwas University. A questionnaire was contructed to find out the students attitudes about "The Policy of Safe Driving". The data from the questionnaires was analyzed by using Cronbach's Alpha with a result of 0.95. Moreover, the resuits of this research were good. The students had attitudes in this case, the highest to the least in the following: safety, accepting, participating,and regulationusage. The students who were different in education, sex, age, and income had different attitudes about "The Policy of Safe Driving" by turning on the head lights and wearing safety helmets (in some cases about 0.05 statistically). The majority of students need to follow the traffic law and drive safety (in the highest level of 4.44 average). To conclude, the students should participate and promote "The Policy of Safe Driving" by turning on the head lights and wearing safety helmets while driving motorcycles.

Keywords: policy of safe driving, attitude, student

บทนำ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุพบว่า ช่วงเทศกาลสงกรานต์ วันที่ 11-17 เมษายน 2551 ปรากฏจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ 4,243 ครั้ง จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เชียงราย 176 ครั้ง เพชรบูรณ์ 159 ครั้ง พิษณุโลก 132 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 368 คน ผู้บาดเจ็บ 4,803 คน รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 81.79 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากการเมาสุรา ร้อยละ 40.56 ขับรถเร็วเกินขนาด ร้อยละ 23 เส้นทางถนนใน อบต. หมู่บ้านเป็นเส้นทางที่เกิดเหตุสูงสุด ร้อยละ 36.3 และเป็นเส้นทางตรงร้อยละ 57.48 กลุ่มที่



เกิดเหตุสูงในช่วงวัยแรงงานอายุ 20-49 ปี รองลงมากลุ่มที่ต่ำกว่า 19 ปี ร้อยละ 30.8 และจำนวนผู้ถูกจับดำเนินคดีข้อหาเมาสุราขณะขับรถ 9,892 ราย (ไพจิตร์ วรชิต, 2551) และโรงพยาบาลพัทยาเมโมเรียล มียอดผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 39 ราย สวมหมวกนิรภัย 12 ราย อุบัติเหตุจากรถยนต์ 8 ราย และเหตุทำร้ายร่างกาย 11 ราย ทั้งนี้เป็นชาวต่างชาติ 10 ราย นอกจากนี้ โรงพยาบาลกรุงเทพพัทยา พบยอดผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 17 ราย โดยไม่สวมหมวกนิรภัย 7 ราย และเหตุจากรถยนต์ 2 ราย เป็นชาวต่างชาติ 5 ราย (ธีรศักดิ์ สันติสุข, 2551) ดังนั้น รถจักรยานยนต์จึงเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่า มีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากถึง 76.2% และผู้เสียชีวิติที่เกิดจากรถจักรยานยนต์สูงถึง 72.4% ของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี หรือ Single Vehicle Crash มีมากถึง 43.3% อย่างไรก็ตาม มากกว่าครึ่งของผู้ขับขี่กลุ่มนี้ 58.5% เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุกับหมวกนิรภัยได้แก่ ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า เพศหญิงมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศชาย การสวมหมวกในเวลากลางวันมี 14.2% และในเวลากลางคืน 7.8% อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ขับขี่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2548)

การสูญเสียจากการบาดเจ็บเสียชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จะส่งผลให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และเศรษฐกิจของประเทศ และในภาพรวมรัฐบาลได้กำหนดให้มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนขึ้น เพื่อทำการศึกษาและให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคม ซึ่งทางศูนย์ได้ศึกษามาตร การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันด้วยระบบอัตโนมัติของประเทศญี่ปุ่นแล้วพบว่า มีผลต่อการลดจำนวนอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์อย่างเห็นได้ชัด และการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บทางสมองและการเสียชีวิตได้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2549) ซึ่งมาตรการการเปิดไฟเวลากลางวันและการสวมหมวกนิรภัยมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายในประเทศไทย และมีการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เปิดไฟใส่หมวก เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ในทุกจังหวัด ทุกอำเภอ ทุกหมู่บ้าน รวมทั้งชุมชนในเขตเทศบาลอย่างจริงจังจะส่งผลต่อการลดจำนวนอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในภาพรวมของประเทศได้อีกเป็นจำนวนมาก

จากสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน การใช้รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ ปี 2548 จำนวน 105 คัน ปี 2549 จำนวน 178 คัน เพิ่มขึ้นจากเดิม 73 คัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความจำเป็นต่อนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์เป็นอย่างมาก ซึ่งรถจักรยานยนต์ถือเป็นพาหนะที่มีความคล่องตัวสูงและได้รับความนิยมจากนักศึกษาเป็นอย่างมาก นักศึกษาจำเป็นต้องศึกษาและทราบวิธีการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุต่อตนเองและผู้อื่น การเปิดไฟใส่หมวกเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามากขึ้น การศึกษาทัศนคติของนักศึกษาต่อนโยบายขับขี่ ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงเป็นการทราบข้อมูล

ทัศนคติและพฤติกรรมในการ ขับขี่ของนักศึกษาและสามารถเสนอแนะข้อมูลที่ส่งเสริมทัศนคติที่ดีของนักศึกษา และนำข้อมูลจากการวิจัยไปปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกได้ในโอกาสต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติ จำแนกตามตัวแปร เพศ ระดับการศึกษา อายุ และเงินที่ได้จากผู้ปกครองของนักศึกษา

สมมติฐานการวิจัย

1. คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษาเช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา และเงินที่ได้จากผู้ปกครอง มีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวก แตกต่างกัน

2. เพศหญิงมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวก มากกว่าเพศชาย

3. การศึกษาระดับ ปวช. มีทัศคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวก น้อยกว่าระดับอื่น ๆ ที่สูงกว่า

4. เงินที่ได้จากผู้ปกครองมาก มีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกมากกว่านักศึกษาที่มีเงินได้จากผู้ปกครองน้อย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรคือ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัย-นราธิวาสราชนครินทร์ จำนวน 1,321 คน ปีการศึกษา 2551 โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายและใช้สูตรของทาโรยามาเน (Taro Yamane, 1967 อ้างอิง โดย ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2549) ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 316 คน ระดับปวช. 1-3 จำนวน 105 คน, ปวส. 1-2 จำนวน 182 คน และปริญญาตรี (ต่อเนื่อง) ปี 1-2 จำนวน 29 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเองเป็นแบบสอบถาม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือตอนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป คุณลักษณะส่วนบุคคล จำนวน 4 ข้อ ตอนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ จำนวน 20 ข้อ แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการมีส่วนร่วม ด้านการยอมรับ ด้านการบังคับใช้ และด้านความปลอดภัย โดยใช้มาตราวัดของลิเคอร์ท (Likert scale) 5 ระดับ ดังนี้



ค่าเฉลี่ย 4.21 - 5.00 ถือว่ามีระดับความคิดเห็นมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.50 - 4.49 ถือว่ามีระดับความคิดเห็นมาก
ค่าเฉลี่ย 2.50 - 3.49 ถือว่ามีระดับความคิดเห็นปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.50 - 2.49 ถือว่ามีระดับความคิดเห็นน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.49 ถือว่ามีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

และตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เป็นคำถามแบบปลายเปิด ให้แสดงความคิดเห็น

3. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา แล้วนำแบบสอบถามไปหาค่าความเชื่อมั่น ด้วยสัมประสิทธ์แอลฟาของครอนบาค กับกลุ่มตัวอย่างที่คล้ายคลึงกัน จำนวน 30 คน ซึ่งได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .95

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเองและสามารถนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ได้ครบตามจำนวนซึ่งคิดเป็น 100 % ของกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สถิติพื้นฐาน ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย

2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3. เปรียบเทียบกับตัวแปร เพศ โดยหาค่าการทดสอบแบบที (t-test)

4. หาค่าการทดสอบแบบเอฟ (F-test) จากการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (one-way Analysis of Variance : ANOVA) เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของนักศึกษาต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยกับความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย จำแนกตามกลุ่มอายุ ระดับการศึกษา และเงินได้จากผู้ปกครองของนักศึกษา

ผลการวิจัย

1. คุณลักษณะส่วนบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 316 คน เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58.5 มีอายุระหว่าง 15- 20 ปี ร้อยละ 64.90 การศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ร้อยละ 57.60 สำหรับรายได้ของนักศึกษาส่วนใหญ่ต่ำกว่า 1,000 บาท ร้อยละ 26.30 และได้รับเงินจากผู้ปกครอง ตั้งแต่ 2,501 บาทขึ้นไป ร้อยละ 10.80 (ดังแสดงในตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (n = 316)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	131	41.50
- หญิง	185	58.50
2. อายุ		
- ต่ำกว่า 15 ปี	26	8.20
- 15 - 20 ปี	205	64.90
- 21 - 25 ปี	83	26.30
- 26 ปี ขึ้นไป	2	0.60
3. ระดับการศึกษา		
- ปวช.	105	33.20
- ปวส.	182	57.60
- ปริญญาตรี	29	9.20
4. เงินได้จากผู้ปกครองของนักศึกษา/เดือน		
- ต่ำกว่า 1,000 ปี	83	26.30
- 1,000 - 1,500 บาท	78	24.70
- 1,501 - 2,000 บาท	70	22.20
- 2,001 - 2,500 บาท	51	16.00
- 2,501 บาทขึ้นไป	34	10.80

2. ระดับทัศนคติของนักศึกษาต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.34 , SD. = 0.42) โดยนักศึกษามีทัศนคติระดับมากในด้านความปลอดภัย และรองลงมาคือด้านการยอมรับ ด้านการมีส่วนร่วม และด้านการบังคับใช้ตามลำดับ (ดังแสดงในตารางที่ 2)



ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก

ทัศนคติด้าน	$\overline{X}$	SD.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านความปลอดภัย	4.44	0.55	มาก
2. ด้านการยอมรับ	4.35	0.52	มาก
3. ด้านการมีส่วนร่วม	4.29	0.58	มาก
4. ด้านการบังคับใช้	4.27	0.52	มาก
รวม	4.34	0.42	มาก

2.1 นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านความปลอดภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก($\overline{X}$ = 4.44 , SD. = 0.55) ประเด็นที่นักศึกษามีทัศนคติในระดับมากคือ เมื่อปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกแล้วได้รับความปลอดภัย รองลงมาคือ การปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น นโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกทำให้การขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น และการปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกช่วยให้นักศึกษาปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากขึ้นตามลำดับ

2.2 นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านการยอมรับโดยรวมอยู่ในระดับมาก($\overline{X}$ = 4.35 , SD. = 0.52) ประเด็นที่นักศึกษามีทัศนคติในระดับมากคือ นโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ รองลงมาคือ การปฏิบัติตามนโยบายจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ขับขี่ การปฏิบัติตามนโยบายจะเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวม การปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกไม่เป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่าย และนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกเห็นผลชัดเจนในเรื่องความปลอดภัยตามลำดับ

2.3 นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านการมีส่วนร่วมโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.29 , SD. = 0.58) ซึ่งประเด็นที่นักศึกษาให้ความสำคัญมากที่สุดคือ การเต็มใจปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นรองลงมาคือ การให้นักศึกษามีส่วนร่วมในโครงการต่างๆที่ส่งเสริมให้นักศึกษามีระเบียบวินัยเกี่ยวกับการใช้รถบนท้องถนน นโยบายขับขี่ปลอดภัยสามารถปฏิบัติได้และเห็นผลชัดเจน สามารถแนะนำผู้อื่นให้ปฏิบัติตามนโยบายได้ และมีการรณรงค์ให้ปฏิบัติด้วยการจัดอบรม ให้ความรู้ตามลำดับ

2.4 นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ด้านการบังคับใช้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.27 , SD. = 0.52) ประเด็นที่นักศึกษามีทัศนคติในระดับมาก คือ การนำนโยบายไปบังคับใช้เป็นกฎหมาย รองลงมาคือ ควรมีผลบังคับถึงผู้ผลิตหมวกนิรภัยให้มีมาตรฐาน นโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกควรมีผลบังคับถึงผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ให้ดำเนินตามนโยบายโดยให้บริษัทผลิตรถที่เปิดเครื่องยนต์พร้อมเปิดไฟหน้าอัตโนมัติตามลำดับ

3. ผลการทดสอบสมมติฐานด้วย t-test พบว่า นักศึกษาเพศชายและหญิงมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน เมื่อทดสอบรายด้านพบว่า มีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการมีส่วนร่วมของนักศึกษาเพศชายและหญิงแตกต่างกัน โดยที่นักศึกษาเพศหญิงมีทัศนคติเห็นด้วยมากกว่าเพศชาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ ระดับ 0.05 ส่วนด้านการยอมรับ ด้านการบังคับใช้และด้านความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกด้านเพศ

ทัศนคติ	ชาย		หญิง		Independent t-value	P-value
	$\overline{X}$	SD.	$\overline{X}$	SD.		
1. ด้านความปลอดภัย	4.42	0.53	4.45	0.56	-0.52	0.61
2. ด้านการยอมรับ	4.38	0.53	4.33	0.52	0.78	0.44
3. ด้านการมีส่วนร่วม	4.21	0.64	4.35	0.53	-2.12	0.04
4. ด้านการบังคับใช้	4.24	0.49	4.29	0.54	-0.81	0.43
รวม	4.32	0.47	4.37	0.42	-0.93	0.53

ผลการทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (F- test) พบว่า นักศึกษาที่มีอายุต่างกันมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อทดสอบรายด้านพบว่า นักศึกษาที่มีอายุต่างกันมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านการบังคับใช้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ที่ ระดับ ดังตารางที่ 4



ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก จำแนกตามอายุ

ทัศนคติ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	P-value
ด้านการมีส่วนร่วม	ระหว่างกลุ่ม	1.64	3	0.55	1.65	0.18
	ภายในกลุ่ม	103.56	311	0.33		
	รวม	105.22	314			
ด้านการยอมรับ	ระหว่างกลุ่ม	0.79	3	0.26	0.96	0.41
	ภายในกลุ่ม	84.93	309	0.28		
	รวม	85.72	312			
ด้านการบังคับใช้	ระหว่างกลุ่ม	2.16	3	0.72	2.72	0.05
	ภายในกลุ่ม	82.58	312	0.27		
	รวม	84.73	315			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	0.44	3	0.15	0.49	1.69
	ภายในกลุ่ม	93.87	310	0.30		
	รวม	94.32	313			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	0.93	3	0.31	1.70	0.16
	ภายในกลุ่ม	54.33	306	0.18		
	รวม	55.26	309			

ผลการทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) พบว่า นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาระดับ ปวช. ปวส. และ ปริญญาตรี มีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ ที่ ระดับ 0.01 เมื่อทดสอบรายด้าน พบว่า นักศึกษามีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันในด้านความปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก จำแนกตามระดับการศึกษา

ทัศนคติ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	P-value
ด้านการมีส่วนร่วม	ระหว่างกลุ่ม	1.93	2	0.96	2.90	0.06
	ภายในกลุ่ม	102.96	310	0.33		
	รวม	104.89	312			
ด้านการยอมรับ	ระหว่างกลุ่ม	0.88	2	0.44	1.16	0.20
	ภายในกลุ่ม	83.94	308	0.27		
	รวม	84.82	310			
ด้านการบังคับใช้	ระหว่างกลุ่ม	1.12	2	0.56	2.09	0.13
	ภายในกลุ่ม	83.28	311	0.27		
	รวม	84.40	313			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.32	2	1.16	3.90	0.02
	ภายในกลุ่ม	92.00	310	0.80		
	รวม	94.32	312			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	1.60	2	0.80	4.57	0.01
	ภายในกลุ่ม	53.65	306	0.18		
	รวม	55.25	308			

อภิปรายผล

ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาเพศหญิงมีทัศนคติต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกมากกว่าเพศชาย ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุกับหมวกนิรภัยได้แก่ ผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า เพศหญิงมีอัตราสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศชาย อัตราการใช้หมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2548) นักศึกษาที่มีอายุ 26 ปี ขึ้นไป การศึกษาระดับปริญญาตรี และมีเงินได้จากผู้ปกครองต่อเดือน 2,501 บาทขึ้นไป มีส่วนร่วมในการยอมรับการใช้นโยบายขับขี่ปลอดภัยในอัตราที่

สูงกว่า นักศึกษาที่อายุต่ำกว่า 15 ปีลงมา การศึกษาระดับ ปวช. และ มีเงินได้จากผู้ปกครองต่อเดือน ต่ำกว่า 1,000 บาท (มัณฑนา สังคีตานนท์, 2526) ได้ทำวิจัยเรื่อง การศึกษาอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ และศึกษาตำแหน่งที่ได้รับการตรวจรักษาที่แผนกตรวจโรคผู้ป่วยนอก ตึกอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช ผลการวิจัยพบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อยู่ในช่วงอายุ 20-29 ปี มากที่สุด อุบัติเหตุมักเกิดบนถนนใหญ่ในช่วงเวลา 21.00-23.00 น. สาเหตุส่วนใหญ่มาจากจากถนนลื่น ส่วนในกลุ่มผู้ขับขี่ พบว่าคนเดินถนนเป็นสาเหตุมาจากถูกรถชนในขณะข้ามถนนมากที่สุด ตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ ส่วนสะโพก ขา และเท้า ตามลำดับดังนั้น ควรให้นักศึกษามีส่วนร่วมในโครงการ เช่น กิจกรรมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก (สรุพล เบี้ยแก้ว,2541) ได้วิจัยเรื่อง การศึกษามาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการสวมหมวกหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์น่าจะขึ้นอยู่กับพฤติกรรมพื้นฐานของมนุษย์ที่ต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัยในชีวิตเป็นหลัก ส่วนสิ่งที่น่าจะเป็นแรงกระตุ้นให้บุคคลใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น คือ ความเข้มงวดและต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ ข้อเสนอแนะในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขั้นพื้นฐาน ได้แก่ รณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้การศึกษาอบรมแก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และผู้โดยสารให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและมีจิตสำนึกที่ดี ควบคู่ไปกับการบังคับใช้ตามกฎหมายด้วยการให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ารับการอบรมแทนค่าปรับและให้ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด (ปรีชา กิตติคุณ ,2541) ได้วิจัยเรื่อง การศึกษาผลการใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุในโรงพยาบาลชลบุรี ระหว่างเดือนมกราคม 2541 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ 2541 พบว่า พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดได้แก่รถจักรยานยนต์ มีจำนวนถึง 82% จากจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งสิ้น 1,082 รายพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไม่ใช้หมวกนิรภัยถึง 62.01% ผู้ขับขี่และผู้โดยสารส่วนใหญ่ในจังหวัดชลบุรี ยังไม่ใช้หมวกนิรภัยมากถึง 81.15% และพบว่าผู้โดยสารจะมีอัตราใช้หมวกนิรภัยต่ำมากอัตราของผู้ขับขี่ใช้หมวกนิรภัยต่อผู้โดยสารที่ใช้หมวกนิรภัยเท่ากับ 12%

สรุปและข้อเสนอแนะ

ทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น นักศึกษาส่วนใหญ่ต้องการให้มหาวิทยาลัยบังคับใช้และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ ทั้งนี้มหาวิทยาลัยต้องมีมาตรการในการเตรียมการป้องกันหรือลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การขับขี่ด้วยความเร็วสูงหรือประมาท ทำให้ผู้อื่นได้รับความรับความเดือดร้อน ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น ควรมีการเสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของนักศึกษาในการรณรงค์การใช้นโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกอย่างเต็มที่

รายการอ้างอิง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2549). **สถิติการเกิดอุบัติเหตุ.** กรุงเทพฯ : ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

กระทรวงสาธารณสุข. (2544). **สถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย.** กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข.

เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2538). **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการวิธีการทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล.** กรุงเทพฯ: ศูนย์เอกสารทางวิชาการ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ธีระศักดิ์ สันติสุข. (2551). **สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์.** กรุงเทพฯ: พัทยาเดลินิวส์.

นราศรี ไววนิชกุล และชุมศักดิ์ อุดมศรี. (2540). **ระเบียบวิจัยธุรกิจ.** กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปรีชา กิตติคุณ. (2541). ศึกษาผลการใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุในโรงพยาบาลชลบุรี. **วารสารโรงพยาบาลชลบุรี,** 23(2), หน้า 41-46

ไพจิตร์ วราชิต. (2551). **อุบัติเหตุช่วงเทศกาล.** กรุงเทพฯ:ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.

มัณฑนา สังคีตานนท์. (2526). **การศึกษาอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์.** กรุงเทพฯ: โรงพยาบาลศิริราช.

ยอดพล ธนาบริบูรณ์. (2548). แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน. กรุงเทพฯ: สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ.

วรเดช จันทรศร. (2543). **การนำนโยบายไปปฏิบัติ.** กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์.

ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2543). **การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์.** พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุรพล เบี้ยแก้ว . (2541). **การศึกษามาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี.** ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายสาธารณะ. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ. (2549). **นโยบายการจัดการอุบัติภัยแห่งชาติ.** กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.

Keejcie, R.V. & Daryle, W.M. (1970). Determining Sample size for Reseasch Activities. **Educational and Psychological Measurement.** 30(3): 607-610 ; Autumn 1.