

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงศึกษาอำนาจในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้คือ

1. เพื่อศึกษาเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

3. เพื่อศึกษาอำนาจในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดคุณสมบัติ (Inclusion criteria) กลุ่มตัวอย่างดังนี้

- 3.1 นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

- 3.2 นักศึกษามีอายุ 20 - 24 ปี

- 3.3 นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนทุกวัน

- 3.4 นักศึกษาทั้งเพศชายและเพศหญิง

- 3.5 นักศึกษาเต็มใจและสมัครใจที่จะให้ความร่วมมือในการวิจัย

คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage random sampling) คือกลุ่มตัวอย่างได้มาโดยการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) ด้วยวิธีการจับฉลากแบบไม่

แทนที่ ได้ทั้งหมด 4 จังหวัด คือ นครราชสีมา สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี และจำแนกมหาวิทยาลัยของรัฐใน 4 จังหวัด ได้แก่ มหาวิทยาลัยสุรนารี มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ และมหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร Taro Yamane (1973) และพิจารณาเพิ่มขนาดกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ของกลุ่มตัวอย่างจริงที่ต้องการศึกษา (Dillman, 2000) จึงได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างอย่างทั้งหมดจำนวน 440 คน เก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2550

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัว แบบสอบถามเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย แบบสอบถามการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง แบบสอบถามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และแบบสอบถามความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตามแนวคิดของ Ajzen และ Fishbein (1980) และ Ajzen (1988) และประยุกต์จากการศึกษาการพัฒนาโปรแกรมการวางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น: พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่นในสังกัดกรมสามัญศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 (จุภาภุไพบูลย์ และคณะ, 2549) แบบสอบถามทุกชุดผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิและตรวจสอบความเที่ยงจากกลุ่มตัวอย่าง 30 ราย แล้ว พบว่าค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ

ครอนบาคของแบบสอบถามเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย แบบสอบถามการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง แบบสอบถามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม เท่ากับ .90, .83, .60 ตามลำดับ

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ SPSS/PC (Statistic Package for the Social Science)

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย นำมาแจกแจงความถี่ ร้อยละ
2. คะแนนเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา โดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson' product moment correlation)
4. วิเคราะห์อำนาจในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมโดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression)

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่ขับที่รถจักรยานยนต์เป็นเพศหญิงและเพศชาย จำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.2 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับที่รถจักรยานยนต์ 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.3 และส่วนใหญ่ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 48.4

2. กลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีคะแนนเจตคติและคะแนนการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์อยู่ในทางบก ระดับปานกลาง ($\bar{X} = 171.53$, $SD = 43.85$ และ $\bar{X} = 157.11$, $SD = 39.34$ ตามลำดับ) หมายความว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ส่งผลดีและผลเสียต่อตนเองในระดับที่เท่ากันและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ในระดับที่เท่ากัน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์อยู่ในทางบก ระดับสูง ($\bar{X} = 108.77$, $SD = 26.28$ และ $\bar{X} = 4.27$, $SD = .68$ ตามลำดับ) หมายความว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเชื่อว่าเขาควรสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีเป็นอย่างมาก

3. เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ($r = .147, .207, .216$ ตามลำดับ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเข้าทั้งหมด (Enter multiple regression) ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม สามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้ร้อยละ 6 ($R^2 = .06$) และพบว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ($Bate = .14$) มีความสำคัญเป็นอันดับแรกในการทำนายความตั้งใจของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รองลงมา

คือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Beta = .12) และสุดท้าย คือ เจตคติ (Beta = .04) ดังนั้นจึงสร้างสมการทำนายในรูปคะแนนมาตรฐานได้ดังนี้

$$Z_{\text{ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย}} = .04_{\text{เจตคติ}} + .12 Z_{\text{การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง}} + .14 Z_{\text{การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม}}$$

แสดงว่า เมื่อคะแนน เจตคติ (A) เพิ่มขึ้น 1 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเพิ่มขึ้น .04 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) เพิ่มขึ้น 1 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเพิ่มขึ้น .12 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (PBC) เพิ่มขึ้น 1 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเพิ่มขึ้น .14 หน่วยของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

อภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลการวิจัย นำเสนอตามข้อมูลส่วนบุคคลและวัตถุประสงค์ของการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีทั้งเพศหญิงและเพศชาย ขับที่รถจักรยานยนต์ในจำนวนที่เท่ากัน คือ 220 คน ซึ่งปัจจุบันผู้ขับที่รถจักรยานยนต์พบได้ทั้งในเพศชายและหญิง สอดคล้องกับการศึกษาของ Mannor และคณะ (2005) พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรในศูนย์อุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในประเทศไทยอิสราเอล มีอัตราส่วนเพศชายและเพศหญิงที่เท่ากัน คือ 1:1

อายุ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.2 โดยมีอายุเฉลี่ย 21.46 ปี ซึ่งเป็นวัยที่ศึกษาเล่าเรียนระดับอุดมศึกษาเป็นวัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าวัยอื่นๆ เนื่องจากมีการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในมหาวิทยาลัยของรัฐตามบริบทในส่วนของภูมิภาค ที่จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจร มักพบวัยหนุ่มสาวและวัยแรงงานเป็นวัยที่

ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าวัยอื่นๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ กาญจนีย์ คำนาคแก้ว (2548) ที่พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอายุระหว่าง 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.4 และจากการศึกษาของ LaTorre และคณะ (2002) พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มี อายุเฉลี่ย 23 ปี ร้อยละ 42.90

ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนและมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.3 ซึ่งประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีส่วนช่วยในการตัดสินใจของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะประสบการณ์ในการขับขี่ที่ไม่เพียงพอจะทำให้การตัดสินใจของนักศึกษา ผิดพลาด และมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูง สอดคล้องกับการศึกษาของวิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544) พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ของนักเรียนมีระยะเวลาการขับขี่ 1-3 ปี และการได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ และการศึกษาของสุเทพ รักเมือง (2548) พบว่าประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ มีผลต่อการปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก (วัลยา เลิศสกุลจินดา, 2548)

ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ส่วนใหญ่ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย 7 วันต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 48.4 ซึ่งมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะเมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้มีผลต่อระบบศีรษะและสมอง ทั้งนี้จะส่งผลถึงความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ ชไมพันธุ์ สันติกาญจน และคณะ (2543) ที่ศึกษางานวิจัยของ Kelly ปี ค.ศ. 2000 พบว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ คิดเป็นร้อยละ 41.70 และการศึกษาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของ พันธ์ ไสภณพงษ์ และ อรุณรัตน์ สุหนองบัว (2545) พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10

เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในทางบวกระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 171.53 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 43.85 เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรายชื่อของความเชื่อ เกี่ยวกับผลของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 11 ในภาคผนวก จ) ซึ่งมาจากการสำรวจผลดีและผลเสียของการสวมหมวกนิรภัย ตามแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) พบว่า โดยภาพรวมแล้วค่าเฉลี่ยรายชื่อ

ของความเชื่อเด่นชัดที่มีคะแนนสูงใกล้เคียงกัน ได้แก่ ความปลอดภัย ปฏิบัติถูกต้องตาม กฎหมายเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีของสังคม รอดจากการถูกจับกุมของตำรวจ และช่วยกันแค้น/ลม/ ผุ่นละออง ($\bar{X} = 18.37, 17.70, 17.16,$ และ 17.03 ตามลำดับ) ความเชื่อเด่นชัดดังกล่าวเป็น ความเชื่อที่นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเชื่อว่าจะจะเป็นผลดีที่ เกิดขึ้น ถ้าตนเองสวมหมวกนิรภัย อาจเนื่องด้วยปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ ยนต์มีผลต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะมาก การให้ความรู้เกี่ยวกับอันตรายและความรุนแรงที่เกิดจาก การไม่สวมหมวกนิรภัย และการรณรงค์ของรัฐบาลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวก นิรภัยทุกครั้ง (เปิดไฟ ใส่หมวก) อย่างแพร่หลายในสังคมและสื่อต่าง ๆ ทำให้นักศึกษา มหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้รับรู้ถึงข่าวสาร ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ กับการไม่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้น นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่างกลุ่มนี้จึงเชื่อว่าหากตนเองสามารถสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จะส่งผลดี แก่ตนเอง ได้แก่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ตนเองปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือบาดเจ็บที่ ศีรษะลดลง ทำให้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีของสังคม รอดจากการถูก จับกุมของตำรวจ และช่วยกันแค้น/ลม/ผุ่นละออง เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ทำให้ออกจากการถูกตำรวจจราจรจับและยังปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายเพื่อเป็น แบบอย่างที่ดีของสังคม สอดคล้องกับการศึกษาของ อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ที่ศึกษา ความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีในเรื่องกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่และรู้สึกสบายใจ ไม่รำคาญ ไม่หนักศีรษะและมี ความปลอดภัย สอดคล้องกับการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (1998; 2001; 2002) ศึกษาเกี่ยวกับความเชื่อของนักเรียนในการสวมหมวกนิรภัยโดยออกแบบเอกสารแจกนักเรียนอายุ 11-15 ปี พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนเชื่อในความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทำให้ลดการ บาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง โดยการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย และผลการวิจัยยัง สอดคล้องกับการศึกษาของรุจา ภูไพบูลย์ และคณะ (2549) ที่พบว่าเจตคติ การคล้อยตามกลุ่ม อ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ความตั้งใจ และพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น นจำนวน 651 คน พบว่า คะแนนเฉลี่ยของเจตคติรายข้อสูงสุด คือ ทำให้ปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างก็เชื่อว่ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้รู้สึกหนักศีรษะ อึดอัด เหม็นอับ มองไม่ถนัด เกะกะรำคาญ สกปรก และไม่ระบายอากาศ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เจตคติต่อการสวมหมวก นิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่างลดลง ในการศึกษาครั้งนี้ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตอนล่างรู้สึกหนักศีรษะเมื่อสวมหมวกนิรภัย ถึงร้อยละ 83.33 นอกจากนี้ยังมีความเชื่อว่า การสวมหมวกนิรภัยไม่สบาย นำรำคาญ ร้อน และไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย (Jonathan et al., 2001) และสอดคล้องกับการศึกษาของรุจา ภูโพบูลย์ และคณะ (2549) พบว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ไม่คล่องตัวในการขับขี่อาจทำให้เสียหลักและล้มได้ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจได้รับบาดเจ็บจากหมวกนิรภัยได้หากไม่มีคุณภาพ และสอดคล้องกับการศึกษาของ พันธ์ โสภณพงษ์ และ อรุณรัตน์ สุธหนองบัว (2545) พบว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน ทำให้การได้ยินเสียงลดลง

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 108.77 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 26.28 ในการวิจัยครั้งนี้ศึกษาตามแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) พบว่า กลุ่มอ้างอิงของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างประกอบด้วย พ่อ-แม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว ตำรวจจราจร อาจารย์ เพื่อน คนใกล้ชิด คนรัก และแฟน โดยบุคคลเหล่านี้คิดว่านักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างควรสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และบุคคลเหล่านี้เป็นแรงจูงใจให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างรายชื่อ (ตารางที่ 12 ในภาคผนวก จ) พบว่า บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมากที่สุด คือ ตำรวจจราจร ($\bar{X} = 19.10$) และโดยภาพรวมแล้วพบว่า พ่อ-แม่ ผู้ปกครอง มีอิทธิพลต่อความเชื่อและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่ใกล้เคียงกัน ($\bar{X} = 18.72$ และ 18.43 ตามลำดับ) แสดงให้เห็นว่า ความคาดหวังจากตำรวจจราจร พ่อ-แม่ และผู้ปกครองเป็นแรงผลักดันและแรงจูงใจให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมาก อาจเนื่องมาจากสังคมไทยปัจจุบันมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยตำรวจจราจรเป็นผู้ปฏิบัติงานดูแลความเรียบร้อยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ดังนั้น ตำรวจจราจรจึงเป็นแรงจูงใจและผลักดัน อันดับแรก นอกจากนี้สังคมไทยยังคงเน้นการทำหน้าที่และการอยู่ร่วมกันของครอบครัว มีการปกครองในครอบครัวอย่างเป็นลำดับขั้น และให้ความเคารพนับถือผู้อาวุโส ครอบครัวก็ยังเป็นสิ่งแวดล้อมที่ใกล้ชิด และมีอิทธิพลสำคัญอย่างมากต่อการวางรากฐานที่ดีแก่สมาชิกในครอบครัวเพื่อให้ดำรงอยู่ในสังคมได้อย่างสงบสุข ตลอดจนดูแล

ความเป็นอยู่และควบคุมทรัพยากรในครอบครัวให้เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นพ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว ตำรวจจราจร จึงมีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน และมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน คิดเป็นร้อยละ 22 (รุจา ภูไพบูลย์ และคณะ, 2549)

นอกจากนี้ ยังมีการรณรงค์ตามนโยบายของรัฐบาลในเรื่อง "เปิดไฟ ใส่หมวก" ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และกำหนดคำขวัญในการรณรงค์ว่า "สำนึกดี ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ" เพื่อกำหนดมาตรการการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางจราจร การป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับระบบสมองให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์และเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ลง

ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ Jonathan และคณะ (2001) พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (พ่อแม่ เพื่อน) กับพฤติกรรมของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่เชื่อว่า พ่อแม่และเพื่อนนักศึกษาเป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และได้รับคำชมเชย จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้อุบัติเหตุการบาดเจ็บที่ศีรษะและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอำนาจในการทำนายความตั้งใจของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับการศึกษาของ Fatimah และคณะ (1997) พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนแก่ผู้ปกครองจะเป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาในประเทศมาเลเซียเกิดความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรได้

ทั้งนี้ คะแนนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอยู่ในระดับสูง คือ 108.77 คะแนน เพราะนักศึกษาคิดว่า กลุ่มอ้างอิงเหล่านี้ ซึ่งประกอบด้วย ตำรวจจราจร พ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว เป็นแรงจูงใจและมีอิทธิพลต่อความเชื่อในการกระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และบริบทของนักศึกษาส่วนภูมิภาคในต่างจังหวัด พาหนะที่สะดวกใช้ในการเดินทางและเป็นที่ยอมรับมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ (รถมอเตอร์ไซด์) ซึ่งทางสถานศึกษามหาวิทยาลัยเองก็ไม่ได้มีกฎหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน และนักศึกษา ส่วนใหญ่อยู่หอพักมหาวิทยาลัย บางครั้งการเรียนตามตึกที่มีระยะทางไกลๆ นักศึกษาจะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และเนื่องจากนักศึกษาบางคนมาจากจังหวัดอื่น ดังนั้น พ่อ แม่ ผู้ปกครอง จึงนิยมซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานใช้ขับขี่ และอาจจะเป็นแพ้นของเด็กมหาวิทยาลัยในต่างจังหวัดที่นิยมขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งกลุ่มอ้างอิงหรือบุคคลที่มีอิทธิพลต่อตัวนักศึกษาจะมีความสำคัญมากต่อการตัดสินใจที่จะกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 157.11 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 39.34 หมายความว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมว่าเป็นสิ่งที่สามารถทำได้ในการควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายชื่อของการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 13 ในภาคผนวก ๑) ที่มาจากการสำรวจปัจจัยที่ส่งเสริมและยับยั้งการทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยตามแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) พบว่า โดยภาพรวมแล้วค่าเฉลี่ยปัจจัยที่ส่งเสริมการกระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยรายชื่อ ตามการรับรู้ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอยู่ในระดับสูงใกล้เคียงกัน ได้แก่ ความปลอดภัย กลัวตำรวจ จราจรจับ และกฎหมายจราจร ($\bar{X} = 16.68, 15.51$ และ 15.41 ตามลำดับ) นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความเชื่อและการรับรู้ว่า ปัจจัยเหล่านี้ช่วยส่งเสริมให้ตนเองสามารถควบคุมตนเองให้กระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยได้ง่ายขึ้น ปัจจัยแรกที่นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างให้ความสำคัญมากที่สุดคือ ความปลอดภัย เป็นปัจจัยส่งเสริม ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอยู่ในสิ่งแวดล้อมสถานศึกษาที่มีกฎระเบียบให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย เพื่อความปลอดภัยและลักษณะสถานที่ที่มีการปฏิบัติเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

ปัจจัยส่งเสริมต่อมา คือ ความกลัวที่จะถูกตำรวจจราจรจับ ถึงแม้ตัวนักศึกษาเองเป็นผู้ที่มีวุฒิภาวะการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมตนเองพอสมควร แต่การถูกตำรวจจราจรจับในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่นักศึกษาเองไม่อยากจะเกิดขึ้น ความกลัวที่จะถูกจับจึงเป็นสิ่งที่นักศึกษากลุ่มนี้ให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเทพ รักเมือง (2548) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันตำรวจจับมากกว่าการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ปัจจัยส่งเสริมที่ช่วยให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รับรู้ว่าจะสามารถควบคุมตนเองให้กระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่ายขึ้น ได้แก่ ความต้องการปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจร ช่วยสร้างวุฒิภาวะและความรู้สึกที่ดี ว่าตนเองมีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีของสังคม มีสมรรถนะสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ และอาจช่วยส่งเสริมสุขภาพหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ

(Cohen, 1990) ส่วนผลทางอ้อม คือ ความกลัวถูกตำรวจจับ จะช่วยให้บรรเทาความรุนแรงของสถานการณ์ และสามารถเผชิญปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของสุเทพ รักเมือง (2548) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย คือเปิดไฟใส่หมวก

ส่วนปัจจัยที่ขัดขวางการกระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อตามการรับรู้ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ ราคาหมวกแพง ($\bar{X} = 9.40$) เนื่องจาก นักศึกษาอยู่ในวัยศึกษาเล่าเรียน บางรายยังไม่มีรายได้เป็นของตนเอง ประกอบกับอุปกรณ์ป้องกันศีรษะคือหมวกนิรภัย ที่มีความสวยงาม ทันสมัย เป็นที่สนใจของบุคคลทั่วไป ผ่านการรับรองมาตรฐาน มอก. มีราคาแพงเกินกว่ากำลังทรัพย์ของนักศึกษาจะซื้อได้ ทำให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างแสดงความเชื่อและการรับรู้ว่ายากที่จะควบคุมให้ตนเองสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของเสาวรส มีสกุล (2543) พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คือความสะดวกสบาย และไม่มีอุปกรณ์ป้องกันศีรษะเพราะราคาแพง ต้องการอิสระ แสวงหาสร้างเอกลักษณ์ของตนเอง

ผลการวิจัยครั้งนี้สนับสนุนแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) ที่เสนอว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่ายากหรือง่ายในการกระทำพฤติกรรมโดยมีปัจจัยส่งเสริมและยับยั้ง ที่มาจากปัจจัยภายในและภายนอก ซึ่งปัจจัยภายในมาจากบุคคลที่มีข้อมูล มีความสามารถ ความชำนาญ และปัจจัยภายนอกมาจาก บุคคลมีเวลา มีโอกาส มีเวลา หรือการกระทำต้องขึ้นอยู่กับบุคคลอื่น ในการวิจัยครั้งนี้เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างรายข้อ พบว่า ปัจจัยภายนอก คือ ความกลัวที่จะถูกตำรวจจราจรจับ ราคาแพง ($\bar{X} = 15.51$, $\bar{X} = 9.40$ ตามลำดับ) และปัจจัยภายใน ได้แก่ ความปลอดภัย และ ความต้องการปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจร ($\bar{X} = 16.68$, 15.41 ตามลำดับ)

ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับสูง โดยคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 อาจเนื่องมาจาก ปัจจุบันมีการกำหนดนโยบายในเรื่องกฎหมายจราจรและบทลงโทษที่ชัดเจนและจริงจังมากขึ้น และมีการรณรงค์เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เปิดไฟและใส่หมวกนิรภัย และให้ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุอันตรายและความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย อย่างแพร่หลายตามสื่อต่างๆ ทำให้ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้รับความรู้และตระหนักถึงผลดีจากการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น เห็นความสำคัญและมีความเชื่ออย่างมากว่าขณะขับที่
รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ความปลอดภัยส่งผลต่อร่างกายของนักศึกษาเอง
สอดคล้องกับการศึกษาของ Timo and Mikko (2004) พบว่า องค์ประกอบของทฤษฎีการกระทำ
ตามแผน ในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานของนักศึกษาในประเทศฟินแลนด์
สามารถทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย ได้ร้อยละ 49 และการศึกษาของรุจา ภู
ไพบูลย์ และคณะ (2549) พบว่า การรับรู้บรรทัดฐาน การรับรู้ความสามารถในการควบคุม
พฤติกรรม และความตั้งใจจะกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย สามารถพยากรณ์พฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยได้ร้อยละ 6

ทั้งนี้สาเหตุที่ความสามารถในการทำนายต่างกันนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยความสอดคล้องใน
ด้านการกระทำ (Action) เป้าหมาย (Target) บริบท (Content) และเวลา (Time) ซึ่งมีผลต่อการ
ตัดสินใจ ถ้าระยะเวลาที่จะทำพฤติกรรมมีช่วงระยะเวลาที่สั้น ก็มีผลต่อการตัดสินใจที่จะทำ
พฤติกรรมนั้นมากยิ่งขึ้น (Ajzen, 1985)

**ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย กับความตั้งใจสวมหมวก
นิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ผลการศึกษาพบว่า เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยมี
ความสัมพันธ์ทางบวก กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษ
มหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .147 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่มีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยดี จะมีความตั้งใจสวมหมวก
นิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์สูง ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่าเจตคติต่อการสวมหมวก
นิรภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัย
ของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ผู้วิจัยวิเคราะห์ได้ว่า อาจเนื่องมาจาก เจตคติต่อ
การกระทำพฤติกรรม หมายถึง การประเมินการรับรู้ทางบวกหรือลบของบุคคลต่อการกระทำนั้น
หรือเป็นความรู้สึกโดยส่วนรวมของบุคคลที่เป็นทางบวกหรือลบ หรือการตัดสินใจของบุคคลว่า
พฤติกรรมนั้นดีหรือเลว ชอบหรือต่อต้านการกระทำนั้น (Ajzen, 1991) นักศึกษามหาวิทยาลัยของ
รัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีเจตคติต่อที่หมาย คือ การสวมหมวกนิรภัย นักศึกษา
มหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีเจตคติโดยรวมทางบวกเชื่อว่า การ
สวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่ดีต่อตนเอง เช่น ทำให้เกิดความปลอดภัย ลด
การบาดเจ็บของศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค**

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างกลุ่มนี้จะมีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สนับสนุนทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) และทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen & Fishbein (1980) เสนอว่า โดยทั่วไป ถ้าบุคคลใดมีเจตคติทางบวกต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นมากเท่าใด บุคคลนั้นก็ควรมีความตั้งใจหนักแน่นที่จะกระทำพฤติกรรมมากเท่านั้น หรือในทางตรงข้ามถ้าบุคคลใดมีเจตคติทางลบต่อการกระทำพฤติกรรมมากเพียงใด บุคคลนั้นก็ควรมีความตั้งใจหนักแน่นที่จะไม่ทำพฤติกรรมมากเพียงนั้น เจตคติต่อการกระทำจัดได้ว่าเป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors) และได้รับอิทธิพลหรือถูกกำหนดโดยผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ (Behavioral beliefs หรือ b) และการประเมินผลของการกระทำ (Evaluation of consequences หรือ e) สอดคล้องกับการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่านักศึกษาที่มีการรับรู้สูงและมีความเชื่อในความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทำให้ลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง จะมีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยมากกว่านักศึกษาที่มีการรับรู้และความเชื่อต่ำ และการศึกษาของ Timo and Mikko (2004) พบว่า การรับรู้และส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานของนักศึกษาในประเทศฟินแลนด์ จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Jonathan และคณะ (2001) ที่พบว่า นักศึกษาในสหราชอาณาจักร รับรู้และเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สบาย นำราคาแพง ร้อน ทำให้ความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยลดลง

ความสัมพันธ์ระหว่างการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ผลการศึกษา พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ทางบวก กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .207 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากจะมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูง นั่นคือในการศึกษาครั้งนี้ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เชื่อว่าตำรวจจราจร พ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว เพื่อน คนรัก คนใกล้ชิด และแฟนเหล่านี้ เป็นแรงจูงใจให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างสวมหมวกนิรภัย ส่งผลให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ สนับสนุนทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) และทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen & Fishbein (1980) เสนอว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าบุคคลอื่นๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้น หรือเขาเชื่อว่าบุคคลอื่นๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาคิดว่าเขาควรทำหรือไม่ควรทำพฤติกรรมนั้นๆ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงจะขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มอ้างอิงต่อการกระทำของตน (Normative beliefs หรือ NB) ซึ่งหมายถึงความเชื่อของบุคคลที่ว่า บุคคลเฉพาะหรือกลุ่มคนเฉพาะคิดว่าเขาควรทำหรือไม่ควรกระทำพฤติกรรมนั้น และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to comply หรือ MC) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่า ตนต้องทำตามกลุ่มอ้างอิงแต่ละกลุ่มต้องการให้ตนทำเพียงใด การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นบวกเพียงใด บุคคลนั้นก็ควรมีความตั้งใจในการกระทำพฤติกรรมที่หนักแน่นมากเท่านั้นมากเท่านั้น สอดคล้องกับการศึกษาของ Jonathan และคณะ (2001) พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงกับพฤติกรรมของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่เชื่อว่า พ่อแม่และเพื่อนนักศึกษาเป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์และได้รับคำชมเชย จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ทำให้ลดอุบัติเหตุการบาดเจ็บที่ศีรษะ และจากการศึกษาของ Fatimah และคณะ (1997) พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนแก่ผู้ปกครองจะเป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาเกิดความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรได้ในประเทศมาเลเซีย

ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ผลการศึกษา พบว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .216 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ดี จะมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์สูง ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง อาจเนื่องมาจากนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ส่วนใหญ่รับรู้ถึงความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รตจักรยานยนต์ (ร้อยละ 16.68) จึงควบคุมการ

ทำพฤติกรรมเพราะกลัวตำรวจจรรยาจับ (ร้อยละ 15.51) และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อความถูกต้อง (ร้อยละ 15.41) ปัจจัยดังกล่าวทำให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สนับสนุนทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) เสนอว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมเป็นการสะท้อนจากประสบการณ์ในอดีตได้รับอิทธิพลจากความเชื่อ ซึ่งเป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรม (Control beliefs หรือ C) และการรับรู้การควบคุม (Perceived powers หรือ P) ซึ่งความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมที่เป็นตัวกำหนดความตั้งใจนี้ อาจได้รับอิทธิพลจากประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นๆ ในอดีต ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับการบอกเล่าจากผู้อื่นเกี่ยวกับพฤติกรรมนั้น การสังเกตจากประสบการณ์ของเพื่อนและคนคุ้นเคย หรือมีตัวแปรอื่นๆ ที่เพิ่มหรือลดการรับรู้ความยากของการทำพฤติกรรมนั้น ส่วนการรับรู้การควบคุม เป็นการรับรู้ของบุคคลว่ามีปัจจัยควบคุมการกระทำพฤติกรรมนั้น ที่เป็นปัจจัยส่งเสริมหรือยับยั้งการแสดงพฤติกรรมนั้น โดยการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีความหมายในแง่แรงจูงใจสำหรับความตั้งใจ สอดคล้องกับการศึกษาของสุเทพ รักเมือง (2548) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมายและป้องกันตำรวจจรรยาจับ และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของพนัส สายทอง (2542) ที่พบว่า พฤติกรรมของผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มาจากขาดการควบคุมพฤติกรรมความเร่งรีบ ความมั่งง่าย และขาดการรับรู้ความรับผิดชอบจึงทำให้ไม่มีความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ศึกษาอำนาจในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเข้าทั้งหมด (Enter multiple regression) ในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า ตัวแปรทั้งสามสามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม โดยอำนาจในการทำนายร้อยละ 6 ($R^2 = .06$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง สามารถทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างด้วยค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (Beta) เท่ากับ .04, .12, และ .14

ตามลำดับ เมื่อพิจารณาน้ำหนักในการทำนาย พบว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Beta = .14) มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมากที่สุด รองลงมาคือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Beta = .12) และสุดท้าย คือ เจตคติ (Beta = .04) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมทางบวกที่มีอิทธิพลและมีความเชื่อเกี่ยวกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยและรับรู้การควบคุมตนเองว่าสามารถสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ปัจจัยส่งเสริมและสนับสนุนที่ทำให้สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ ความปลอดภัย ความต้องการปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจร เป็นปัจจัยภายในที่สามารถควบคุมได้ และปัจจัยภายนอกที่ยังยังไม่ให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ราคาหมวกนิรภัยแพง ซึ่งเป็นสิ่งที่นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการรับรู้ปัจจัยส่งเสริมและยับยั้งความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และแรงจูงใจที่ผลักดันที่ทำให้สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ ตำรวจจราจร พ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว และความกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับ ดังนั้นปัจจัยเหล่านี้จึงล้วนมีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ดังการศึกษาของ Timo and Mikko (2004) พบว่าองค์ประกอบของทฤษฎีการกระทำตามแผนในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในประเทศฟินแลนด์ สามารถทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยได้ ร้อยละ 49

อย่างไรก็ตาม เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ไม่สูงมาก เนื่องจาก เจตคติ เป็นความเชื่อของนักศึกษาในการประเมินผลดีและผลเสียของการกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่ภายในของนักศึกษา การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เป็นเพียงการสนับสนุนทางสังคมที่ช่วยให้ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เชื่อในกลุ่มอ้างอิงและมีแรงจูงใจที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาน้อยเพียงใด ขณะเดียวกันนักศึกษา ก็คิดว่า การสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของตัวเองเป็นสำคัญร่วมด้วย ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ รุจา ภูไพบูลย์ และคณะ (2549) ที่พบว่า การรับรู้บรรทัดฐาน (SN) ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นใน 5 พื้นที่ของประเทศไทย สามารถทำนายความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่นได้ร้อยละ 22 ($p < .01$) โดยการรับรู้บรรทัดฐาน (SN) มีน้ำหนักในการทำนายสูงสุด (Beta = .48, $p < .001$) แต่เจตคติ การรับรู้ความสามารถในการควบคุม ไม่เป็นปัจจัยในการทำนาย

อย่างไรก็ตามการศึกษาคั้งนี้ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่า เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม สามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานของนักศึกษาในสหราชอาณาจักรได้ร้อยละ 25 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการศึกษาของ Timo and Mikko (2004) พบว่า องค์ประกอบของทฤษฎีการกระทำตามแผนทั้ง 3 ตัวแปร สามารถทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย ได้ร้อยละ 49 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ประเด็นที่ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ทำนายความตั้งใจในการกระทำพฤติกรรมไม่เท่ากัน Ajzen (1991) อธิบายว่า ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมอาจถูกกำหนดโดยเจตคติต่อพฤติกรรม ส่วนในบางพฤติกรรมความตั้งใจอาจได้รับอิทธิพลจากเจตคติต่อพฤติกรรม และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม แต่บางพฤติกรรมความตั้งใจอาจได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยทั้งสามพร้อมๆกัน ดังงานวิจัยที่ศึกษาตัวแปรตามแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen คือ Timo and Mikko (2004) พบว่า องค์ประกอบของทฤษฎีการกระทำตามแผนทั้ง 3 ตัวแปร สามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย ได้ร้อยละ 49 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ขณะที่การศึกษาของ รุจา ภูโพบูลย์ และคณะ (2549) การพัฒนาโปรแกรมการวางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่นเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า การรับรู้บรรทัดฐาน เพียงตัวเดียวที่มีความสามารถในการทำนายได้ ร้อยละ 6 จากงานวิจัยเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า การศึกษาตัวแปรตามทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) พบว่า ความสามารถในการทำนายของตัวแปรเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสามารถในการทำนายพฤติกรรมได้แตกต่างกัน ซึ่ง Ajzen (1991) กล่าวว่า อิทธิพลของตัวแปรในทฤษฎีการกระทำตามแผน อาจมีความแตกต่างกันในกลุ่มประชากรและสถานการณ์ที่แตกต่างกัน และอาจขึ้นอยู่กับข้อกำหนดพฤติกรรมที่ศึกษา ได้แก่ การกระทำ (Action) เป้าหมาย (Target) บริบท (Context) และเวลา (Time) (Ajzen & Fishbein, 1980) ซึ่งการศึกษาที่กล่าวมาเป็นการใช้ทฤษฎีที่กลุ่มตัวอย่างแตกต่างกันทั้งในเรื่องเพศ บริบทของพฤติกรรม สถานที่และเวลาที่ศึกษาพฤติกรรมนั้นๆ

ความสำคัญของทฤษฎีการกระทำตามแผน มิได้อธิบายแต่เพียงว่าความตั้งใจกระทำพฤติกรรมเกิดจากตัวกำหนดที่แตกต่างกันเท่านั้น แต่ยังพยายามอธิบายต่อว่า เหตุใดตัวกำหนดความตั้งใจกระทำพฤติกรรม คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม แต่ละตัวมีน้ำหนักในการทำนายไม่เท่ากัน ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อกำหนดพฤติกรรมที่ศึกษาดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ เจต

คติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีอำนาจในการทำนาย อาจเนื่องมาจากพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นความเชื่อถึงผลดีและผลเสียของการกระทำ เป็นการกระทำที่มีแรงจูงใจและผลักดันให้กระทำพฤติกรรมนั้น และกลุ่มบุคคลอ้างอิงสำหรับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่มีความสำคัญสำหรับตนเอง คือ ตำรวจจราจร พ่อแม่ ผู้ปกครอง และครอบครัว นอกจากนี้การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ได้แก่ ความปลอดภัย และ ความกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ สิ่งเหล่านี้ล้วนมีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

สรุปการอภิปรายผลการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้ทฤษฎีการกระทำตามแผนของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในประเทศไทยยังมีน้อยมาก สำหรับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เป็นกลุ่มที่มีการแสดงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างชัดเจน ซึ่งอยู่ในช่วงอายุ 20 - 24 ปี มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสวมหมวกนิรภัย และจากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าวัยอื่นๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้ นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลการศึกษาในครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม เมื่อศึกษาเจตคติต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง นักศึกษามีเจตคติต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในระดับปานกลาง ซึ่งมาจากความเชื่อเด่นชัดและการประเมินผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย โดยผลดีพบว่า ส่งผลดีต่อความปลอดภัย ไม่บาดเจ็บที่ศีรษะ และป้องกันการกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และผลเสียจากการสวมหมวกนิรภัยพบว่า ทำให้รู้สึกร้อน หนักที่ศีรษะ และอึดอัด การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอยู่ในระดับสูง โดยกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญสำหรับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ ตำรวจจราจร พ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว ที่มีผลผลักดันให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความตั้งใจสวม

หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอยู่ในระดับปานกลาง โดยนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมและมีการรับรู้การควบคุมว่ามีความปลอดภัย ความกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับ และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่ายขึ้น ส่วนปัจจัยที่ยับยั้งต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ราคาหมวกนิรภัยแพง

เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีอำนาจในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้ร้อยละ 6 ส่วนเจตคติ ไม่มีอำนาจในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 เนื่องจากนักศึกษาบางรายคิดว่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับความเชื่อและการประเมินจากผลดีและผลเสียของความเชื่อของตนเองเป็นสำคัญ แม้ว่านักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างจะมีความเชื่อว่า เจตคติ ต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ดีและสามารถปฏิบัติตามได้ แต่เจตคดียังคงเป็นแรงสนับสนุนภายในของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่ช่วยให้มีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้สำเร็จ

ผลการศึกษาคั้งนี้ จึงเป็นแนวทางในการพัฒนาโปรแกรมการสนับสนุนและส่งเสริมความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญสำหรับนักศึกษา มีกิจกรรมส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การส่งเสริมให้นักศึกษามีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้อง และให้ความรู้ถึงสาเหตุ อันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนผลดีของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีเจตคติต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและนำไปปัจจัยส่งเสริมตามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมที่มีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น ความปลอดภัย ความกลัวตำรวจจราจรจับ และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มาประยุกต์ในการพัฒนาโปรแกรมการส่งเสริมความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อีกทั้งเพิ่มศักยภาพของนักศึกษาในการเผชิญกับปัจจัยยับยั้งต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการให้ข้อมูล แหล่งทรัพยากร และโอกาสที่เอื้ออำนวยให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยได้ง่ายขึ้น เช่น ส่งเสริมให้

นักศึกษามีกิจกรรมขับชั้รดจักรยานยนต์ปลอดภัยในแหล่งสถานศึกษา สนับสนุนสถานศึกษาให้มีกิจกรรมประกวดคำขวัญ รณรงค์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง การให้ความรู้ควบคู่กับการทำกิจกรรมเข้าค่ายการขับชั้รดจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา โดยมีความร่วมมือของสหสาขาวิชาชีพ ซึ่งประกอบด้วย สถานศึกษา พ่อแม่ ผู้ปกครอง ครอบครัว เจ้าหน้าที่ตำรวจ โรงพยาบาลและสถานประกอบการ จำหน่ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งที่เชื้ออำนวยการให้นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์ได้ง่ายขึ้น และนำไปสู่พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์ที่ยั่งยืนต่อไป

ข้อจำกัดในการทำวิจัยครั้งนี้

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาความสัมพันธ์และอำนาจในการทำนายระหว่างเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ดังนั้นผลการศึกษาจึงสามารถใช้อ้างอิงได้เฉพาะนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเท่านั้น

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ข้อค้นพบที่ได้จากงานวิจัยครั้งนี้เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการวางแผนทางพัฒนาวิธีการส่งเสริมความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อเพิ่มความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยและมีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์สูงขึ้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้

ด้านการบริการพยาบาล

1. มีการจัดกิจกรรมรณรงค์ และส่งเสริมแก่นักศึกษาที่ขับชั้รดจักรยานยนต์ ร่วมกับการมีส่วนร่วมของครอบครัว สถานศึกษา สถานีตำรวจ เพื่อกระตุ้นให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รดจักรยานยนต์ทุกครั้ง โดยส่งเสริมเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ได้แก่ ส่งเสริมให้นักศึกษามีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ความปลอดภัย ผลดีของการสวมหมวกนิรภัยที่ป้องกันอันตรายความรุนแรงที่เกิดกับศีรษะ ส่งผล

ดีต่อตนเองและคนรอบข้าง และช่วยลดค่าใช้จ่ายเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น และปรับเปลี่ยนเจตคติของนักศึกษาที่ไม่ดี ได้แก่ ความรู้สึกหนักศีรษะ ร้อนศีรษะ และอึดอัด โดยให้ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุ ความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดกับศีรษะเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย และวิธีเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

2. เพิ่มศักยภาพในการเผชิญกับปัจจัยที่ยับยั้งการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ได้แก่ ราคาหมวกนิรภัยแพง และเพิ่มปัจจัยส่งเสริมตามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ที่มีผลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาโดยการแนะนำและส่งเสริมการจัดตั้งชมรมขับที่ปลอดภัย โดยประสานความร่วมมือกับฝ่ายกิจการนักศึกษาจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของนักศึกษาประสานงานและร่วมเผยแพร่การขับที่รัดจรรยาบรรณที่ปลอดภัยในมหาวิทยาลัย มีกิจกรรมที่ร่วมส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยกลุ่มนักศึกษาร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ของรัฐบาลและเอกชน

3. มีการให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การช่วยฟื้นคืนชีพขั้นพื้นฐาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุ และการช่วยเหลือดูแลผู้ประสบเหตุ และฝึกปฏิบัติเพื่อส่งเสริมและสร้างศักยภาพของนักศึกษามหาวิทยาลัย

4. จัดทำเอกสารแผ่นพับ คู่มือ แผ่นซีดี การป้องกันอุบัติเหตุจราจร การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ การช่วยเหลือปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการให้ความรู้ปฏิบัติที่ถูกต้องเพื่อนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ประสานงานและร่วมมือกับทีมสหสาขาวิชาชีพ ในการจัดทำสื่อรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมและสามารถเข้าถึงกลุ่มนักศึกษาได้มากยิ่งขึ้น เช่น

5.1 สถานศึกษา คือ จัดกิจกรรมนิทรรศการเรื่องความปลอดภัยของการขับที่รัดจรรยาบรรณ การแสดงบอร์ดความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรของฝ่ายกิจการนักศึกษา

5.2 สถานีตำรวจ คือ การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

5.3 สถานีขนส่ง คือ การจัดทำใบขับที่รัดจรรยาบรรณและการต่ออายุใบขับที่รัดจรรยาบรรณ

5.4 สถานประกอบการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ คือ การแสดงอุปกรณ์เครื่องป้องกันอันตรายจากการขับที่รัดจรรยาบรรณ เช่น หมวกนิรภัย ถุงมือ ชุดเสื้อผ้า เป็นต้น

5.5 โรงพยาบาลและทีมสุขภาพ คือ การให้ความรู้เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การดูแลบาดแผลเบื้องต้นโดยทีมสุขภาพจากโรงพยาบาล

ด้านการศึกษา

มีการจัดทำเนื้อหาความรู้และให้ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับความรุนแรง อันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัย วิธีการเลือกหมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามมาตรฐาน มอก. และแหล่ง

สนับสนุนช่วยเหลือนักศึกษา ผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์ โดยให้ความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในการกำหนดบทบาทส่งเสริมและสนับสนุนนักศึกษา

ด้านการวิจัย

พัฒนาโปรแกรมจากผลทววิจัยและข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาโปรแกรมต่างๆ และการนำรูปแบบงานวิจัยนี้ไปประยุกต์ใช้กับนักศึกษามหาวิทยาลัยของภาคต่าง ๆ ในประเทศ เพื่อให้เห็นภาพรวม และร่วมกับการรณรงค์ไปที่กลุ่มเป้าหมายได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับเคลื่อนจักรยานยนต์ และอาจเพิ่มตัวแปรภายนอกในการศึกษา เช่น ชั้นปีที่ศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัย ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นต้น
2. ควรมีการศึกษาเชิงทดลองโดยการสร้างโปรแกรมการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่เน้นเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม นำมาพัฒนาเป็นรูปแบบกิจกรรมที่ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับเคลื่อนจักรยานยนต์ที่มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติ