

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ เพื่อศึกษาทฤษฎีของ Ajzen (1988) ทฤษฎีการกระทำตามแผนไปใช้กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ประเทศไทย โดยผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องสรุปเป็นเนื้อหาสาระสำคัญเพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยนำเสนอ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
2. แนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผน (Theory of Planned Behavior)
  - 2.1 ทฤษฎีการกระทำตามแผน (A Theory of Planned Behavior หรือ TPB)
  - 2.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการกระทำตามแผน
  - 2.3 ความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย
  - 2.4 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย
  - 2.5 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย
  - 2.6 การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย
3. หมวกนิรภัย
4. กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก
5. บทบาทพยาบาลกับงานอุบัติเหตุจราจร
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. กรอบแนวคิดในการวิจัย

## 1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

### พฤติกรรม (Behavior)

ความหมายของพฤติกรรมยังมีความแตกต่างกัน ระหว่างนักพฤติกรรมศาสตร์ นักสุขศึกษา และนักวิชาการด้านสาธารณสุขได้มีหลายท่านที่ให้ความหมายดังนี้

พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ สิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ ทั้งที่ปรากฏออกมาภายนอกหรือมีอยู่ภายใน ในทางจิตวิทยาเชื่อว่าพฤติกรรมที่ทำย่อมมีสาเหตุ มีจุดมุ่งหมายเมื่อได้แสดงพฤติกรรมตอบสนองต่อความต้องการหรือจุดมุ่งหมาย พฤติกรรมก็สิ้นสุดสามารถวัดได้โดยใช้เครื่องมือแบบสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และ สวิง สุวรรณ 2534; เอ็มพร ทองกระจาย, 2534; Good, 1959)

มานิต วีระตันติกานต์ (2531) ให้ความหมายของคำว่า "พฤติกรรม" คือ การปฏิบัติตัว กิริยาอาการ ความคิด ความรู้สึกที่แสดงออกต่อสิ่งแวดล้อม

เต็มศักดิ์ คทวนิช (2548) ให้ความหมายของคำว่า "พฤติกรรม" คือ การแสดงการกระทำตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับความคิด ความเข้าใจ และความรู้สึกที่มีต่อสิ่งนั้น

Benjamin (1959) อธิบายแนวคิดของพฤติกรรมของมนุษย์ว่าประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ

1. ความรู้/ ความคิด (Cognitive Domain) หมายถึง ความรู้ ความคิดของบุคคล
2. ความรู้สึก (Affective Domain) หมายถึง ทศนคติ ค่านิยม
3. การปฏิบัติตัว (Psychomotor Domain) หมายถึง การกระทำของมนุษย์ที่คนอื่นมองเห็นได้

Gochman (1972) ให้ความหมายของคำว่า "พฤติกรรม" หมายถึง คุณสมบัติหรือลักษณะต่างๆ ของบุคคล ซึ่งได้แก่ ความเชื่อ ความคาดหวัง แรงจูงใจ ค่านิยม การรับรู้และองค์ประกอบอื่นๆ เช่น บุคลิกภาพ อารมณ์ ลักษณะอุปนิสัย การแสดงออก

Ajzen and Fishbein (1980) พฤติกรรม หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ ผลอาจเกิดจากการกระทำของบุคคล และเกิดจากปัจจัยอื่นๆ พฤติกรรมหลายๆ พฤติกรรมที่ต่างกัน อาจนำไปสู่ผลกรรมที่เหมือนกัน เช่น การลดน้ำหนัก อาจเกิดจากพฤติกรรมต่างๆ เช่น รับประทานอาหารที่มีแคลอรีต่ำ รับประทานยาที่แพทย์สั่ง งดอาหาร

สรุป พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยา หรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต ที่แสดงออกมาภายนอก ทำให้เกิดการเรียนรู้ และสามารถมองเห็น สังเกตหรือวัดได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนสามารถเปลี่ยนแปลงไปตามการรับรู้ และพัฒนาการของคน รูปแบบการเปลี่ยนแปลงแบ่งได้ 3 ลักษณะ คือ

1. การเปลี่ยนแปลงเพราะถูกบังคับ เช่น สังคมใช้กฎหมายบังคับเพื่อมิให้กระทำผิดกฎหมาย เป็นต้น
2. การเปลี่ยนแปลงเพราะการเอาแบบอย่าง โดยถือเอาตัวบุคคลเป็นแบบอย่าง เช่น การเลียนแบบบิดา มารดา ครูอาจารย์ นักร้อง เป็นต้น
3. การเปลี่ยนแปลงเพราะว่ายอมรับเป็นสิ่งดี ตรงกับความคิดเห็นและค่านิยมของตัวเองยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ เพราะพบว่าสามารถแก้ปัญหาตัวเองได้

องค์ประกอบที่มีผลต่อพฤติกรรม

1. องค์ประกอบทางด้านจิตวิทยา ได้แก่ วุฒิภาวะ ความต้องการ ความเชื่อ ค่านิยม ความสนใจ การสนใจ ความคับข้องใจ เป็นต้น
2. องค์ประกอบทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ได้แก่ ครอบครัว กลุ่มบุคคลในสังคม สถานภาพทางสังคม วัฒนธรรมและศาสนา
3. องค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจ มีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษา ถ้ามีฐานะเศรษฐกิจไม่ดีมักไม่มีความรู้ การปฏิบัติด้านสุขภาพไม่ถูกต้อง
4. องค์ประกอบด้านการศึกษา ระดับการศึกษาของนักศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อความรู้และการปฏิบัติตัวทางด้านสุขภาพของนักศึกษา
5. องค์ประกอบด้านการเมือง นโยบายของประเทศจะชี้ให้เห็นถึงจำนวนและความเพียงพอของบริการการรักษาพยาบาล

## 2. แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีการกระทำตามแผน (Theory of Planned Behavior)

### 2.1 ทฤษฎีการกระทำตามแผน (A Theory of Planned Behavior หรือ TPB)

ทฤษฎีการกระทำตามแผน Ajzen (1985, 1988, 1991) เป็นทฤษฎีที่ใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคล และช่วยให้เข้าใจพฤติกรรมของบุคคล โดยทฤษฎีนี้พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (A Theory of Reasoned Action หรือ TRA) ของ Ajzen และ Fishbein (ธีระพร อูวรรณโณ, 2535; Ajzen and Fishbein, 1980) ที่พัฒนาขึ้นเพื่อทำนายพฤติกรรมของบุคคลจากความตั้งใจ โดยมีข้อสมมติฐานว่าโดยปกติแล้วมนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผลข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับจะนำมาใช้เป็นประโยชน์อย่างมีระบบ ต่อมาปี 1985 Ajzen ปรับทฤษฎีการกระทำด้วย

เหตุผลให้สามารถใช้อธิบายพฤติกรรมที่อาจไม่ได้อยู่ในการควบคุมของบุคคลอย่างเต็มที่ (Incomplete volitional control) กล่าวคือ เป็นพฤติกรรมที่บุคคลประสบปัญหาในการควบคุม ทำให้บุคคลไม่สามารถตัดสินใจได้แน่นอนว่าจะทำหรือไม่ทำต้องอาศัยโอกาสหรือทรัพยากรอื่นๆ เช่น เงิน เวลา ทักษะ ประสบการณ์ การร่วมมือจากบุคคลอื่น เป็นต้น แล้วเรียกทฤษฎีนี้ว่า "ทฤษฎีการกระทำตามแผน" ซึ่งโครงสร้างของทฤษฎีนี้มีลักษณะคล้ายกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ความแตกต่างที่สำคัญของทฤษฎีนี้กับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลอยู่ที่ปัจจัยการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived behavioral control)

ในทฤษฎีการกระทำตามแผน Ajzen (1985) เห็นว่า การจะบรรลุถึงเป้าหมายของพฤติกรรมไม่ได้ขึ้นอยู่กับความตั้งใจหรือความต้องการของบุคคลเพียงอย่างเดียว ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ไม่ใช่สิ่งจูงใจอื่นๆ อีกด้วย เช่น โอกาสและทรัพยากรที่จำเป็น ซึ่งสามารถขยายความได้ว่า ถ้าบุคคลมีโอกาส ทรัพยากร และมีความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรม เขาก็ควรทำพฤติกรรมนั้นๆ ได้สำเร็จ

### 1. การควบคุมความตั้งใจ (Volitional control)

Ajzen (1988) เห็นว่า ความมองการควบคุมของบุคคลว่าเป็นเส้นต่อเนื่อง ในทางสุดโต่งทางหนึ่งเป็นพฤติกรรมที่บุคคลประสบปัญหาในการควบคุมได้น้อยมาก ดังนั้นบุคคลจึงควรพิจารณาถึงหน่วยของพฤติกรรม-เป้าหมาย (Behavioral - goal unit) และพิจารณาถึงความตั้งใจว่าเป็นแบบของการกระทำที่จะบรรลุถึงเป้าหมายของพฤติกรรม (Behavioral goals) (มันทนา สิริรัตโนภาส, 2538; กนิษฐ ศรีปานแก้ว, 2547)

### 2. ปัจจัยควบคุม (Control factors)

Ajzen (1988) ได้อธิบายถึงปัจจัยควบคุมโดยแบ่งเป็น 2 ด้านหลัก คือ

#### 2.1 ปัจจัยภายใน ได้แก่

1) ข้อมูล ทักษะ และความสามารถ บุคคลที่มีความตั้งใจจะทำพฤติกรรมบางอย่างหลังจากได้พยายามแล้วพบว่า เขาไม่สามารถทำสิ่งนั้นได้เพราะขาดข้อมูล ทักษะ หรือความสามารถ เช่น การที่ไม่สามารถเปลี่ยนทัศนคติทางการเมืองของบุคคลอื่นให้มีทัศนคติเดียวกับตนเพราะขาดทักษะทางด้านภาษา การขาดความรู้ทางด้านคำนวณทำให้ไม่สามารถสอนวิชาคณิตศาสตร์ให้แก่เด็ก การขาดความชำนาญด้านเครื่องกลทำให้ไม่สามารถซ่อมเครื่องบันทึกเสียงได้ หรือการที่จะมีลูก ก็ขึ้นกับปัจจัยความสามารถมากกว่าจะขึ้นกับความตั้งใจเพียงอย่างเดียว (Ajzen, 1988) และการล้มก็เป็นปัจจัยภายในที่สำคัญเช่นกันที่ทำให้คนไม่ได้ทำสิ่งที่เขาตั้งใจไว้ เช่น คนที่ล้มไปบริจาคโลหิตตามที่ตั้งใจไว้ (Ajzen, 1988) ในบางพฤติกรรมอาจพบว่าทักษะมีความสำคัญมากกว่าความพยายาม เช่น การพิมพ์ดีด การขับรถแข่ง

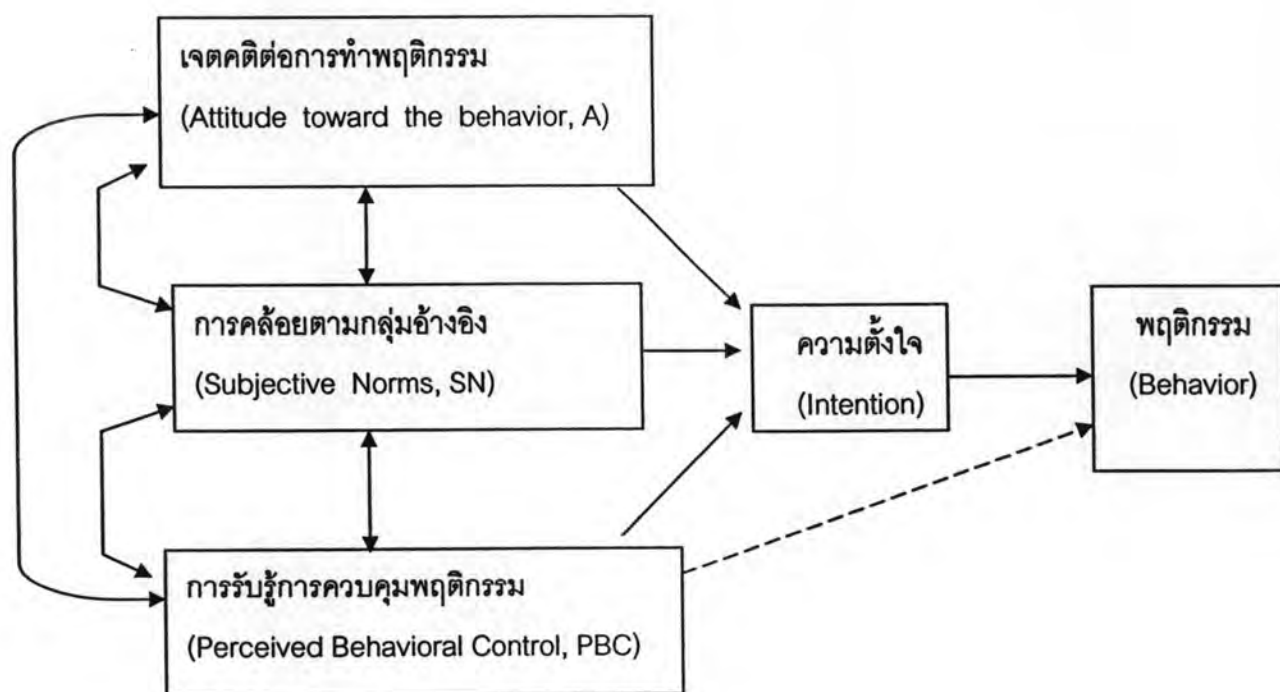
2) อารมณ์และการจำต้องทำ พฤติกรรมหลายอย่างบุคคลใช้จิตใจควบคุมได้ยาก เช่น ในบางครั้งพบว่า บุคคลไม่สามารถหยุดการคิด หรือฝันเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น การพูดติดอ่าง การกระตุกที่ตา การระงับการกระทำรุนแรงขณะโกรธ เป็นต้น

2.2 ปัจจัยภายนอก จะมีอิทธิพลในการกำหนดว่าสถานการณ์ใดจะส่งเสริมหรือขัดขวางการทำพฤติกรรม

1) เวลาและโอกาส บุคคลอาจขาดโอกาสที่จะทำพฤติกรรมที่ตั้งใจไว้เนื่องด้วยเหตุผลต่างๆ กัน เช่น การไม่ได้ไปดูการแสดงละครเวทีเพราะตัวหมด หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องได้รับอุบัติเหตุรุนแรงขณะมาโรงละคร การขาดโอกาสเพียงครั้งเดียวอาจไม่ทำให้เขาเปลี่ยนความตั้งใจที่จะทำพฤติกรรมนั้นโดยสิ้นเชิง เขาอาจเลือกทำในโอกาสต่อไป

2) การขึ้นกับคนอื่น ในการกระทำพฤติกรรมบางอย่าง บุคคลอาจไม่สามารถทำพฤติกรรมอย่างที่ตั้งใจไว้ เพราะในการทำพฤติกรรมนั้นมีส่วนที่ขึ้นอยู่กับบุคคลอื่น เช่น ความต้องการมีบุตรของภรรยา ต้องอาศัยความร่วมมือจากสามีด้วย หรือ นาย ก นัดกับเพื่อนจะไปชมภาพยนตร์ด้วยกัน ภายหลังเพื่อนโทรศัพท์มาบอกว่าไปชมภาพยนตร์ด้วยไม่ได้ นาย ก อาจจะไปชมภาพยนตร์ในวันและเวลาที่นัดกับเพื่อนไว้

กล่าวโดยสรุป การขาดโอกาสและการขึ้นอยู่กับผู้อื่น มักจะนำไปสู่การเปลี่ยนความตั้งใจในการทำพฤติกรรมเพียงชั่วคราวเท่านั้น



ภาพที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานทฤษฎีการกระทำตามแผน (Ajzen, 1988, 1991)

## 2.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการกระทำตามแผน

โครงสร้างพื้นฐานของทฤษฎีปรากฏในภาพที่ 1 ซึ่งอธิบายได้ว่า

1. ทฤษฎีการกระทำตามแผน คล้ายกับ ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ที่กำหนดว่าปัจจัยหลัก (Central factor) ในการกำหนดพฤติกรรมของบุคคล คือ “ความตั้งใจกระทำพฤติกรรม” (Behavioral Intention หรือ I) หรือ “ความตั้งใจ” โดยความตั้งใจในทฤษฎีนี้ หมายถึง ความตั้งใจจะเป็นตัวบ่งชี้ว่า บุคคลได้ทุ่มเทความพยายามมากน้อยเพียงใดที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ยิ่งบุคคลมีความตั้งใจแน่วแน่และพยายามมากเพียงใด ความเป็นไปได้ที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมก็มีมากเท่านั้น

2. ความตั้งใจ หรือ ความตั้งใจกระทำพฤติกรรม (Intention or Behavioral Intention) ขึ้นอยู่กับตัวกำหนด 3 ตัว คือ เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม

2.1 เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the behavioral หรือ  $A_b$ ) เป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการกระทำนั้นๆ จัดได้ว่า  $A_b$  เป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors) และได้รับอิทธิพลหรือถูก จากผลรวมของผลคุณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลกรรมหรือผลของการกระทำ (Behavioral beliefs หรือ b) และการประเมินผลกรรมหรือผลของการกระทำ (Evaluation of consequences หรือ e)

2.2 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms หรือ SN) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้นๆ

SN ขึ้นอยู่กับผลรวมของผลคุณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มอ้างอิงต่อการกระทำของตน (Normative beliefs หรือ NB) ซึ่งหมายถึงความเชื่อที่ว่าบุคคลแต่ละคนที่อยู่ในกลุ่มอ้างอิงประสงค์จะให้ตนทำหรือไม่ทำพฤติกรรมนั้นเพียงใด และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to comply หรือ MC) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่า ตนต้องทำตามกลุ่มอ้างอิงแต่ละกลุ่มต้องการให้ตนทำเพียงไร กลุ่มอ้างอิงในที่นี้ หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญต่อบุคคลนั้น

2.3 การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived behavioral control หรือ PBC) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่า เป็นการยากหรือง่ายที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นๆ

PBC ขึ้นอยู่กับผลรวมของผลคุณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม (Control beliefs หรือ C) และการรับรู้การควบคุม (Perceived powers หรือ P) ความเชื่อเกี่ยวกับการ

ควบคุม หมายถึง ความเชื่อเกี่ยวกับการมีหรือไม่มีทรัพยากรหรือโอกาสที่จำเป็นในการทำพฤติกรรมซึ่งความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมนี้ได้รับอิทธิพลจาก

- 2.3.1 ประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นๆ ในอดีต
- 2.3.2 ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับการบอกเล่าจากผู้อื่นเกี่ยวกับพฤติกรรม
- 2.3.3 การสังเกตจากประสบการณ์ของเพื่อนและคนคุ้นเคย
- 2.3.4 มีตัวแปรอื่นๆ ที่เพิ่มหรือลด การรับรู้ความยากของการทำพฤติกรรมนั้น

ส่วนการรับรู้การควบคุม หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่า มีปัจจัยควบคุมบางอย่างที่สามารถเอื้ออำนวยหรือขัดขวางการแสดงพฤติกรรมนั้น

3. ความสำคัญเชิงสัมพันธ์ของเจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในการทำนายความตั้งใจกระทำพฤติกรรม อาจเปลี่ยนแปลงได้จากพฤติกรรมหนึ่งไปสู่พฤติกรรมหนึ่ง และจากบุคคลหนึ่งไปสู่อีกบุคคลหนึ่ง นั่นคือความตั้งใจกระทำพฤติกรรมอาจถูกกำหนดโดยเจตคติต่อพฤติกรรม ส่วนในบางพฤติกรรมความตั้งใจอาจได้รับอิทธิพลจากเจตคติต่อพฤติกรรม และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง แต่บางพฤติกรรมความตั้งใจอาจได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทั้งสามไล่เลี่ยกัน

4. กฎเกณฑ์ทั่วไปมีว่า หาก  $A_b$ , SN เป็นบวกเพียงไรและ PBC เป็นบวกด้วย บุคคลก็ควรมี Intention ที่หนักแน่นที่จะทำพฤติกรรมมากเท่านั้น ส่งผลให้การทำนายพฤติกรรมมีความแม่นยำขึ้น Ajzen (1988) เห็นว่า PBC มีความหมายในแง่แรงจูงใจสำหรับความตั้งใจ บุคคลที่เชื่อว่าเขาไม่มีทรัพยากรหรือโอกาสที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ มักจะไม่มี ความตั้งใจหนักแน่นที่จะทำพฤติกรรมนั้น แม้ว่าจะมี  $A_b$  เป็นบวกและเชื่อว่าคนที่มีความสำคัญสำหรับเขายอมรับให้เขาทำพฤติกรรมนั้นก็ตาม ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ PBC จะเป็นตัวร่วมกับ A และ SN ในการมีอิทธิพลต่อ Intention (ลูกศรที่บจาก  $A_b$ , SN และไปในภาพที่ 1 ถือเป็นภาค 1 ของทฤษฎี)

5. PBC อาจสัมพันธ์กับพฤติกรรมโดยตรง โดยไม่ผ่าน Intention โดยเฉพาะในกรณีที่บุคคลมี PBC ตรงกับความเป็นจริง (ลูกศรเส้นไขปลาในภาพที่ 1 ถือเป็นภาคที่ 2 ของทฤษฎี)

6. ในบางกรณี PBC อาจไม่ได้สะท้อนถึงความสามารถในการควบคุมอย่างแท้จริง ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่บุคคลนั้นมีข้อมูลน้อยเกี่ยวกับพฤติกรรมนั้น ข้อกำหนดในการทำพฤติกรรมหรือพฤติกรรมที่มีเปลี่ยนแปลงไปหรือกรณีที่มีตัวแปรใหม่ที่ไม่คุ้นเคยเกิดขึ้นในสถานการณ์ภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ การวัด PBC อาจเพิ่มความแม่นยำในการทำนายพฤติกรรมได้น้อย

7. บทบาทของความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม ทฤษฎีนี้จำแนกความเชื่อเป็น 3 ชนิด คือ

7.1 ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs) ซึ่งมีอิทธิพลต่อ  $A_B$  เป็นความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ หากบุคคลมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลของการกระทำทางบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ขณะที่บุคคลซึ่งเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลกระทบทางลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น

7.2 ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative beliefs) ซึ่งเป็นตัวกำหนด SN เป็นความเชื่อที่ว่าบุคคล หรือกลุ่มคนเฉพาะคิดว่าเขาควรหรือไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่มีความสำคัญสำหรับเขาคิดว่าเขาควรทำพฤติกรรมนั้น บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่มีความสำคัญสำหรับเขาคิดว่าเขาไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น เขาก็มีแนวโน้มที่จะไม่ทำพฤติกรรมนั้น

7.3 ความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม (Control beliefs) ซึ่งเป็นพื้นฐานของ PBC เป็นความเชื่อเกี่ยวกับการมีทรัพยากรและโอกาสมาก และมีอุปสรรคหรือสิ่งขัดขวางน้อยเพียงไร เขาก็ควรจะรับรู้ว่าเขาสามารถควบคุมพฤติกรรมได้มากเพียงนั้น

การที่จะเข้าใจพฤติกรรมได้จะต้องทำความเข้าใจสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ (Ajzen and Fishbein, 1980: 29-39) คือ

#### 1. พฤติกรรมและผล (Behavior versus Outcome)

ในการศึกษาพฤติกรรมที่เราสนใจนั้น เราจะต้องกำหนดให้ชัดเจนว่า จะศึกษาพฤติกรรมหรือผล เพราะทั้งสองอย่างนี้มีความแตกต่างกัน พฤติกรรมคือสิ่งที่บุคคลลงมือกระทำเอง แต่ผลอาจเกิดจากการกระทำของบุคคลส่วนหนึ่ง และเกิดจากปัจจัยอื่นๆ อีกส่วนหนึ่ง พฤติกรรมหลายๆ พฤติกรรมที่ต่างกัน อาจนำไปสู่ผลกระทบที่เหมือนกัน เช่น การลดน้ำหนัก อาจเกิดจากพฤติกรรมต่างๆ เช่น รับประทานอาหารที่มีแคลอรีต่ำ รับประทานยาที่แพทย์สั่ง งดอาหารบางมื้อ หรือออกกำลังกายโดยการวิ่งทุกวัน

#### 2. การกระทำเดี่ยวกับประเภทพฤติกรรม (Single Action versus Behavioral Categories)

บุคคลมักมองข้ามความแตกต่างระหว่างการกระทำเดี่ยวกับประเภทพฤติกรรม

2.1 การกระทำเดี่ยว (Single action) หมายถึง พฤติกรรมที่เฉพาะเจาะจงที่บุคคลกระทำ ซึ่งการนิยามการกระทำนั้นต้องให้ความชัดเจนเพียงพอที่ผู้สังเกตจะสังเกตได้ การกระทำบางอย่างสังเกตได้ง่าย เช่น การซื้อเครื่องดื่มชูกำลังลิโพ แต่การกระทำบางอย่างสังเกตยาก เช่น การอ่านคำเตือนเกี่ยวกับปริมาณการดื่มเครื่องดื่มชูกำลังบนสลากขวด

2.2 ประเภทพฤติกรรม (Behavioral categories) หมายถึง กลุ่มของการกระทำหลายๆ อย่างซึ่งเราไม่สามารถสังเกตพฤติกรรมได้โดยตรง ต้องสังเกตจากการกระทำเดี่ยว



ทั้งหลาย เช่น การควบคุมอาหาร ต้องสังเกตจากพฤติกรรมต่างๆ ดังนี้ คือ การรับประทานอาหาร การดื่มเครื่องดื่ม หรือการรับประทานยาลดความอ้วน ในการวัดประเภทพฤติกรรม จะต้องกำหนดการกระทำเดี่ยวให้ครอบคลุมประเภทพฤติกรรมที่ศึกษาให้มากที่สุด

### 3. องค์ประกอบของพฤติกรรม (Behavioral elements)

การกำหนดพฤติกรรมหรือการวัดพฤติกรรมที่จะศึกษา จำเป็นต้องคำนึงถึง

3.1 การกระทำ (Action) จะต้องกำหนดว่าเป็นการกระทำอย่างเดี่ยว เช่น การสวมหมวกนิรภัย การสูบบุหรี่ เป็นต้น หรือเป็นกลุ่มการกระทำ เช่น การออกกำลังกาย ซึ่งอาจประกอบด้วยกรกระทำย่อยๆ หลายกรกระทำ เป็นต้นว่า การว่ายน้ำ การตีกอล์ฟ การเล่นเทนนิส การวิ่ง หรือการเล่นฟุตบอล

3.2 เป้าหมาย (Target) หมายถึง เป้าหมายของการกระทำ เช่น การสวมหมวกนิรภัย อาจกำหนดเป้าหมายเป็นการให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัย

3.3 บริบท (Context) หมายถึง สถานการณ์หรือสถานที่ที่พฤติกรรมที่เราสนใจศึกษาจะเกิดขึ้น เช่น นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์

3.4 เวลา (Time) หมายถึง เวลาที่พฤติกรรมที่เราสนใจศึกษาจะเกิดขึ้น เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง

ในการกำหนดพฤติกรรมที่ศึกษา จะกำหนดให้มีความจำเพาะมากน้อยเพียงใดก็ได้ เพียงแต่การวัดตัวแปรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ก็ต้องวัดในระดับความจำเพาะที่สอดคล้องกัน ถ้าความจำเพาะของพฤติกรรมมีมาก การวัดพฤติกรรมก็จะมี ความแม่นยำมากขึ้น (Ajzen and Fishbein, 1980: 34)

### ความตั้งใจ หรือความตั้งใจกระทำพฤติกรรม (Intention or Behavioral Intention)

Ajzen and Fishbein (1980) ให้ความหมายของคำว่า ความตั้งใจ หรือ ความตั้งใจกระทำพฤติกรรม หมายถึง ความเป็นไปได้ที่บุคคลจะทำพฤติกรรมหนึ่งๆ

รุจา ภูไพบูลย์ (2547) กล่าวว่า ความตั้งใจที่จะกระทำ (Intention) หมายถึง การรับรู้โอกาสของการทำพฤติกรรมของตนว่าจะทำพฤติกรรมหรือไม่ทำพฤติกรรมในอนาคต เช่น ประเมินความตั้งใจในช่วง 6 เดือนข้างหน้าจะสวมถุงยางอนามัยทุกครั้งที่มีเพศสัมพันธ์หรือไม่

ดังนั้น ความตั้งใจ หรือ ความตั้งใจกระทำพฤติกรรม หมายถึง ความตั้งใจของบุคคลที่พยายามจะกระทำพฤติกรรมนั้นในอนาคต ซึ่ง Ajzen and Fishbein (1980) กล่าวว่า ความตั้งใจเป็นปัจจัยการจูงใจที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม ความตั้งใจจะเป็นตัวบ่งชี้ว่าบุคคลได้ทุ่มเทความ

พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ยิ่งบุคคลมีความตั้งใจแน่วแน่และพยายามมากเพียงใด ความเป็นไปได้ที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมก็มีมากเท่านั้น

ในการวัดความตั้งใจกระทำพฤติกรรมคือความสอดคล้องกับพฤติกรรมในแง่การกระทำ เป้าหมาย เวลา และบริบท นอกจากนี้หากเป็นการศึกษาประเภทพฤติกรรมการวัดความตั้งใจก็ต้องทำให้ครอบคลุมการกระทำเดียวที่ครบถ้วนในประเภทพฤติกรรมที่ศึกษามีวิธีการวัดความตั้งใจดังนี้

### การวัดความตั้งใจ

การวัดความตั้งใจแบ่งอย่างกว้างเป็น 2 ประเภท คือ

1. การวัดความตั้งใจในการเลือกแบ่งย่อยได้เป็น 2 แบบ คือ

1.1 การวัดจากทางเลือก 2 ทาง เช่น

ฉัน ( ) ตั้งใจจะไปใช้สิทธิออกเสียงเลือกตั้งในการเลือกตั้งในการเลือกตั้ง

คราวหน้า

( ) ตั้งใจจะไม่ไป

หรือ

นอกจากนี้ในงานวิจัยจำนวนมากที่นิยมให้ผู้ตอบ ตอบในมาตราที่ง่ายกว่า เป็นมาตราจำแนกความหมาย (Semantic differential scale) ของ Osgood โดยใช้คำคุณศัพท์ขั้วคู่ (Bipolar) และผู้วิจัยใช้มาตรวัดแบบนี้ในแบบสอบถาม เช่น

ฉันตั้งใจจะไปใช้สิทธิออกเสียงเลือกตั้งในการเลือกตั้งคราวหน้า

เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้

มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก

2 อย่าง

1.2 การวัดจากทางเลือกหลายทางเลือก เช่น

ในโอกาสหน้าฉันมีความตั้งใจจะซื้อยาสี่พันตรา

..... ไกลซ์ติด

..... ดาร์ลี

..... คอลเกต

..... อื่นๆ คือ.....

..... ซิลเท็มม่า

..... ไม่ซื้อ

2. การวัดความตั้งใจในด้านความดี เป็นแนวความคิดที่ขนานกับการวัดพฤติกรรม คือ การวัดความตั้งใจในเชิงความดีสมบูรณ์ และความดีสัมพัทธ์

2.1 การวัดความตั้งใจในเชิงความดีสมบูรณ์ เช่น

ในเดือนหน้าฉันตั้งใจจะสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ไปเรียน....

วัน

2.2 การวัดความตั้งใจในเชิงความดีสัมพัทธ์ เช่น

ในเดือนหน้าฉันตั้งใจจะสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ไปเรียนในจำนวนวันที่คิดเป็นร้อยละ.....

ทั้งนี้ Ajzen และ Fishbein (1980) เสนอว่า การวัดความตั้งใจของบุคคลเพื่อนำมาใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคล ไม่สามารถนำมาใช้ทำนายขอบข่าย (Extent) ขนาด (Magnitude) หรือ ความถี่ของพฤติกรรมได้ คงทำนายได้เพียงว่าบุคคลทำหรือไม่ทำพฤติกรรมนั้นๆ

ตามแนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผน กล่าวว่าความตั้งใจขึ้นอยู่กับตัวกำหนด 3 ตัว คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Ajzen, 1988)

**เจตคติ หรือ เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward The Behavior หรือ  $A_b$ )**

เจตคติต่อพฤติกรรม คือ การจูงใจ โน้มโน้มให้ตอบสนองที่หมายของเจตคติในลักษณะของความชอบหรือความไม่ชอบอย่างคงเส้นคงวาโดยผ่านการเรียนรู้ ซึ่งเป็นตัวกำหนดหรือองค์ประกอบด้านบุคคล หรือธรรมชาติของบุคคลที่เกี่ยวกับการประเมินทั้งในด้านบวกและด้านลบหรือด้านดีหรือไม่ดีของบุคคลนั้นต่อการกระทำพฤติกรรม เป็นการแสดงออกง่ายๆ ถึงการตัดสินใจของบุคคลว่า พฤติกรรมนั้นดีหรือเลว ชอบหรือต่อต้านการกระทำนั้น

กล่าวโดยสรุป เจตคติต่อการกระทำพฤติกรรม หมายถึง การประเมินทางบวกหรือทางลบของบุคคลต่อการกระทำนั้นหรือเป็นความรู้สึกโดยรวมของบุคคลที่เป็นทางบวกหรือลบ หรือการตัดสินใจว่าเป็นสิ่งที่ดีหรือเลวของบุคคลต่อการกระทำพฤติกรรม สนับสนุนหรือต่อต้านการกระทำนั้นๆ (Ajzen and Fishbein, 1980: 56)

โดยทั่วไป ถ้าบุคคลมีเจตคติทางบวกต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นมากเท่าใดบุคคลก็ควรมีความตั้งใจหนักแน่นที่จะทำพฤติกรรมมากเท่านั้นหรือในทางตรงข้าม ถ้าบุคคลมีเจตคติทางลบต่อการกระทำพฤติกรรมมากเพียงใดบุคคลก็ควรมีความตั้งใจหนักแน่นที่จะไม่ทำพฤติกรรมมากเพียงนั้น เจตคติต่อการกระทำจัดได้ว่าเป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors) และได้รับอิทธิพลจากหรือถูกกำหนดโดยผลรวมของผลคุณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ

(Behavioral beliefs หรือ b) และ การประเมินผลของการกระทำ (Outcome evaluations หรือ e.)

ในการศึกษาเจตคติตามแนวทางทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen ที่ยังคงศึกษาตามแนวทางทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Fishbein และ Ajzen กล่าวว่าเจตคติเป็นองค์ประกอบส่วนบุคคลที่กำหนดความตั้งใจของบุคคลที่มีต่อการกระทำพฤติกรรมต่างๆ

### องค์ประกอบของเจตคติ

โดยทั่วไปเจตคติประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ (Ajzen, 1988: 5-7)

1. องค์ประกอบด้านความคิดและสติปัญญา (Cognitive component) เป็นความคิดการใช้ปัญญาเป็นการตอบสนองต่อบุคคลในลักษณะของการรับรู้อันสืบเนื่องมาจากความคิด ความเชื่อ ความรู้และความเข้าใจ

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึกและอารมณ์ (Affective component) เป็นความรู้สึกด้านอารมณ์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับสิ่งเร้าต่างเป็นผลจากการที่บุคคลประเมินผลสิ่งเร้านั้น

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavior component) คือ ความโน้มเอียงที่บุคคลจะตอบสนองต่อสิ่งเร้าในทิศทางเดียวกันหรือตรงกันข้ามขึ้นอยู่กับความเชื่อ

### การวัดเจตคติต่อพฤติกรรม

Ajzen and Fishbein (1980) เสนอการวัดเจตคติต่อการกระทำพฤติกรรม 2 วิธี คือ การวัดเจตคติต่อพฤติกรรมโดยทางตรงและโดยทางอ้อมหรือวัดจากความเชื่อ (Belief based measure) เจตคติที่วัดโดยทางอ้อมจากความเชื่อเป็นตัวกำหนดเจตคติทางตรงและเจตคติทางตรงเป็นตัวทำนายความตั้งใจกระทำพฤติกรรม

1. การวัดเจตคติทางตรง ( $A_B$ ) Ajzen และ Fishbein (1980: 54-55; Ajzen 1988: 8-13) เสนอว่า การวัดเจตคติทางตรงนี้สามารถใช้มาตรวัดเจตคติมาตรฐานอื่นๆ เช่น มาตรการรวมการประมาณค่าของลิเคิร์ต มาตรการภาคปรากฏเท่ากันของเธอร์สไตน์ หรือมาตรกัตต์แมน เข้ามาวัดแทนก็ได้ แต่มาตรที่นิยมใช้กันมาก คือ มาตรจำแนกความหมาย (Semantic differential scale) ของ Osgood โดยใช้คำคุณศัพท์ขั้วคู่ (Bipolar) และมิติการประเมินในการวัดเจตคติ แม้ว่าการจำกัดการวัดเจตคติอยู่กับการประเมินเพียงอย่างเดียวอาจไม่ได้จับภาพซับซ้อนของเจตคติได้หมด แต่ก็ถือว่าได้จับภาพส่วนที่สำคัญที่สุดของเจตคติได้

นอกจากนี้การวัดเจตคติและความเชื่อต่อพฤติกรรมจะต้องเป็นการวัดระดับบุคคลไม่ใช่การวัดระดับทั่วไป เช่น

เจตคติของฉันต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์คราวหน้าเป็น

บวก \_\_\_\_\_ลบ

หรือ

การใช้หมวกนิรภัยขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์คราวหน้าสำหรับฉัน คือ

ดี \_\_\_\_\_เลว

โง่ \_\_\_\_\_ฉลาด

น่าพอใจ \_\_\_\_\_ไม่น่าพอใจ

2. การวัดเจตคติทางอ้อมหรือเจตคติที่วัดจากความเชื่อ (Ajzen and Fishbein, 1980: 62-73; 1988: 8-13) เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า เจตคติต่อสิ่งใดถูกจำกัดโดยความเชื่อที่มีต่อสิ่งนั้นๆ การวัดความเชื่อซึ่งมีบทบาทในการวัดเจตคติดังนี้

ความเชื่อ (Belief) เปรียบเทียบได้กับองค์ประกอบทางปัญญา (Cognitive) เช่นเดียวกับความคิด ความรู้ และความคิดเห็น ในขณะที่เจตคติ หมายถึง การประเมินที่หมายออกมาในรูปของความรู้สึก ชอบหรือไม่ชอบ แต่ความเชื่อเป็นตัวแทนของข้อมูลที่หมาย Ajzen และ Fishbein (1980) ได้ให้คำจำกัดความของความเชื่อไว้ว่า คือ การเชื่อมโยงโดยอัตนัย (Subjective association) ของบุคคลระหว่างที่หมาย (Object) ของความเชื่อกับลักษณะบางอย่าง (Attributes) คำว่าที่หมาย หมายถึง แง่มุมใดๆในโลกของบุคคล (คล้ายกับคำว่าที่หมายของเจตคติ) เช่น ที่หมายของความเชื่ออาจเป็นวัตถุบุคคล มโนทัศน์ สถาบัน สถานที่ ฯลฯ ส่วนลักษณะบางอย่างก็มีความหมายกว้างรวมถึงลักษณะทางกายภาพ คุณภาพ ลักษณะในตัว เป็นต้น

Ajzen และ Fishbein (1980) ระบุว่า เจตคติถูกกำหนดโดยผลรวมของผลคุณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ หรือ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs = b) กับการประเมินผลของการกระทำ (Outcome evaluations หรือ e<sub>i</sub>)

ความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ หรือ ความเชื่อเกี่ยวกับเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs = b) มักเป็นความเชื่อเฉพาะที่บุคคลเชื่อหรือไม่เชื่อว่า การทำพฤติกรรมที่ กำลังพิจารณาจะนำไปสู่พฤติกรรมหนึ่งๆ

ในการวิจัยตามแนวคิดทฤษฎี Ajzen และ Fishbein (1980) ได้เสนอแนวทางหาความเชื่อเหล่านี้ไว้ด้วย คือ ต้องวิเคราะห์หา "ความเชื่อเด่นชัด" (Model salient beliefs) ซึ่งเป็นตัวกำหนดเจตคติของบุคคลก่อน เนื่องจากคนแต่ละคนมีความเชื่อเกี่ยวกับที่หมายหนึ่งจำนวน

มากมาย แต่มีความเชื่อจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่ส่งผลในการกำหนดเจตคติต่อที่หมายนั้น เรียกว่า "ความเชื่อเด่นชัด" (Salient beliefs) ที่เกิดจากการกระตุ้นความเชื่อ ทำได้โดยให้กลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษาหรือประเมิน ตอบแบบสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม เพื่อให้ผู้ตอบบอกถึงผลดี ผลเสีย หรือ ข้อดี ข้อด้อย หรือ ข้อได้เปรียบ ข้อเสียเปรียบ หรือประเด็นอื่นๆเกี่ยวกับผลของการกระทำพฤติกรรมเป้าหมาย โดยจะต้องมีความตรงกันกับพฤติกรรมที่ต้องการประเมินในองค์ประกอบด้าน การกระทำ เป้าหมาย บริบท และเวลา จึงจะได้ชุดของความเชื่อเด่นชัดที่เป็นพื้นฐานของเจตคติที่มีต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ เช่น ต้องการหาความเชื่อเด่นชัดที่เป็นตัวกำหนดเจตคติของบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัยใน 1 เดือนข้างหน้า คำถามควรเป็นดังนี้

- ก. ท่านมีความเชื่ออย่างไรบ้างเกี่ยวกับข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบในการที่ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยใน 1 เดือนข้างหน้า
- ข. มีอะไรอีกบ้างที่ท่านคิดว่าสัมพันธ์หรือเกี่ยวกับการที่ท่านจะสวมหมวกนิรภัยใน 1 เดือนข้างหน้า

จากคำถามข้างต้นนี้ไปถามกลุ่มคนที่คล้ายกับกลุ่มตัวอย่างประมาณตั้งแต่ 30 คนขึ้นไป แล้ววิเคราะห์เนื้อหาของความเชื่อต่างๆ ที่ต้องระบุ ความเชื่อใดมีลักษณะที่คล้ายกันจัดเข้าไว้ในกลุ่มเดียวกัน แล้วเรียงลำดับความดีจากสูงสุดไปสู่ต่ำสุด เหนือในการเลือกความเชื่อไปใช้ในการสร้างมาตรมี 3 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 เลือกความเชื่อที่มีความดีสูงสุด 10 ถึง 12 ความเชื่อ

วิธีที่ 2 เลือกความเชื่อที่กลุ่มตัวอย่างร้อยละในระดับหนึ่งกล่าวถึง เช่น ที่กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10 ถึง 12 กล่าวถึง

วิธีที่ 3 เลือกความเชื่อที่มีความดีสูงตามลำดับลงไป ให้ได้ความดีสะสมประมาณร้อยละ 75 วิธีนี้เป็นวิธีที่ทำตามอำเภอใจน้อยที่สุด (Ajzen and Fishbein, 1980)

ความเชื่อเด่นชัดเป็นความเชื่อที่เกิดขึ้นในลำดับแรกๆ โดยทั่วไปความเชื่อ 5-9 ข้อความแรกจะเป็นความเชื่อเด่นชัดต่อที่หมายในขณะนั้น จากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ความเชื่อเด่นชัดนี้อาจเปลี่ยนแปลงไปได้ คือ อาจมีความหนักแน่นมากขึ้นหรือน้อยลง หรืออาจถูกความเชื่ออื่นๆ มาแทนที่ ตามแนวทฤษฎีถือว่าความเชื่อเด่นชัดทุกตัวเป็นความเชื่อที่สำคัญความแตกต่างในด้านระดับความสำคัญจะแสดงออกมาในการวัดความหนักแน่นของความเชื่อ

ความหนักแน่นของความเชื่อ (Belief strength) คือ ความมากน้อยของความสัมพันธ์ระหว่างที่หมายกับลักษณะต่างๆ ตำแหน่งของความเชื่อเด่นชัดในลำดับชั้นที่จัดไว้ จะมีความสัมพันธ์กับความหนักแน่นของความเชื่อ ส่วนความหนักแน่นของความเชื่อที่ไม่เด่นชัดจะไม่สัมพันธ์กับตำแหน่งในลำดับชั้นนั้นหมายความว่า การวัดความหนักแน่นของความเชื่อ จะเป็นตัวบ่งชี้ความเด่นชัดของความเชื่อ

ดังนั้นเมื่อต้องการทราบเจตคติของบุคคลต่อพฤติกรรมจึงจำเป็นต้องประเมินความเชื่อเด่นชัด Ajzen และ Fishbein (1980) แนะนำให้นำความเชื่อเหล่านี้มาสร้างเป็นมาตรการประเมินความหนักแน่นของความเชื่อ และการประเมินผลของการกระทำ โดยใช้คำคุณศัพท์ที่เป็นขั้วคู่ประกอบด้วยมาตร 7 ช่วง ดังตัวอย่างเช่น

1. ความเชื่อเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย

1.1 การสวมหมวกนิรภัยทำให้ผลข้างเคียงรุนแรง

เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

1.2 การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง

เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

2. การประเมินผลเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย

2.1 ผลข้างเคียงรุนแรงสำหรับฉันเป็นสิ่งที่

ดี \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ ไม่ดี  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

2.2 การป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองสำหรับฉันเป็นสิ่ง

ดี \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ ไม่ดี  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

โดยให้คะแนนดังนี้

ด้านคำตอบ	บวกมากให้คะแนนเท่ากับ	7
	บวกปานกลางให้คะแนนเท่ากับ	6
	บวกน้อยให้คะแนนเท่ากับ	5
	ไม่ใช่ทั้งสองอย่างให้คะแนนเท่ากับ	4
	ลบน้อยให้คะแนนเท่ากับ	3
	ลบปานกลางให้คะแนนเท่ากับ	2
	ลบมากให้คะแนนเท่ากับ	1

ประเด็นหนึ่งที่ Ajzen และ Fishbein (1980) เน้นมากเป็นพิเศษ คือ การวัดเจตคติและการวัดความเชื่อที่จะนำไปทำนายความตั้งใจกระทำพฤติกรรมจะต้องเป็นการวัดระดับบุคคล (Personal measure) ตัวอย่างเช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยของฉันเป็นอันตรายต่อศีรษะและสมองของฉัน จะวัดเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของฉัน ไม่ใช่ การวัดระดับทั่วไป (General measure) ตัวอย่างเช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นอันตรายต่อร่างกาย จะวัดเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำและการประเมินผลของการกระทำกับเจตคติต่อการกระทำพฤติกรรม สามารถเขียนเป็นสมการได้ว่า

$$A_B = f\left(\sum_{i=1}^n b_i e_i\right)$$

- $A_B$  = เจตคติต่อการกระทำพฤติกรรม  
 $b_i$  = ความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ  $i$   
 $e_i$  = การประเมินผลของการกระทำ  $i$   
 เมื่อ  $n$  คือ จำนวนความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms หรือ SN) (Ajzen and Fishbien, 1980: 73-76)

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขา ต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้นๆ หรือกล่าวคือเป็นปัจจัยทางสังคม ได้แก่ อิทธิพล



ของสิ่งแวดล้อมทางสังคมที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคล สิ่งแวดล้อมในที่นี้ หมายถึง บุคคลสำคัญ ใกล้ชิดที่มีความสำคัญต่อบุคคลนั่นเอง

### การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง

Ajzen และ Fishbein (1980) เสนอวิธีการวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไว้ 2 วิธี คือ

1. การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เป็นการประเมินความเชื่อของบุคคลที่มีต่อความคิดเห็นของบุคคลส่วนมากที่มีความสำคัญสำหรับเขา คิดว่าเขาควรหรือไม่ควรกระทำพฤติกรรมนั้นๆ รูปแบบหนึ่งที่ใช้กัน ดังตัวอย่างเช่น

“คนส่วนมากที่มีความสำคัญต่อฉัน คิดว่าฉันควรเลือกสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์”

ฉันควร \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ ฉันไม่ควร  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

“บุคคลส่วนมากที่มีความสำคัญต่อฉัน คิดว่าฉันควรเลือกสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์”

เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

2. การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม ได้จากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มอ้างอิงต่อการกระทำของตน (Normative beliefs หรือ NB) และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to comply หรือ MC) จากทฤษฎีการกระทำตามแผน SN ขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มอ้างอิงต่อการกระทำของตน (Normative beliefs หรือ NB) ซึ่งหมายถึง ความเชื่อของบุคคลที่ว่า บุคคลเฉพาะหรือกลุ่มคนเฉพาะคิดว่าเขาควรทำหรือไม่ควรกระทำพฤติกรรมนั้น และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to comply หรือ MC) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าตนต้องทำตามกลุ่มอ้างอิงแต่ละกลุ่มต้องการให้ตนทำเพียงใด กลุ่มอ้างอิงในที่นี้หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญต่อบุคคลนั้น

จะเห็นได้ว่าความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงนี้ จะเกี่ยวข้องกับบุคคลหรือกลุ่มคนที่เฉพาะเจาะจงมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงซึ่งเป็น ความเชื่อเกี่ยวกับบุคคลส่วนมากที่มีความสำคัญสำหรับเขา (Ajzen and Fishbein, 1980: 73) การหาความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง อาจทำได้โดยการถามคำถามต่อไปนี้

“ท่านคิดว่าใคร (เช่น พ่อแม่ อาจารย์ เพื่อน เพื่อนร่วมงานและบุคคลอื่นๆ) ที่มีผลต่อท่าน คิดว่าท่านควรสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์”

จากนั้นทำการคัดเลือกความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงเป็นกลุ่มอ้างอิงเด่นชัด เช่นเดียวกับการคัดเลือกความเชื่อเด่นชัด โดยพิจารณาเฉพาะความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงที่มีความถี่สูง เมื่อได้กลุ่มอ้างอิงที่เด่นชัดแล้วก็สามารถนำไปสร้างมาตรวัดความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงได้ ดังตัวอย่างเช่น

“เพื่อนของฉันคิดว่าฉันควรสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์”  
 เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

และในกรณีการสร้างมาตรวัดแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ดังตัวอย่างเช่น

“โดยทั่วไป ฉันต้องการทำในสิ่งที่เพื่อนของฉันต้องการให้ทำ”  
 เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

จากนั้นนำคะแนนความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (NB<sub>j</sub>) คูณกับคะแนนแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (MC<sub>j</sub>) จะเป็นคะแนนความหนักแน่นของความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงแต่ละข้อ เมื่อหาผลรวมของผลคูณจะเป็นคะแนนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง

ในการวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง จะต้องมีความสอดคล้องกันในแง่ของการกระทำ เวลา เป้าหมาย และบริบท ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงกับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงกับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงและแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงสามารถเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$SN = f \left( \sum_{j=1}^n NB_j MC_j \right)$$

SN = การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง  
 NB<sub>j</sub> = ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง j  
 MC<sub>j</sub> = แรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง j  
 เมื่อ n คือ จำนวนกลุ่มอ้างอิง

### การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC)

การรับรู้ของบุคคลว่าเป็นการยากหรือง่ายที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ เป็นการสะท้อนจากประสบการณ์ในอดีต และการคาดคะเนปัจจัยเอื้ออำนวยและสิ่งขัดขวางหรืออุปสรรค (Ajzen, 1980: 132 อ้างถึงใน ธีระพร อุวรรณโณ, 2535) ทฤษฎีการกระทำตามแผนไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับจำนวนของการควบคุมภายใต้สถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง แต่พิจารณาความเป็นไปได้จากผลของการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมที่มีต่อการบรรลุถึงเป้าหมายพฤติกรรม ซึ่งการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมจะแปรผันไปตามสถานการณ์และการกระทำ

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในทฤษฎีนี้ มีความหมายในแง่แรงจูงใจสำหรับความตั้งใจ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวทำให้ทฤษฎีการกระทำตามแผนเข้าช้อนกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมนี้จะทำหน้าที่เป็นตัวทำนายความตั้งใจกระทำพฤติกรรม นอกเหนือจากเจตคติต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล โดย Ajzen หวังว่า ทฤษฎีการกระทำตามแผนจะขยายไปครอบคลุมพฤติกรรมต่างๆ ได้กว้างขวางขึ้น

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสอดคล้องเป็นอย่างดีกับแนวคิดเรื่องการรับรู้ความสามารถของตน (Self-efficacy) ของ Bandura (1977 cited in Ajzen, 1985) ต่างกันตรงแนวความคิดที่ว่า การรับรู้ความสามารถของตนจะเน้นถึงปัจจัยภายในของแต่ละบุคคลในขณะที่การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมจะเน้นทั้งปัจจัยภายใน (เช่น ความสามารถ ข้อมูล ทักษะ) และปัจจัยภายนอก (เช่น เวลา โอกาส การขึ้นอยู่กับคนอื่น) ซึ่งการรับรู้เกี่ยวกับความสามารถของตนนี้จะเกี่ยวข้องกับการรับรู้ว่า ตนสามารถแสดงพฤติกรรมนั้นได้ตามการคาดคะเนของตนภายใต้สถานการณ์หนึ่งๆ หรือไม่ หรือทำได้ในระดับใด

## การวัดการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม

ในปี ค.ศ. 1986 Ajzen และ Madden (ธีระพร อุวรรณโณ, 2535) ได้เสนอรูปแบบของ ทฤษฎีการกระทำตามแผนและทดสอบทฤษฎีขึ้นเป็นครั้งแรกโดยเสนอวิธีวัด 2 วิธี ดังนี้

### 1. การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมโดยตรง

เป็นการสะท้อนถึงความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อการรับรู้ความยากง่ายในการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ โดยถามให้กลุ่มตัวอย่างตอบถึงความรู้สึกเกี่ยวกับความสามารถที่เขา จะควบคุมการกระทำนั้น บนมาตราวัด 7 ช่วง ที่มีคำตอบ 2 ขั้ว ดังตัวอย่างเช่น

"สำหรับฉันการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่"

ยาก \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ ง่าย  
 มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก  
 2 อย่าง

2. การวัดการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมทางอ้อม ได้รับอิทธิพลจากความเชื่อเช่นเดียวกับ เจตคติและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง แต่เป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรม (Control beliefs หรือ C) และการรับรู้การควบคุม (Perceived powers หรือ P) ซึ่งความเชื่อ เกี่ยวกับการควบคุมที่เป็นตัวกำหนดความตั้งใจนี้ เป็นความเชื่อเกี่ยวกับการมีหรือไม่มีทรัพยากร หรือโอกาส ความเชื่อเหล่านี้อาจได้รับอิทธิพลจาก

- 2.1 ประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นๆ ในอดีต
- 2.2 ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับการบอกเล่าจากผู้อื่นที่เกี่ยวข้อง

พฤติกรรมนั้นๆ

- 2.3 การสังเกตจากประสบการณ์ของเพื่อนและคนคุ้นเคย
- 2.4 มีตัวแปรอื่นๆ ที่เพิ่มหรือลด การรับรู้ความยากของการทำ

พฤติกรรมนั้น

ส่วนการรับรู้การควบคุม หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่ามีปัจจัยควบคุมการกระทำ พฤติกรรมนั้นที่เป็นปัจจัยส่งเสริมหรือขัดขวางการแสดงพฤติกรรมนั้น

สำหรับวิธีการหาความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม ก็ใช้วิธีการเดียวกับการหาความเชื่อ เด่นชัดของเจตคติต่อพฤติกรรมและความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง โดยการถามคำถามให้กลุ่มที่มี ลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างตอบเกี่ยวกับปัจจัยสนับสนุนหรือขัดขวางต่อการทำพฤติกรรม นั้น ดังตัวอย่างเช่น

“ท่านคิดว่าหากท่านสวมหมวกนิรภัย มีปัจจัยอะไรส่งเสริมหรือขัดขวาง การกระทำดังกล่าวของท่าน”

จากนั้นนำมาคัดเลือกหาปัจจัยเด่นชัดที่มีความถี่สูง แล้วนำมาสร้างเป็น มาตรฐานวัดความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม

ดังตัวอย่างเช่น

“เมื่อฉันมีโอกาส ฉันจะสวมหมวกนิรภัย”

เป็นไปได้ \_\_\_\_\_ เป็นไปไม่ได้

มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก

2 อย่าง

และสร้างมาตรฐานวัดการรับรู้การควบคุม ดังตัวอย่างเช่น

“การมีโอกาสในการสวมหมวกนิรภัย สำหรับฉันเป็นสิ่งที่”

ง่าย \_\_\_\_\_ ยาก

มาก ปานกลาง น้อย ไม่ใช่ทั้ง น้อย ปานกลาง มาก

2 อย่าง

จากนั้นนำคะแนนความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรม (Control beliefs หรือ C) คูณกับการรับรู้การควบคุม (Perceived powers หรือ P) จะเป็นคะแนนความหนักแน่น ของความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมและการรับรู้การควบคุมแต่ละข้อ เมื่อหาผลรวมของ ผลคูณดังกล่าวจะเป็นคะแนนการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมทางอ้อม

ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมกับความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม สามารถเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$PBC = \sum_{k=1}^n C_k P_k$$

PBC = การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม

$C_k$  = ความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม k

$P_k$  = การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุม k

เมื่อ n คือ จำนวนปัจจัยที่ส่งเสริมหรือขัดขวาง

ความตั้งใจของบุคคลจะขึ้นกับความสำคัญเชิงสัมพัทธ์ขององค์ประกอบทั้ง 3 ของแต่ละบุคคล โดยที่องค์ประกอบทั้งสาม คือ เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม จะมีน้ำหนักที่บ่งบอกถึงความสำคัญเชิงสัมพัทธ์ที่เป็นตัวกำหนดความตั้งใจ (ซึ่งมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมอีกทอดหนึ่ง) ในบางพฤติกรรมอาจพบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมมีอิทธิพลต่อความตั้งใจมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม บางพฤติกรรมพบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีอิทธิพลต่อความตั้งใจมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง หรือเจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีอิทธิพลต่อความตั้งใจพอๆ กัน (Ajzen, 1991 อ้างถึงใน พัชราวดี ทองเนื่อง, 2548)

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยสนใจศึกษาความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความตั้งใจของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ดังนี้

### 2.3 ความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย

ทฤษฎีการกระทำตามแผน ของ Ajzen (1985) กล่าวว่า การกระทำพฤติกรรมใดๆ ถูกกำหนดโดยความตั้งใจ และความตั้งใจในการกระทำพฤติกรรมจะถูกกำหนดโดยเจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม โดยมีอิทธิพลหรือน้ำหนักของความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งสามร่วมด้วย

ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ ความเชื่อของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐเกี่ยวกับความเป็นไปได้ที่จะพยายามกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยการแสดงออกหรือกระทำการสวมหมวกนิรภัย โดยความตั้งใจมีความสัมพันธ์กับเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม

### 2.4 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

ตามแนวคิดของ Ajzen และ Fishbein (1980 อ้างถึงใน พัชราวดี ทองเนื่อง, 2548) หมายถึง การประเมินทางบวก – ลบของบุคคลต่อการกระทำนั้น หรือเป็นความรู้สึกโดยส่วนรวมของบุคคลที่เป็นทางบวก – ลบ หรือสนับสนุนต่อต้านการกระทำนั้นๆ เจตคติจัดได้ว่าเป็นปัจจัย

ส่วนบุคคล และได้รับอิทธิพลหรือถูกกำหนดโดยความเชื่อเกี่ยวกับผลกระทบหรือผลของการกระทำ (Behavioral beliefs) และการประเมินผลกระทบหรือผลของการกระทำ (Outcome evaluations)

เจตคติของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐต่อการสวมหมวกนิรภัย คือ การประเมินทางบวกหรือลบของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเจตคติทางบวกของนักศึกษาต่อการสวมหมวกนิรภัย คือ นักศึกษาเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บของศีรษะและสมองได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่า นักศึกษาที่มีการรับรู้เรื่องผลกระทบของการไม่สวมหมวกนิรภัยในระดับสูงขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยมากกว่านักศึกษาที่มีการรับรู้ในระดับต่ำ สอดคล้องกับการศึกษาของ Nakahara et al. (2005) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับผลของการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงและเสียชีวิต ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับข้อมูล แต่ถ้านักศึกษามีเจตคติทางลบ คือ นักศึกษาเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลทางลบต่อตัวนักศึกษา จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยลดลง ดังการศึกษาของ Jonathan et al. (2001) เกี่ยวกับอุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาใน Southeastern ประเทศสหรัฐอเมริกา คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สุขสบาย นำรำคาญ ร้อน ไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย ทำให้ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยลดลง

## 2.5 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย

ตามแนวคิดของ Ajzen และ Fishbein (1980) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าบุคคลอื่นๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้น ซึ่งการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ของบุคคลต่อแรงผลักดันทางสังคมในการกระทำนั้น โดยบุคคลที่มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากในการกระทำนั้นๆ จะทำให้นักศึกษานั้นมีความตั้งใจกระทำพฤติกรรมนั้น (McKinlay et al., 2001 อ้างถึงในพัชราวดี ทองเนื่อง, 2548)

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐ หมายถึง ความเชื่อของนักศึกษาว่าบุคคลที่มีความสำคัญและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษา เช่น พ่อแม่ เพื่อน อาจารย์ เป็นต้น คิดว่านักศึกษาควรหรือไม่ควรสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาของ Fatimah et al. (1997) พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนแก่ผู้ปกครองจะมีส่วนช่วยให้นักศึกษามีความรู้และป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรได้ซึ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยอื่นๆ ที่พบว่า กลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษาให้สวม

หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์คือ พ่อแม่ เพื่อน และเพื่อนร่วมงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจของนักศึกษาต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (McKinalay et al., 2001 อ้างถึงในพัชรราวดี ทองเนื่อง, 2548; กัลยานี วัชรโรสินธุ์, 2535; วสันต์ บุญหนุน, 2546)

## 2.6 การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

ตามแนวคิดของ Ajzen (1985; ธีระพร อุวรรณโณ, 2535) การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าเป็นการยากหรือง่ายที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นๆ มีปัจจัยส่งเสริมหรือขัดขวาง คือ ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก โดยปัจจัยภายในที่บุคคลนั้นรับรู้ว่าเป็นตัวเองมีข้อมูล มีความสามารถ มีความรู้สึกว่าจะสามารถควบคุมการกระทำพฤติกรรมนั้นได้ และปัจจัยภายนอกที่บุคคลนั้นรับรู้ว่ามีเวลา และมีโอกาสที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น หรือบุคคลรับรู้ว่าการกระทำพฤติกรรมนั้นต้องขึ้นกับผู้อื่น ถ้าบุคคลรับรู้ว่าจะมีความสามารถในการควบคุมการกระทำพฤติกรรมนั้นได้มากกว่าเท่าใด ก็มีความเป็นไปได้ที่บุคคลจะกระทำพฤติกรรมนั้น

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐ หมายถึง การที่นักศึกษารับรู้ว่าเป็นสิ่งที่ยากหรือง่ายในการควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นั่นคือ นักศึกษามหาวิทยาลัยที่รับรู้ว่าการควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่ง่าย นักศึกษามหาวิทยาลัยจะมีความตั้งใจที่จะพยายามสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่า นักศึกษาที่รับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ง่ายและสามารถควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัยก็จะพยายามและมีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย และถ้า นักศึกษาที่รับรู้ว่าการควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่ยาก ก็จะไม่มีความตั้งใจที่จะพยายามสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

## 3. หมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หรือ หมวกกันน็อค เป็นอุปกรณ์ป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถลดอัตราการบาดเจ็บโดยเฉพาะบริเวณศีรษะได้อย่างมาก ดังนั้น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรมีความรู้ในการเลือกหาหมวกที่มีมาตรฐาน และเหมาะสมต่อการใช้งาน



ชนิดของหมวกนิรภัย มี 3 ชนิด คือ (โรงพยาบาลสรรพสิทธิประสงค์ อุบลราชธานี, 2548)

1. หมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า (Full Face Helmet) เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้าตรงตำแหน่งตา เท่านั้น มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า



2. หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (Jet Helmet) เป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง และด้านหลัง เสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาถึงปลาย คาง และมีสายรัดคาง



3. หมวกนิรภัยชนิดครึ่งศีรษะ (Half Helmet) เป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลัง เสมอระดับหู คลุมได้ครึ่งศีรษะ มีสายรัดคาง หมวกชนิดนี้สามารถป้องกันได้ เฉพาะศีรษะส่วนบน เท่านั้น



### การเลือกใช้หมวกนิรภัย

1. เลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก. 369-2539)
2. เลือกขนาดของหมวกให้พอดีกับขนาดของศีรษะโดยการทดลองสวมหมวก คาดสายรัดคางให้แน่น และทดสอบโดยการผลัก หมวกไปทางด้านหน้า และด้านหลัง ถ้าขอบหมวกเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลาง ศีรษะหรือมากกว่านั้น ควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่ให้พอดี

3. เลือกหมวกที่มีสีสดๆ เพื่อช่วยให้คนขับรถอื่นๆ มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะเวลา กลางคืน

4. ควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 - 5 ปี เนื่องจากมีการเสื่อมอายุการใช้งาน หรือ หมวกที่ เคยได้รับการกระแทกมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

#### 4. กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2542)

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำ ขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่ ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้ บังคับ

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม ที่กำหนด ในกฎกระทรวง

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือ ผู้นำถือลัทธิ ศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2542)

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ สวมหมวกในขณะขับขี่และโดยสารถจักรยานยนต์ และโดยที่มาตรา 122 วรรคสาม แห่ง พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายเป็นไป ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จึงได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีข้อที่เกี่ยวกับรถจักรยานดังนี้

ข้อ 1. ในกฎกระทรวงนี้

"หมวกนิรภัย" หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์

"หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม

ปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกรและคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิด ด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ฯลฯ

ข้อ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

## 5. บทบาทพยาบาลกับงานอุบัติเหตุจราจร

การรณรงค์ให้คนไทยลดอุบัติเหตุจราจรจากการสัมมนาระดับชาติเรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย” จากสภาพการจราจรที่แออัดคับคั่ง เป็นปัจจัยที่ทำให้คนในสังคมเลือกใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ทำให้มีปริมาณรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น จากสถิติอุบัติเหตุจราจรพบว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ส่งผลให้จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในปี 2548 คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 12,858 ราย เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 80 (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2549) เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าและมีแนวโน้มการบาดเจ็บจากการชนมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น หมวกนิรภัยจึงเป็นเครื่องป้องกันอันตรายและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยสมาคมวิทยากรจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทยและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จัดประกวดแข่งขันการออกแบบหมวกนิรภัยไทยดีที่สุดในรถจักรยานยนต์ (The Hunt for the Best Thai Motor Cycle Safety Helmet) เพื่อจูงใจให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์หันมาสวมหมวกนิรภัยด้วยความสมัครใจมากขึ้น โดยอาศัยหลัก “No Involvement No Commitment” (ถ้าฉันมีส่วนร่วมแข่งขันออกแบบหมวก ฉันสัญญาว่าจะใส่หมวก) และชี้ให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2549)

บทบาทของพยาบาลในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มารับบริการในโรงพยาบาลได้แก่ การดูแลพยาบาลบาดเจ็บ การห้ามเลือด การเย็บแผล เป็นต้น ส่วนบทบาทอิสระ ได้แก่ การค้นหากลุ่มเป้าหมายที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป พยาบาลจึงจำเป็นต้องมีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความร่วมมือและการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากเรื่องของพฤติกรรมเป็นสิ่งที่จะต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนแปลง ต้องมีการปรับตัวทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และสังคมที่เกี่ยวข้อง ยิ่งถ้าผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีจิตใจที่เข้มแข็ง มั่นคง ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและบุคคลรอบข้าง ก็อาจทำให้พฤติกรรมที่ดีไม่เกิดขึ้นล้มเหลวได้ ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น สูญเสียทั้งทรัพย์สินเงินทองและอาจสูญเสียแม้กระทั่งชีวิตของตนเองได้ โดยบทบาทของพยาบาลในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ถูกต้อง ปลอดภัย ลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้สำเร็จนั้น มีดังนี้

**บทบาทเป็นผู้ให้ความรู้** โดยการนำหลักฐานเชิงประจักษ์ที่มีมาประยุกต์ใช้ในการให้ความรู้อย่างเป็นระบบ โดยเน้นการให้ความรู้ทั้งแบบรายบุคคลและกลุ่มผ่านสื่อที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม เช่น ตัวแบบ ภาพ วีซีดี มีการอธิบายผ่านสื่อเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เห็นภาพชัดเจนมากขึ้น การให้ความรู้ที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดการเรียนรู้ และนำไปสู่การสร้างเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย รณรงค์ให้ความรู้ในสถานศึกษา สถานที่ทำงานโดยจัดเขตปลอดภัย เขตสวมหมวกนิรภัย จัดกิจกรรมและสนับสนุนการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

**บทบาทเป็นผู้ประสานงาน** เป็นการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกันกับวิชาชีพสุขภาพและองค์กรอื่นๆ เพื่อเป้าหมายสุดท้ายคือนำมาซึ่งการมีชีวิตที่ปลอดภัย เป็นการประสานความร่วมมือโดยใช้ทักษะที่จำเป็นในการประสานความร่วมมือ เช่น ทักษะการสื่อสาร ทักษะการสร้างสัมพันธภาพระหว่างบุคคล ทักษะในการเจรจา และความเชี่ยวชาญเฉพาะสาขา เพื่อใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล แต่ละฝ่ายในการส่งเสริมประโยชน์ซึ่งกันและกัน เช่น การติดต่อขอความร่วมมือกับทีมสุขภาพระดับท้องถิ่นในการรณรงค์ให้ความรู้ ปรับเปลี่ยนเจตคติและให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์และจำเป็นแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตั้งใจสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นผู้ประสานให้เกิดการดำเนินงานในรูปเครือข่ายที่ชัดเจน กระตุ้นให้เกิดการตื่นตัวและรวมพลังขับเคลื่อนในการทำงานเป็นเครือข่ายที่กว้างขวางมากขึ้น นอกจากนี้

เป็นผู้ประสานงานที่มีสุขภาพเพื่อประเมินและให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกัน ส่งเสริมเกี่ยวกับเจตคติ ความตั้งใจและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งของบุคลากรสาธารณสุขโดยทำการสำรวจและกำหนดนโยบายที่เหมาะสมในสถานที่ทำงาน บรรจวาระเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถานที่ทำงานต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ชักชวนให้สมาชิกที่มีสุขภาพเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติในองค์กรของตนเองเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สนับสนุนให้รัฐบาลและหน่วยงานองค์กรเอกชนเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัย การส่งเสริมให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ดูแลความปลอดภัยของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ สนับสนุนเงินทุนและทรัพยากรอื่นๆ ในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

**บทบาทด้านการเป็นที่ปรึกษา** โดยเป็นที่ปรึกษาและแหล่งประโยชน์สำหรับผู้สนใจต้องการอยากมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดูแลสุขภาพเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร การเคลื่อนย้ายและการส่งต่อผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรให้ปลอดภัยและเกิดอาการแทรกซ้อนน้อยที่สุด รวมทั้งแนะนำวิธีการเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้สอดคล้องอยู่ในการปฏิบัติที่ทำเป็นกิจวัตรทุกครั้งสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ อิงบนหลักฐานเชิงประจักษ์

**บทบาทผู้ให้การดูแล** มีการพัฒนาแนวทางในการปฏิบัติซึ่งจะช่วยให้พยาบาลสามารถนำไปใช้กับบุคคลได้ เพื่อช่วยให้ผู้รับบริการกลุ่มต่างๆ ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจร นักเรียน นักศึกษา และประชาชน ทั่วไป เกิดความตระหนักเห็นความสำคัญ และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

**บทบาทในด้านการทำวิจัย** มีการนำเสนอผลของงานวิจัยมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติการพยาบาลเพื่อช่วยให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรเกิดความตระหนัก เข้าใจ และปฏิบัติเป็นการนำความรู้ผ่านการตรวจสอบตามกระบวนการระเบียบวิธีวิจัยแล้วมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน (Polit and Hunger, 2006) เพื่อเป็นพื้นฐานการตัดสินใจในการปฏิบัติการพยาบาล ปรับปรุงและพัฒนางานพยาบาล ทำให้คุณภาพการพยาบาลดีขึ้น การพยาบาลมีประสิทธิภาพและคุณภาพ อีกทั้งยังช่วยให้เกิดการเรียนรู้จากการทำงานได้อย่างกว้างขวางและลึกซึ้งมากขึ้น ก่อให้เกิดประสบการณ์และความชำนาญเชิงวิชาชีพต่อไปในอนาคต (ทัศนาศ นุญทอง และ วรณวิไล จันทร์ภา, 2530)

**บทบาทด้านคุณธรรม จริยธรรม และกฎหมายวิชาชีพ** ให้การบริการโดยเน้นผู้รับบริการเป็นจุดศูนย์กลางมีการประเมินความพร้อมของผู้รับบริการ ผู้รับบริการที่ประสบอุบัติเหตุจากรถได้รับข้อมูลประกอบการตัดสินใจอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และได้รับการปฏิบัติการพยาบาลอย่างถูกต้องและเท่าเทียมกัน คำนึงถึงประโยชน์ สิทธิของผู้รับบริการทุกราย ไม่มีการทำผิดกฎหมายมาตรฐานหรือจรรยาบรรณวิชาชีพ รวมทั้งการกระตุ้นและสนับสนุนให้บุคลากรทีมสาธารณสุขเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

**บทบาทด้านการพยาบาล** ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอันตรายที่จะเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ การดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุที่เกิดกับศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การให้ความรู้เกี่ยวกับการพยาบาลเบื้องต้นก่อนนำส่งโรงพยาบาล และการเสริมสร้างความร่วมมือและการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

## 6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### การศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย

บัญชา มณีคำ (2538) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 447 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 14-65 ปี อายุเฉลี่ยอยู่ในวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว พฤติกรรมการขับขี่รถอยู่ในระดับดีแต่ยังมีบางส่วนที่ยังมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะการขับขี่รถขณะมีเมานเมาสุราและมีการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก

ลัดดา ภัทราพรนันท์และคณะ (2539) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องการศึกษาความรู้ เจตคติ และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมปลายและนักศึกษาวิทยาลัยระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในเขตอำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 375 คน โดยการตอบแบบสอบถามของนักศึกษา พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 66.90 เคยได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 50.30 และสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 8.30 ความรู้ได้รับจากสื่อโทรทัศน์วิทยุ มีความรู้ดีมากเกี่ยวกับเรื่องการใช้หมวกนิรภัยแต่มีความรู้น้อยเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย มีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับหมวกนิรภัย และพบว่าเพศ อาชีพผู้ปกครอง การเตือนของผู้ปกครองเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวก มีผลต่อทัศนคติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

กฤตยา พันธุวิไล (2540) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ พบว่า อายุ 15-20 ปี มีความเชื่อด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถอยู่ในระดับปานกลาง ความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ความแตกต่างในด้านเพศ และสถานภาพการศึกษามีความเชื่อด้านสุขภาพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเพศต่างกันมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

พนัส สายทอง (2542) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนกับปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการจราจรในเขตเทศบาลเมืองลำปาง พบว่า ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 64 เพราะเพศชายใจร้อน อารมณ์รุนแรง ตัดสินใจเร็ว ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ คือ ผู้ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรทุกประเภทมีจำนวนร้อยละ 31.70 สาเหตุและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มาจากความเร่งรีบความมั่งง่าย ขาดความรับผิดชอบ

เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ (2542) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคขนาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 422 คน โดยการตอบแบบสอบถามของนักศึกษา พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 68.70 และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส คิดเป็นร้อยละ 21.30 และเสียชีวิต คิดเป็นร้อยละ 11.80 ความใส่ใจในการป้องกันตนเองอยู่ในระดับต่ำแม้จะมีกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย จึงพบว่า การบาดเจ็บทางสมองเป็นปัญหาที่พบบ่อยที่สุด

พนัส โสภณพงษ์ และ อรุณรัตน์ สุนทองบัว (2545) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดในทุกกฎจราจร ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายและขวาร้อยละ 81.10 และ 80.50 ตามลำดับ ฝ่าไฟแดงร้อยละ 8.0 ออกก่อนไฟเขียวร้อยละ 2.7 ไม่หยุดก่อนออกจากซอยร้อยละ 54.50 สำหรับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับดีร้อยละ 48.0 สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน ทำให้การได้ยินเสียงลดลง

การขับขีในถนนเล็กๆ หรือขอยในระยะใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดและร้อน คิดเป็นร้อยละ 61.40, 60.10, 55.10 และ 51.10 ตามลำดับ

อมรรัตน์ กิวัฒนา และคณะ (2545) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โรงพยาบาลเชียงใหม่ จังหวัดน่าน พบว่า เป็นเพศชายร้อยละ 69.60 มีอายุอยู่ในช่วง 11- 20 ปี ร้อยละ 27.60 ไม่มีใบอนุญาตขับขีร้อยละ 77.40 ข้อมูลเชิงพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ดื่มสุรา ร้อยละ 41.50 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเลยคิดเป็นร้อยละ 100 ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 96

วิทยา จารุพูนผล (2545) ศึกษาเชิงสำรวจปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับร้อยละ 0.01 ตามปัจจัยนำ ปัจจัยเสริม และปัจจัยเอื้อ โดยเรียงลำดับตามความสำคัญ ได้แก่ ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ทักษะคิดต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของตำรวจ และการตักเตือนเรื่องกฎหมายจราจรจากตำรวจ

อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอดงเจนทร์ จังหวัดระยองโดยศึกษาความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นชาย อายุเฉลี่ย 29 ปี การศึกษาระดับประถมศึกษาและประกอบอาชีพรับจ้าง ทักษะคิดของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีในเรื่องกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกสบายใจ ไม่รำคาญ ไม่หนักศีรษะและมีความปลอดภัย

วิชัย วงศ์ชนะภัย และคณะ (2547) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถของภาควิชานิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ตั้งแต่ พ.ศ. 2537-2543 รวม 7 ปี พบว่า ผู้เสียชีวิตทั้งหมด 1,173 ราย จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร้อยละ 67 รถยนต์ร้อยละ 28 เป็นชายมากกว่าหญิง 5.3 เท่า ส่วนใหญ่เกิดเหตุช่วงกลางวัน พบมากในเดือน



มกราคมและเดือนมีนาคม สาเหตุการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เป็นผู้เดินเท้า ขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักเป็นผู้ที่เสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

เสาวนีย์ ตีมูล และกอบโชค วุฒิชิตวณิชยกิจ (2547) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องระบอบาติวิทยาของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มารับบริการในโรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก โดยสำรวจผู้บาดเจ็บ อายุ 11 ปีขึ้นไป และมารับการรักษาในโรงพยาบาลพุทธชินราช จำนวน 111 รายในเดือนกรกฎาคม 2546 พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เป็นชายร้อยละ 74.80 ช่วงอายุ 16-30 ปี ร้อยละ 58.50 การศึกษาระดับมัธยมต้นร้อยละ 49.50 ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย และขับขี่ความเร็วเกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ร้อยละ 54.0

วัลยา เลิศสกุลจินดา (2548) ศึกษาเชิงปริมาณเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ: กรณีศึกษาโครงการขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก ระหว่างเดือนมิถุนายน 2548 ถึง เดือนกันยายน 2548 พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสถานภาพส่วนบุคคล ปัจจัยด้านการรับรู้ ปัจจัยด้านทัศนคติ ปัจจัยด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านประชาสัมพันธ์ของรัฐกับการปฏิบัติตามนโยบาย มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ และปัจจัยสถานภาพส่วนบุคคลพบว่า การศึกษา เพศ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ทั้งบนถนนหลักและบนถนนสายรองมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ

สุเทพ รักเมือง (2548) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องแบบแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดพังงา ในปี พ.ศ. 2547 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันตำรวจจับมากกว่าการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และจะใช้เมื่อเจอตำรวจ อัตรากำลังของตำรวจไม่เพียงพอกับพื้นที่ในการปฏิบัติงาน พบว่า อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสพการณ์การขับขี่ การปฏิบัติตามกฎเปิดไฟใส่หมวก และระดับความคิดเห็น มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รุจา ภูไพบูลย์ และคณะ (2549) ศึกษาเชิงสำรวจเรื่องการพัฒนาโปรแกรมการวางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น: ระยะที่ 1 การพัฒนาเครื่องมือและสำรวจพฤติกรรม ในนักเรียนสังกัดกรมสามัญและเอกชน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ใน 5 ภาค จำนวน 651 คน เกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น สวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุก็บาดเจ็บเล็กน้อย สมองไม่กระทบกระเทือน ปฏิบัติ

ตามกฎหมาย ตำรวจไม่จับ แต่สวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกรำคาญ หนักและอึดอัด บุคคลที่มีอิทธิพล คือ พ่อแม่ ญาติพี่น้อง ครูอาจารย์ และปัจจัยส่งเสริม คือ เพื่อนชวน แบบอย่างที่ดีของผู้ใหญ่ ต้องการความปลอดภัย กลัวตำรวจจับ และปัจจัยยับยั้ง คือ ความรำคาญ ความซีเกียจ และพบว่า การรับรู้บรรทัดฐาน สามารถทำนายความตั้งใจที่จะทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในวัยรุ่น ได้ร้อยละ 22 และการรับรู้บรรทัดฐาน การรับรู้ความสามารถในการควบคุม และความตั้งใจจะทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย สามารถทำนายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ได้ร้อยละ 6

สมชัย วิโรจน์แสงอรุณ (2539) ศึกษาวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยศึกษาในผู้ประสบอุบัติเหตุ 1,249 ราย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเสียชีวิตร้อยละ 1.40 ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเสียชีวิตถึงร้อยละ 3.70

ธีรพงศ์ นครินทร์และคณะ (2539) ศึกษาการบาดเจ็บที่ศีรษะในผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ โรงพยาบาลราชวิถี 1 ปี ก่อนและ 1 ปี หลัง จากมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานคร พบว่า อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงถึงร้อยละ 29.77 การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดการตายและการบาดเจ็บที่ศีรษะได้อย่างมีประสิทธิภาพ หลังจากมีการใช้พระราชบัญญัติ ซึ่งจะเห็นว่ากฎหมายมีส่วนช่วยควบคุมและลดการเกิดอุบัติเหตุได้ระดับหนึ่ง

ชไมพันธุ์ สันติกาญจน และคณะ (2543) ศึกษาการวิจัยของ Kelly ในปี 2000 เกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง ร้อยละ 41.70 ในขณะที่ผู้สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บเพียง ร้อยละ 24.10 และกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลมากกว่ากลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยถึง ร้อยละ 23

รจนา พรหมมีด (2541) ศึกษาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและแบบสังเกตในกลุ่มตัวอย่าง 10 คน พบว่า ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุบางครั้งยังมีการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ละเลยการป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากต้องการไปให้ถึงที่หมายให้เร็วที่สุดเพื่อความพึงพอใจของผู้โดยสาร เช่น ไม่รัดสายรัดคาดหมวกนิรภัย เป็นต้น

### การศึกษางานวิจัยเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกในต่างประเทศ

Jonathan และคณะ (2001) ศึกษาเชิงสำรวจเกี่ยวกับอุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ วัยรุ่นและผู้ใหญ่ ใน Southeastern Minnesota 3 แห่ง สัมภาษณ์ทั้งหมด 2,424 คน พบว่า วัยรุ่นและผู้ใหญ่คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สะดวกสบาย นำรำคาญ ร้อน ไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย และ ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง ส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยคือพ่อแม่ กลุ่มเพื่อน และเพื่อนร่วมงาน

Miller (2000) ศึกษาเกี่ยวกับการออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในประเทศออสเตรเลีย พบว่า สามารถประหยัดเงินจากความเสียหายของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ 500,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อรถจักรยานยนต์ 100,000 คัน

La Torre และคณะ (2002) ศึกษาระบาดวิทยาของผู้ขับขี่ยานยนต์สองล้อที่เกิดอุบัติเหตุเข้ารับการรักษาใน 2 โรงพยาบาลของอิตาลี คือโรม (Rome) และเนเป็ล (Naples) โดยตรวจสอบจากข้อมูลส่วนบุคคลที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก่อนถึงโรงพยาบาล ชนิดของยานยนต์ที่เกิดเหตุ การสวมหมวกนิรภัย การวินิจฉัยโรคจากการบาดเจ็บ พบว่า มีผู้บาดเจ็บจากยานยนต์สองล้อ จำนวน 736 คน เป็นเพศชายร้อยละ 61.10 เพศหญิงร้อยละ 34.90 อายุเฉลี่ย 23 ปี ร้อยละ 42.90 สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 12 บาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 17.50 หมวกนิรภัยช่วยป้องกันการบาดเจ็บได้ (OR=0.23) ที่เมืองเนเป็ลการขับขี่ในเวลากลางคืนสัมพันธ์กับการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ (OR=1.93, และ OR=1.46) ผู้ขับขี่รถที่สวมหมวกนิรภัยการบาดเจ็บจะไม่รุนแรงและหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากการศึกษาทำให้มีการบังคับใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปในประเทศอิตาลี

Cameron, Rainer, and Mark (2004) ศึกษาแบบย้อนหลังจากรายงานการเสียชีวิตจากยานยนต์ในประเทศฮ่องกง ในปี 2001 ศึกษาทุกรายที่เสียชีวิต เพื่อดูระบาดวิทยาการเสียชีวิตจากยานยนต์และดูผลกระทบในการให้บริการผู้บาดเจ็บ ซึ่งในปี 2001 ประเทศฮ่องกงมีประชากร 6,800,000 คน มียานยนต์ที่จดทะเบียนทั้งหมด 5,00,000 คัน ผลการศึกษาพบว่า ผู้เสียชีวิต 165 คน เป็นเพศชาย 111 คน เพศหญิง 54 คน กลุ่มอายุ 20-40 ปี เสียชีวิตจากการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเพียงอย่างเดียวหรือบาดเจ็บในหลายระบบร่วมกัน

Keng (2005) ศึกษาเชิงสำรวจการใช้หมวกนิรภัยกับการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประเทศไต้หวัน ในปี 2002 พบว่า การเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในไต้หวันสูงกว่าครึ่งหนึ่งของการขับขี่ยานยนต์ประเภทอื่น ใช้รายงานจากข้อมูลของเจ้าหน้าที่ตำรวจไต้หวัน ตั้งแต่ ปี 1999-2001 เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการใช้หมวกนิรภัย หมวกนิรภัยช่วยลดการเสียชีวิตร้อยละ 40 ถ้าผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยอัตราการเสียชีวิตในปี 2001 จะสูงถึงร้อยละ 51 คาดว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย ในปี 1997 หมวกนิรภัยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอร้อยละ 53 และลดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ ร้อยละ 71 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

Mannor และคณะ (2005) ศึกษาแบบ Prospective เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในที่ Tel Aviv Sourasky Medical Center ประเทศอิสราเอล ในปี 1999 เพื่อศึกษาลักษณะผู้ป่วยที่มาที่ศูนย์อุบัติเหตุ จำนวน 1,560 ราย อัตราส่วนเพศชายและเพศหญิงเท่ากับ 1:1 อายุเฉลี่ย 27 ปี ช่วงเวลาเกิดเหตุ 8.00 น.- 16.00 น. ในวันทำงาน ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถยนต์ร้อยละ 47 รถจักรยานยนต์ร้อยละ 3.80 บาดเจ็บที่คอ จำนวน 343 คน สมองได้รับความกระทบกระเทือน จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7

Nakahara และคณะ (2005) ศึกษาเชิงสำรวจ จากศูนย์ Trauma ของโรงพยาบาลในจังหวัดขอนแก่นเกี่ยวกับการแบ่งประเภทการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์, การสวมหมวกนิรภัย, และผลเสียจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า การแบ่งประเภทของการบาดเจ็บจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดจากการขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พร้อมกับผลเสียที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่รุนแรงและเสียชีวิตได้ ผลของการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยสัมพันธ์กับการเสียชีวิตในกลุ่มวัยหนุ่มสาวสูงมาก พบมากในกลุ่มอายุ 20-39 ปี พบในเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 3 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้เสียชีวิต

นอกจากนี้การศึกษางานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวกับทฤษฎีการกระทำตามแผนกับการสวมหมวกนิรภัยมีการศึกษาวิจัยเชิงกึ่งทดลองดังนี้

## การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวกับทฤษฎีการกระทำตามแผนกับการสวมหมวกนิรภัยในต่างประเทศ

Quine, Rutter, and Arnold (2001) ศึกษาผลของโปรแกรมการใช้ทฤษฎีการกระทำตามแผนต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนขณะขี่รถจักรยานไปเรียนในสหราชอาณาจักร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 97 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 48 คนและกลุ่มควบคุม 49 คน โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงในการให้โปรแกรมคือก่อนให้โปรแกรม หลังให้โปรแกรม และ 5 เดือนต่อมา กลุ่มทดลองจะมีการให้โปรแกรมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย อันตรายจากการไม่สวมหมวก แจกเอกสารแผ่นพับ คู่มือเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การจัดตั้งชมรมจักรยาน คลินิกปลอดภัย กลุ่มควบคุมให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การสวมหมวกนิรภัย อันตรายจากการไม่สวมหมวก แจกเอกสารแผ่นพับ พบว่ากลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงความเชื่อ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมตนเองในการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 25 ( $p < .001$ )

สรุปได้ว่า จากการทบทวนวรรณกรรมในประเทศพบว่า การศึกษาประเด็นเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในนักศึกษายังมีน้อย งานวิจัยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาถึง ทักษะ ทักษะ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ซึ่งมีเพียง 1 งานวิจัยของ รุจา ภูไพบูลย์ และคณะ (2549) ที่ศึกษาทฤษฎีการกระทำตามแผนกับการสวมหมวกนิรภัยในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โดยใช้ตัวแปรในทฤษฎีการกระทำตามแผนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการศึกษาโดยใช้ตัวแปรในทฤษฎีการกระทำตามแผนทั้งหมด ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาในมหาวิทยาลัย จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ามีกระบวนกรนำแนวคิดทฤษฎีมาใช้ในเรื่องของแรงจูงใจที่อธิบายเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่านั้น

จากการทบทวนวรรณกรรมในต่างประเทศมีการใช้แนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen (1985) ในการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน โดยพบว่า พฤติกรรมสามารถทำนายได้จากความตั้งใจ และมีตัวแปร 3 ตัว คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจ และตัวแปรดังกล่าวสามารถทำนายความตั้งใจได้มากน้อยแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับความแตกต่างของพฤติกรรมและกลุ่มประชากรที่ศึกษา

## กรอบแนวคิดการวิจัย

