

Causal Factors Influencing Motorcycle Helmet Usage Decisions among Pibulsongkram Rajabhat University Students: A Qualitative Study

Chitsirin Konkong¹, Nonglak Anuwongpraphan¹

¹Faculty of Science and Technology, Pibulsongkram Rajabhat University, Phitsanulok

Abstract

Introduction: Accidents resulting from non-helmet use while riding motorcycles represent a significant public health issue in Thailand, particularly among university students.

Objective: To investigate the causal factors influencing motorcycle helmet usage decisions among students at Pibulsongkram Rajabhat University in Phitsanulok Province.

Methodology: This study employed a descriptive qualitative research approach. Data was collected through in-depth interviews using semi-structured interview guides. The key informants comprised 10 undergraduate students aged 20-24 years. Data collection occurred between December 2024 and January 2025, and thematic analysis was utilized for data interpretation.

Results: The findings revealed four primary factors influencing helmet usage decisions among Pibulsongkram Rajabhat University students: 1) Safety awareness, with students who had direct accident experience showing higher tendency to wear helmets; 2) The balance between comfort and safety, with hot weather conditions and inconvenience of carrying helmets posing significant barriers; 3) Social environmental influences, including peer groups, family, and institutional policies; and 4) Risk perception, with students often underestimating risks for short distances or when traveling on university roads.

Conclusion: Students' decisions to wear helmets result from personal factors (safety awareness and risk perception) and environmental factors (comfort, social influence, and law enforcement). Understanding these factors is essential for designing effective safety promotion measures.

Implications: Educational institutions should increase enforcement of helmet regulations on campus, organize awareness campaigns highlighting risks in short-distance riding, and improve facilities for helmet storage in educational areas to reduce convenience-related barriers.

Keywords: Motorcycle helmet, Helmet-wearing behavior, Qualitative research, University students

Corresponding author: Chitsirin Konkong **E-mail:** chitsirin@psru.ac.th

Received: 23 February 2025 **Revised:** 17 April 2025 **Accepted:** 21 April 2025

ปัจจัยเชิงสาเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงครามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย: การวิจัยเชิงคุณภาพ

จิตศิริ ก้อนคง¹ และ นางลักษณ์ อนุวงศ์ประพันธ์¹

¹คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก

บทคัดย่อ

บทนำ: อุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปัญหาสาธารณสุขสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษา

วัตถุประสงค์การวิจัย: เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก

ระเบียบวิธีวิจัย: การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนา โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง ผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรีจำนวน 10 คน อายุระหว่าง 20-24 ปี เก็บข้อมูลระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนมกราคม พ.ศ. 2568 และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์แก่นสาระ

ผลการวิจัย: พบว่าการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงครามมีสาเหตุสำคัญมาจาก 4 ปัจจัย ได้แก่ 1) ความตระหนักต่อความปลอดภัย โดยผู้มีประสบการณ์อุบัติเหตุโดยตรงมีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยสูงกว่า 2) การชั่งน้ำหนักระหว่างความสะดวกสบายกับความปลอดภัย โดยสภาพอากาศร้อนและความไม่สะดวกในการพกพาเป็นอุปสรรคสำคัญ 3) อิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางสังคม ทั้งจากกลุ่มเพื่อน ครอบครัว และนโยบายสถาบัน และ 4) การรับรู้ความเสี่ยง ซึ่งมักประเมินความเสี่ยงต่ำในระยะทางใกล้หรือบนถนนในมหาวิทยาลัย

สรุปผล: การตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาเกิดจากปัจจัยด้านบุคคล (ความตระหนักต่อความปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยง) และปัจจัยสภาพแวดล้อม (ความสะดวกสบาย อิทธิพลทางสังคมและการบังคับใช้กฎหมาย) ซึ่งความเข้าใจในปัจจัยเหล่านี้สำคัญต่อการออกแบบมาตรการส่งเสริมความปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ: สถาบันการศึกษาควรเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎระเบียบการสวมหมวกนิรภัยภายในมหาวิทยาลัย พร้อมจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างความตระหนักถึงความเสี่ยงในการขับขี่ระยะสั้นและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเก็บหมวกนิรภัยในพื้นที่การศึกษาเพื่อลดอุปสรรคด้านความสะดวกสบาย

คำสำคัญ: หมวกนิรภัย, พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย, การวิจัยเชิงคุณภาพ, นักศึกษามหาวิทยาลัย

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นวิกฤตสาธารณสุขระดับโลกที่ส่งผลกระทบรุนแรง โดยเฉพาะในกลุ่มประชากรวัยหนุ่มสาว องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO, 2023) รายงานว่าในปี ค.ศ. 2021 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกถึง 1.3 ล้านคน หรือคิดเป็น 18.2 คนต่อแสนประชากร โดยเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่งในกลุ่มประชากรอายุ 5-29 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังก่อให้เกิดภาระทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาล ทั้งในด้านค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ การสูญเสียผลิตภาพ และผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ประสบเหตุและครอบครัว (สมาคมสื่อช่อสะอาด, 2565)

จากรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลกปี ค.ศ. 2023 โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าในปี พ.ศ. 2564 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 16,957 ราย คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 25.4 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งยังคงเป็นหนึ่งในอัตราที่สูงที่สุดในเอเชียและในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางระดับสูง (WHO, 2023) โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2560-2564) ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 96,230 ราย เฉลี่ยปีละ 19,246 ราย ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงถึง 511,515 ล้านบาท โดยการบาดเจ็บและพิการจากอุบัติเหตุยังเพิ่มภาระด้านค่ารักษาพยาบาลและผลกระทบต่อการผลิตในประเทศ มาตราการป้องกัน เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์ลดความเร็ว และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ถูกนำมาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุ โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 17,000-20,000 ราย ต่อปี (ไทยพีบีเอส, 2565) ปัจจัยเสี่ยงหลักของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ได้แก่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย การเมาแล้วขับ และการขับเร็วเกินกำหนด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2565) หากสามารถควบคุมปัจจัยเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตลงได้อย่างมีนัยสำคัญ (บุษิตา ไวยยานนท์, 2566)

กลุ่มนักศึกษาระดับอุดมศึกษาเป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ เนื่องจากนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักด้วยความคล่องตัวและราคาถูก ยั่วยุ ก่อแค้น และวิवादาศรีเจริญ (2563) พบว่านักศึกษาส่วนใหญ่ยังขาดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย แม้จะมีกฎหมายบังคับใช้ พฤติกรรมดังกล่าวได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทางสังคม เช่น บรรทัดฐานทางสังคม แรงกดดันจากกลุ่มเพื่อน และความเชื่อส่วนบุคคล การวิเคราะห์พฤติกรรมนี้สามารถทำความเข้าใจผ่านทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior: TPB) ของ Ajzen (1991) ซึ่งอธิบายว่าความตั้งใจแสดงพฤติกรรมขึ้นอยู่กับเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม นอกจากนี้ แบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) ที่พัฒนาโดย Rosenstock (1974) ยังช่วยอธิบายบทบาทของการรับรู้ความเสี่ยง ความรุนแรงประโยชน์ และอุปสรรคที่มีผลต่อการตัดสินใจแสดงพฤติกรรมสุขภาพ รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์ และคณะ (2564) พบว่าอิทธิพลจากครอบครัวและกลุ่มเพื่อนเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักศึกษา สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะวัฒน์ คำภีระ (2558) ที่ชี้ให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมประกอบด้วย

สถานการณ์ที่น่าวิตกในจังหวัดพิษณุโลก คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ยังคงอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม ซึ่งมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่เลือกที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้ ๆ หรือในชุมชนมหาวิทยาลัย ทั้งที่เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น สถานการณ์นี้จึงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องได้รับการแก้ไข แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยในเชิงปริมาณอย่างกว้างขวาง แต่การศึกษาเหล่านี้มักให้ความสำคัญกับข้อมูลทางสถิติและความสัมพันธ์ระหว่างตัว

แปร โดยยังไม่ได้เจาะลึกถึงสาเหตุเชิงลึกตามมุมมองและบริบททางสังคมเฉพาะของนักศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย การวิจัยเชิงคุณภาพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการทำความเข้าใจถึงสาเหตุเชิงลึกเพื่อเติมเต็มช่องว่างองค์ความรู้และนำไปสู่การพัฒนามาตรการส่งเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น งานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนานโยบายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับบริบททางสังคมของกลุ่มเป้าหมาย และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติในการลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี ค.ศ. 2030 (WHO, 2023)

คำถามการวิจัย

ปัจจัยเชิงสาเหตุอะไรบ้างที่มีผลในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนา (Descriptive qualitative study) เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับสาเหตุเชิงลึกในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มุ่งอธิบายข้อมูลเชิงลึกตามสภาพความเป็นจริงจากมุมมองของผู้ให้ข้อมูล โดยไม่มุ่งเน้นการศึกษาวัฒนธรรมเชิงลึกแบบชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) หรือการตีความเชิงทฤษฎีที่ซับซ้อนเหมือนการวิจัยแบบปรากฏการณ์วิทยา (Phenomenology) (Sandelowski, 2000; Bradshaw et al., 2017)

กระบวนการวิจัยประกอบด้วย 1) กำหนดคำถามการวิจัยที่ชัดเจน ครอบคลุมวัตถุประสงค์การวิจัย 2) คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเฉพาะเจาะจง 3) เก็บข้อมูลผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviews) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง (semi-structured interview) จนกระทั่งข้อมูลอิ่มตัว โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นวิธีการหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเหมาะสมกับการศึกษาที่ต้องการทำความเข้าใจมุมมองของผู้ให้ข้อมูลอย่างละเอียด (Creswell & Poth, 2018) และ 3) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic Analysis) ซึ่งเป็นวิธีการที่นิยมใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนา (Braun & Clarke, 2006)

กลุ่มผู้ให้ข้อมูล

ผู้วิจัยคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 10 คน โดยใช้วิธีการคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ตามเกณฑ์ที่กำหนด ได้แก่ 1) เป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่กำลังศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก ในปีการศึกษา 2567 2) มีอายุระหว่าง 20-24 ปี และ 3) มีประสบการณ์ในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นประจำ

การกำหนดจำนวนผู้ให้ข้อมูล 10 คน อ้างอิงจากการศึกษาของ Guest et al. (2020) ที่พบว่าในการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อค้นหาแก่นสาระสำคัญ (Themes) ส่วนใหญ่จะพบข้อมูลอิ่มตัว (Data Saturation) ที่การสัมภาษณ์ประมาณ 6-12 คน และสอดคล้องกับแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนาที่แนะนำโดย Bradshaw et al. (2017) ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะดำเนินการสัมภาษณ์จนกว่าจะไม่พบข้อมูลใหม่เพิ่มเติม ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้การอิ่มตัวของข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 1) แบบสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง (semi-structured interview) ซึ่งเป็นแนวคำถามที่พัฒนาขึ้นตามกรอบแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior: TPB) ของ Ajzen (1991) และแบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) ของ Rosenstock (1974) แนวคำถามผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญจำนวนสามท่าน และได้รับการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ และ 2) อุปกรณ์ในการบันทึกเสียงและจดบันทึกข้อมูล

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ได้รับการตรวจสอบและรับรองจริยธรรมการวิจัยโดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (COA No: 053/2024) โดยได้ปฏิบัติตามหลักจริยธรรมการวิจัยอย่างเคร่งครัด เพื่อปกป้องสิทธิและความเป็นส่วนตัวของผู้เข้าร่วมวิจัย ได้รับความยินยอมโดยสมัครใจจากผู้เข้าร่วมทุกคนผ่านกระบวนการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใสและปราศจากการบังคับ ผู้เข้าร่วมได้รับแจ้งถึงวัตถุประสงค์ของการศึกษา ความลับของข้อมูล และสิทธิในการถอนตัวได้ทุกเมื่อ ข้อมูลทั้งหมดถูกจัดเก็บอย่างปลอดภัย และมีการลบข้อมูลที่สามารถระบุตัวบุคคลได้เพื่อรักษาความเป็นส่วนตัว ทั้งนี้เอกสารแสดงความยินยอมได้รับการเก็บรักษาอย่างปลอดภัย และถูกทำลายหลังจากเสร็จสิ้นการวิจัยเพื่อรักษาความลับของข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนมกราคม พ.ศ. 2568 โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviews) ดำเนินการในห้องที่มีความเป็นส่วนตัวที่ผู้วิจัยได้นัดกับผู้ให้ข้อมูลหลักล่วงหน้า ใช้เวลาประมาณ 45-60 นาทีต่อคน แม้ว่าในการวิจัยเชิงคุณภาพโดยทั่วไปอาจมีการสัมภาษณ์หลายครั้ง แต่การศึกษานี้ใช้การสัมภาษณ์ครั้งเดียว ตามแนวทางของ DiCicco-Bloom & Crabtree (2006) ซึ่งเหมาะสมกับการวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนาที่มีประเด็นคำถามชัดเจนและจำกัดขอบเขต ที่เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งมีโครงสร้าง (semi-structured in-depth interviews) โดยผู้วิจัยใช้เทคนิคการสะท้อนข้อมูลกลับ (Reflective listening) และการสรุปความเข้าใจระหว่างการสัมภาษณ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลทันทีเพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของข้อมูล มีการบันทึกเสียงและจดบันทึกข้อมูลภาคสนามเพื่อเก็บรายละเอียดของปฏิสัมพันธ์และบริบทแวดล้อม ทั้งนี้ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลจนข้อมูลอิ่มตัว (Data Saturation)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ถูกถอดความแบบคำต่อคำและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) ตามแนวทางของ Braun & Clarke (2006) โดยเริ่มจากการอ่านข้อมูลซ้ำหลายครั้งเพื่อทำความเข้าใจภาพรวม จากนั้นจึงกำหนดรหัสข้อมูล ค้นหาแก่นสาระ ทบทวนแก่นสาระ กำหนดชื่อและนิยามแก่นสาระ และพัฒนาเป็นประเด็นหลัก (Themes) เพื่อเขียนรายงานที่สะท้อนข้อมูลที่ศึกษา

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยสามารถนำเสนอผลการวิจัย ได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จำนวน 10 คน ประกอบด้วยนักศึกษาชาย 4 คน และนักศึกษาหญิง 6 คน อายุระหว่าง 20-24 ปี จากคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ จำนวน 4 คน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จำนวน 3 คน คณะเทคโนโลยีการเกษตรและอาหาร จำนวน 2 คน และคณะวิทยาการจัดการ จำนวน 1 คน ผู้เข้าร่วมการวิจัยทั้งหมดเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ โดยมีประสบการณ์การขับขี่อยู่ระหว่าง 4-9 ปี โดยส่วนใหญ่ขับขี่ 5-7 วันต่อสัปดาห์ และใช้เวลาขับขี่เฉลี่ย 1-4 ชั่วโมงต่อวัน

ประเด็นหลักที่ค้นพบจากการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์แก่นสาระจากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยค้นพบประเด็นหลัก (Themes) ที่สะท้อนถึงปัจจัยสาเหตุเชิงลึกในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

1. ความตระหนักรู้ต่อความปลอดภัย ผู้ให้ข้อมูลแสดงระดับความตระหนักรู้ต่อความปลอดภัยที่แตกต่างกัน โดยพบว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มักจะมีความตระหนักรู้สูงกว่า และมีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ ดังคำกล่าวของผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่งว่า

“หลังจากที่ผมเคยประสบอุบัติเหตุ ที่ทางโค้งมีรถกีดขวางจากการมองไม่เห็น ทำให้เสียหลักล้มแล้วตอนนั้นไม่ใส่หมวก หัวกระแทกพื้น เจ็บมากจากนั้นมาผมไม่กล้าขี่รถโดยไม่ใส่หมวกอีกเลย บางทีถึงแม้จะร้อนแค่ไหน ผมก็ยอมทนเพื่อความปลอดภัย”

ในขณะเดียวกัน ผู้ให้ข้อมูลบางรายที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุก็มองว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องของการปฏิบัติตามกฎหมายมากกว่าเรื่องความปลอดภัย ดังที่ผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า

“ส่วนใหญ่ที่ใส่หมวกก็เพราะกลัวโดนจับมากกว่า ถ้าไม่มีด่านก็คงไม่ใส่หรอก ขับแถมหาลัยใกล้ ๆ ก็ไม่เห็นเป็นอะไร”

2. ความสะดวกสบายกับความปลอดภัย การชั่งน้ำหนักระหว่างความสะดวกสบายกับความปลอดภัยปรากฏเป็นประเด็นสำคัญในการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลหลายรายระบุว่าสภาพอากาศร้อนและระยะทางเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ตัดสินใจไม่สวมหมวกนิรภัย ดังคำกล่าว

“ใส่หมวกมันร้อนมาก โดยเฉพาะตอนกลางวัน ซี่แค่นี้ก็รู้สึกร้อนแล้ว บางทีเลยเลือกที่จะไม่ใส่ถ้าขับในระยะใกล้ ๆ”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังกล่าวถึงความไม่สะดวกในการพกพาหมวกนิรภัยหลังจากจอดรถ

“ปัญหาคือพอจอดรถแล้วต้องถือหมวกไปด้วย ไม่รู้จะเอาไว้ที่ไหน บางทีก็ไม่มีที่แขวน หรือไม่ก็กลัวโดนขโมย มันเป็นเรื่องที่ต้องคอยระวัง”

3. อิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางสังคม ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนให้เห็นว่าบรรทัดฐานในกลุ่มเพื่อน ครอบครัว และสถาบันการศึกษามีผลต่อการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญ ดังคำกล่าว

“เพื่อนในกลุ่มผมใส่หมวกกันทุกคน ถ้าใครไม่ใส่ก็ดูแปลก ๆ ไปเอง”

อีกผู้ให้ข้อมูลกล่าวถึงอิทธิพลของครอบครัว

“ที่บ้านผมแม่จะคอยเตือนตลอดว่าต้องใส่หมวกก่อนออกจากบ้าน ถ้าไม่ใส่ก็โดนบ่น”

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎระเบียบของมหาวิทยาลัยก็มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ดังที่ผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า

“ตอนแรกก็ไม่ค่อยใส่ แต่พอมหาวิทยาลัยมีนโยบายเข้มงวดเรื่องการตรวจหมวกกันนิรภัยก่อนเข้ามหาลัย ก็เลยต้องใส่ตลอด จนตอนนี้เป็นความเคยชิน”

4. การรับรู้ความเสี่ยง ผู้ให้ข้อมูลมีการประเมินความเสี่ยงที่แตกต่างกันตามสถานการณ์ โดยมักมองว่าการขับขี่ในระยะใกล้หรือในซอยมีความเสี่ยงต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ดังคำกล่าว

“ถ้าขี่แค่ในซอยหรือไปซื้อของใกล้ ๆ ก็ไม่เห็นจำเป็นต้องใส่หมวก”

อีกผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า

“ถ้าขี่แค่ในซอยหรือไปซื้อของใกล้ ๆ ก็ไม่เห็นจำเป็นต้องใส่หมวก” และ “ถ้าออกถนนใหญ่ก็ควรใส่ แต่ถ้าแค่ขับในหมู่บ้านคงไม่ต้อง”

ข้อค้นพบเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

นอกจากประเด็นหลักข้างต้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังพบประเด็นเพิ่มเติมที่น่าสนใจ คือ ผู้ให้ข้อมูลที่มีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมักได้รับแรงจูงใจจากประสบการณ์ตรง ดังคำกล่าว

“ผมเคยล้มตอนขับมอเตอร์ไซด์ตอนเรียนปี 1 แม้จะไม่ได้กระแทกหัวแต่ก็เจ็บมาก นึกภาพว่าถ้าไม่ใส่หมวกแล้วหัวฟาดพื้น คงแย่แน่ ๆ หลังจากนั้นก็ใส่หมวกตลอด ไม่ว่าจะขับไปไหนก็ตาม”

นอกจากนี้ ยังพบว่านักศึกษาส่วนใหญ่สนับสนุนมาตรการเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายและการรณรงค์เรื่องความปลอดภัย

“น่าจะมีการรณรงค์ให้มากขึ้น ด้านตำรวจบ่อย ๆ หรือใช้กล้องจับภาพคนไม่ใส่หมวก ถ้ามีการบังคับใช้จริงคงคนก็จะกลัวและใส่หมวกกันมากขึ้น”

อภิปรายผล

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพนำไปสู่การอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

ผลการศึกษาพบว่ามุมมองของนักศึกษามีความหลากหลายและซับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุทั้งโดยตรงและโดยอ้อมมีผลต่อการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย คำพูดของผู้ให้ข้อมูลที่กล่าวว่า “หลังจากที่ผมเคยประสบอุบัติเหตุ... จากนั้นมาผมไม่กล้าขี่รถโดยไม่ใส่หมวกอีกเลย” สะท้อนให้เห็นว่าประสบการณ์เชิงลบนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม นอกจากนี้ ยังพบว่านักศึกษามีประสบการณ์เกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมหมวกนิรภัย เช่น ความร้อน ความอึดอัด และการไม่มีที่เก็บหมวกหลังจอดรถ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Mahdavi Sharif et al., (2023) ที่พบว่าผู้เคยประสบอุบัติเหตุโดยตรงหรือโดยอ้อม มีแนวโน้มปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญ ปรากฏการณ์นี้สอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ความเสี่ยง (Risk perception) ที่อธิบายว่าประสบการณ์เชิงลบมีผลต่อการประเมินความเสี่ยงและนำไปสู่การแสดงพฤติกรรมป้องกันที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม นักศึกษาที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมักขาดแรงจูงใจเชิงอารมณ์ที่จะปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย แม้จะมีความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยก็ตาม (Mahdavi Sharif et al., 2023)

ความตระหนักต่อความปลอดภัย เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย โดยผู้ที่มีความตระหนักสูงมักมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่สม่ำเสมอ สอดคล้องกับแบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพ (HBM) ของ Rosenstock (1974) ที่อธิบายว่าการรับรู้ความรุนแรงของโรคหรืออันตรายมีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่านักศึกษาที่รับรู้ถึงความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยมากกว่า แต่นักศึกษาที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมักมองว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเพียงการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวัฒนวงศ์ รัตนวราห และคณะ (2557) ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงมีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์

ความสะดวกสบายกับความปลอดภัย นักศึกษามักชั่งน้ำหนักระหว่างความสะดวกสบายกับความปลอดภัยในการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย การที่นักศึกษากล่าวว่า “ใส่หมวกมันร้อนมาก... บางทีเลยเลือกที่จะไม่ใส่ถ้าขับในระยะใกล้ ๆ” แสดงให้เห็นถึงการชั่งน้ำหนักระหว่างความไม่สะดวกสบาย (ความร้อน) กับความเสี่ยงที่ประเมินว่าต่ำ (การขับขี่ระยะใกล้) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่านักศึกษามักประเมินความเสี่ยงต่ำในสถานการณ์ที่คุ้นเคยหรือเส้นทางที่ขับขี่เป็นประจำ สอดคล้องกับการศึกษาของวัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวีร์ เกษมสุข (2553) ที่พบว่าความสะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

อิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางสังคม บรรทัดฐานทางสังคมจากครอบครัว เพื่อน และสถาบันการศึกษา มีอิทธิพลอย่างมากต่อการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับองค์ประกอบ "บรรทัดฐานเชิงอัตวิสัย" (Subjective Norms) ในทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (TPB) ของ Ajzen (1991) ที่อธิบายว่าความคาดหวังของบุคคลสำคัญมีผลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรม คำพูดของผู้ให้ข้อมูลที่ว่า “เพื่อนในกลุ่มผมใส่หมวกกันทุกคน ถ้าใครไม่ใส่ก็ดูแปลก ๆ ไปเอง” และ “ที่บ้านผมแม่จะคอยเตือนตลอดว่าต้องใส่หมวก” แสดงให้เห็นอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงที่สำคัญ สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์ และคณะ (2564) ที่พบว่าอิทธิพลจากครอบครัวและเพื่อนเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การรับรู้ความเสี่ยง นักศึกษามีการรับรู้ความเสี่ยงที่แตกต่างกันตามบริบทของการขับขี่ คำพูดของผู้ให้ข้อมูลที่ว่า “ถ้าขี่แค่นีซอยหรือไปซื้อของใกล้ ๆ ก็ไม่เห็นจำเป็นต้องใส่หมวก” สะท้อนให้เห็นว่าการรับรู้ความเสี่ยงต่ำในสถานการณ์ที่คุ้นเคยนำไปสู่การละเลยพฤติกรรมความปลอดภัย ซึ่งอาจนำไปสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่คาดคิด

ในเชิงปฏิบัติผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่าการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยควรใช้แนวทางแบบองค์รวมที่ครอบคลุมทั้งการเพิ่มความตระหนักถึงความเสี่ยง การปรับปรุงการออกแบบหมวกนิรภัยให้สวมใส่สบายขึ้น การสร้างบรรทัดฐานทางสังคมเชิงบวก และการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักในกลุ่มที่ยังไม่เคยประสบอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันก่อนที่จะเกิดประสบการณ์เชิงลบ

สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกกับนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม พบว่าการตัดสินใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาเกิดจากปฏิสัมพันธ์ของหลายปัจจัย คือ ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ความตระหนักต่อความปลอดภัย และการรับรู้ความเสี่ยง ส่วนปัจจัยสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความสะดวกสบาย และอิทธิพลทางสังคมและการบังคับใช้กฎหมาย

ผลการวิจัยนี้สะท้อนให้เห็นถึงความซับซ้อนของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเพียงอย่างเดียว แต่เป็นผลมาจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ทั้งปัจจัยภายในตัวบุคคลและปัจจัยภายนอก การเข้าใจปัจจัยเหล่านี้จะช่วยให้การออกแบบมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพ โดยควรให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยของการสวมหมวกนิรภัย การปรับปรุงการออกแบบหมวกนิรภัยให้สวมใส่สบายขึ้น การสร้างบรรทัดฐานทางสังคมเชิงบวก และการเพิ่มการรับรู้ความเสี่ยงในทุกสถานการณ์การขับขี่

ข้อเสนอแนะ

1. การนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 ผู้วิจัยเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาจากรากฐานสำคัญที่ค้นพบโดยการสร้างความตระหนักผ่านประสบการณ์จริงควบคู่กับการลดอุปสรรคด้านความสะดวกสบาย ด้วยการจัดกิจกรรมให้ผู้ประสบอุบัติเหตุแบ่งปันมุมมองประสบการณ์ นำเสนอข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในระยะทางสั้น พร้อมทั้งจัดหาพื้นที่เก็บหมวกนิรภัยที่ปลอดภัยภายในมหาวิทยาลัย และอาจร่วมมือกับผู้ผลิตในการพัฒนาหมวกที่ระบายอากาศได้ดี มีน้ำหนักเบา เหมาะกับสภาพภูมิอากาศและการใช้งานของนักศึกษา

1.2 การใช้อิทธิพลทางสังคมเชิงบวกควบคู่กับการบังคับใช้นโยบายอย่างจริงจัง โดยสร้างแรงจูงใจผ่านกลุ่มเพื่อนและครอบครัว จัดกิจกรรมรณรงค์ที่เน้นการมีส่วนร่วม ส่งเสริมให้การสวมหมวกนิรภัยเป็น

บรรทัดฐานทางสังคม ควบคู่ไปกับการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตราและสร้างระบบตรวจสอบที่ทางเข้ามหาวิทยาลัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความเคยชินในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ทั้งนี้ อาจมีการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ให้รางวัลสำหรับการสวมหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอ โดยเชื่อมโยงกับระบบสะสมคะแนนหรือส่วนลดในมหาวิทยาลัย

1.3 ควรส่งเสริมการจัดตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนนโดยนักศึกษา สนับสนุนการวิจัยเพื่อพัฒนาอุปกรณ์เสริมที่เพิ่มความสะดวกในการพกพาหมวกนิรภัย อาจสร้างความร่วมมือกับบริษัทประกันภัยเพื่อพัฒนาโปรแกรมลดเบี้ยประกันสำหรับนักศึกษาที่มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย และพิจารณาการบรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของวิชาศึกษาทั่วไป เพื่อสร้างความตระหนักในวงกว้างและความยั่งยืนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. การทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research) เพื่อพัฒนารูปแบบการส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสมกับบริบทของสถาบันอุดมศึกษา โดยให้นักศึกษามีส่วนร่วมในกระบวนการวิจัยตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหา การออกแบบกิจกรรม การดำเนินการ และการประเมินผล เพื่อสร้างกลไกการแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับความต้องการและบริบทจริงของนักศึกษา อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ยั่งยืน

2.2 ควรวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่และการจัดเก็บหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่พบในการวิจัยครั้งนี้ โดยการบูรณาการองค์ความรู้จากสหวิทยาการ เช่น วิศวกรรมศาสตร์ การออกแบบผลิตภัณฑ์ และพฤติกรรมศาสตร์ เพื่อให้ได้ต้นแบบนวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้และลดอุปสรรคต่อการสวมหมวกนิรภัยในบริบทของสถาบันอุดมศึกษา

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้สำเร็จลงด้วยความกรุณาและการสนับสนุนอย่างยิ่งจากคณาจารย์ประจำสาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม ที่ได้ให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะอันมีค่า ทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำสาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ที่ให้ความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล และขอขอบคุณนักศึกษาทุกท่านที่สละเวลาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์ จนทำให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จลงด้วยดี

ผลประโยชน์ทับซ้อน

การวิจัยนี้ดำเนินการโดยไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนและไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากองค์กรหรือแหล่งทุนใด ผู้วิจัยรับรองว่าไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจส่งผลต่อการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

- กู่เกียรติ ก้อนแก้ว และวิภาดา ศรีเจริญ. (2020). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในนักศึกษาสาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม จังหวัดพิษณุโลก. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม*, 39(3), 227-238.
- <https://li01.tci-thaijo.org/index.php/scimsujournal/article/view/202274>
- ไทยพีบีเอส. (2565). "5 ปี 5 แสนล้าน" สธ.เปิดตัวเลขความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนน. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/322550>

- บุชิตา ไวยานนท์. (2566). มาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนน. *วิจัยปริทัศน์ กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร*, 39, 1-19. <https://prt.parliament.go.th/server/api/core/bitstreams/f224d49a-51ab-4f76-a622-63293e8ffb41/content>
- ปิยะวัฒน์ คำภีระ. (2558). การศึกษารูปแบบและช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน: กรณีศึกษาเทศบาลนครพิษณุโลก (วิทยานิพนธ์ระดับปริญญาตรี). พิษณุโลก. มหาวิทยาลัยนเรศวร. <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1610/170202001610.pdf>
- รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์, ประภากร ศรีสว่างวงศ์, และวรรณวิษา ตรีสุน. (2564). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อภาวะการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. *วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, 10(2), 57-64. <https://he02.tci-thaijo.org/index.php/ubruphjou/article/view/244204>
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห์ และจินตวิทย์ เกษมสุข. (2553). การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 7(1), 73-86. <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jars/article/view/168914>
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห์, สัจจากาจ จอมโนนเขวา, ดวงดาว วัฒนากลาง, และดิศกุล ชลศาลาสินธุ์. (2557). การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้างพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในสังคมเมืองและชนบท (รายงานการวิจัย). นครราชสีมา. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- สมาคมสื่อช่อสะอาด. (2565). ผลศึกษาเผยอุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุสั้นลง 5 ปี ทำสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท คุุตรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ. <https://www.chorsaard.or.th/content/61636>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2565). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2566-11/RoadAccidentAna2565_final.pdf
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Bradshaw, C., Atkinson, S., & Doody, O., Employing a Qualitative Description Approach in Health Care Research. (2017). *Global Qualitative Nursing Research*, 4, <https://doi.org/10.1177/2333393617742282>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). Sage Publications.
- DiCicco-Bloom, B. and Crabtree, B.F. (2006), The qualitative research interview. *Medical Education*, 40, 314-321. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2929.2006.02418.x>
- Guest, G., Namey, E., & Chen, M. (2020). A simple method to assess and report thematic saturation in qualitative research. *PLOS ONE*, 15(5), e0232076. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0232076>

- Mahdavi Sharif, P., Najafi Pazooki, S., Ghodsi, Z. *et al.* (2023). Effective factors of improved helmet use in motorcyclists: a systematic review. *BMC Public Health*, 23(26), <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14893-0>
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2(4), 328-335. <https://doi.org/10.1177/109019817400200403>
- Sandelowski, M. (2000). Whatever happened to qualitative description?. *Research in Nursing & Health*, 23, 334-340. [https://doi.org/10.1002/1098-240X\(200008\)23:4<334::AID-NUR9>3.0.CO;2-G](https://doi.org/10.1002/1098-240X(200008)23:4<334::AID-NUR9>3.0.CO;2-G)
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>