

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดังกล่าว โดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน ประกอบด้วย การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามและการสังเกตพฤติกรรมจริงผ่านการบันทึกวิดีโอ กลุ่มตัวอย่างจากแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 56.3) อยู่ในช่วงอายุ 18-25 ปี (ร้อยละ 96.1) และเป็นนักศึกษา (ร้อยละ 94.4) ขณะที่ข้อมูลจากวิดีโอเก็บจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 5,963 คัน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา การถดถอยโลจิสติกส์พหุนาม และการถดถอยโลจิสติกส์แบบทวิภาค

ผลการศึกษาจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ 81.1) และมีทัศนคติเชิงบวกต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยร้อยละ 88.7 เห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ทุกคนควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับบ่อยครั้งเพียงร้อยละ 41.8 และสวมทุกครั้งเพียงร้อยละ 7.5 การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์พหุกลุ่มพบว่า คะแนนความรู้ ช่วงอายุ และประสบการณ์การขับขี่ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) โดยผู้ที่มีความรู้สูงและกลุ่มผู้ขับขี่ใหม่ที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี มีแนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยที่สม่ำเสมอมากกว่ากลุ่มอื่นอย่างชัดเจน ขณะที่ปัจจัยด้านเพศไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิเคราะห์จากข้อมูลวิดีโอพบว่าผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 28.3 ขณะที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 71.7 โดยปัจจัยด้านสภาพอากาศมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมอย่างเด่นชัด ซึ่งในขณะฝนตกผู้ขับขี่มีโอกาสสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็น 3.609 เท่า เมื่อเทียบกับสภาพอากาศปกติ นอกจากนี้ช่วงเวลาในการเดินทางและบทบาทของผู้ใช้รถยังมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัยสะท้อนให้เห็นถึงช่องว่างระหว่างความรู้และทัศนคติกับพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริง และชี้ให้เห็นว่าพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นผลจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยเชิงสถานการณ์ ดังนั้น การส่งเสริมความปลอดภัยควรดำเนินควบคู่กันทั้งการสร้างความรู้ การปรับทัศนคติ และการจัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการปฏิบัติอย่างยั่งยืน

Abstract

This research aims to study helmet-wearing behavior among motorcyclists in the Ubon Ratchathani University area and analyze the factors influencing such behavior by using a mixed-methods research approach. This consisted of data collection through questionnaires and observations of actual behavior via video recordings. The questionnaire sample was predominantly female (56.3%), aged 18–25 years (96.1%), and students (94.4%), while the video data were collected from 5,963 motorcyclists. Data were analyzed using descriptive statistics, multinomial logistic regression, and binary logistic regression.

Results from the questionnaires revealed that the sample group had a high level of knowledge regarding helmets (81.1%) and a positive attitude toward wearing them, with 88.7% agreeing that helmet use is a practice everyone should follow for safety. However, the frequency of helmet-wearing behavior was at a "frequently" level for only 41.8% and "every time" for only 7.5%. Multinomial logistic regression analysis found that knowledge scores, age, and riding experience were significant factors influencing helmet-wearing behavior with statistical significance ($p < .001$). Specifically, those with high knowledge and novice riders with less than 1 year of experience showed a clearly higher tendency for consistent helmet use than other groups, while the gender factor showed no statistically significant difference at the .05 level.

The analysis of video data showed that only 28.3% of riders wore helmets, while 71.7% did not. Weather conditions had a distinct influence on behavior; during rain, riders were 3.609 times more likely to wear a helmet compared to normal weather conditions. Additionally, travel time and the role of the road user were significantly correlated with helmet-wearing behavior at the .05 level.

The research findings reflect a gap between knowledge/attitudes and actual behavior, indicating that helmet-wearing behavior is a result of both internal and situational factors. Therefore, safety promotion should be carried out simultaneously through knowledge building, attitude adjustment, and environmental management to facilitate sustainable practice.