

363 12507
๖๘๔๑๗

ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3
ในจังหวัดนครราชสีมา

ปริญญานิพนธ์
ของ
วีระ จ่านงค์ไฉย

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต
กุมภาพันธ์ 2531
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

166840

คณะกรรมการที่ปรึกษาประจำตัวนิสิตและคณะกรรมการสอบ ได้พิจารณาปริญญานิพนธ์
ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการศึกษาามหาบัณฑิต
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

คณะกรรมการที่ปรึกษา

..... ประธาน
..... กรรมการ

คณะกรรมการ

..... ประธาน
..... กรรมการ
..... กรรมการ

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้เพราะผู้วิจัยได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก อาจารย์ ดร.พรสุข หุ่นรินทร์ และรองศาสตราจารย์ ดร.ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ อนันต์ ศันมุขกุล รองศาสตราจารย์ พัชรา กาญจนารัตน์ รองศาสตราจารย์ ดร.ดวงเดือน พันธุมนาวิน ซึ่งได้ช่วยเหลืออย่างดียิ่งในการตรวจสอบเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ นายแพทย์ วิจิตร บุญยะโทตระ และเจ้าหน้าที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ที่อำนวยความสะดวกในการค้นหาเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

ขอขอบคุณ คุณวิลาสินี วงศ์ประเสริฐ ที่ช่วยให้คำปรึกษาและแนะนำในการค้นคว้าหาเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ขอขอบคุณ คุณสมปอง ภูวราภรณ์ ที่ช่วยให้คำปรึกษาแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ตั้งแต่เริ่มทำการศึกษาจนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์

ท้ายนี้ขอเทอดพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ที่ให้กำลังใจอย่างดีตลอดมา

วีระ จ่านงค์น้อย

สารบัญ

บทที่

หน้า

1	บทนำ	1
	ภูมิหลัง	1
	ความมุ่งหมายในการศึกษาค้นคว้า	9
	ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า	10
	ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า	10
	ค่านิยมศัพท์เฉพาะ	11
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	13
	สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า	32
3	วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า	33
	ประชากร	33
	กลุ่มตัวอย่าง	33
	เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล	37
	เกณฑ์ในการให้คะแนนเครื่องมือ	37
	ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ	38
	การหาคุณภาพเครื่องมือ	38
	การเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล	38
	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	39
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	42
	สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	42
	การวิเคราะห์ข้อมูล	42
	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	43

5	สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	54
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	54
	กลุ่มตัวอย่าง	54
	เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า	54
	การวิเคราะห์ข้อมูล	55
	สรุปผลการศึกษาค้นคว้า	55
	อภิปรายผล	55
	ข้อเสนอแนะ	59
	บรรณานุกรม	61
	ภาคผนวก	67

บัญชีตาราง

ตาราง

หน้า

1	อุบัติเหตุจลาจล คนตาย คนบาดเจ็บ จำแนกตามปี ประเภทยานพาหนะที่ เกิดอุบัติเหตุ ในกรุงเทพมหานคร	3
2	ยานพาหนะที่มาจดทะเบียนในจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2525 - 2527	8
3	จำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ปีการศึกษา 2530 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่ลุ่มได้	36
4	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามเพศ	43
5	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามสถานที่ตั้งของโรงเรียน	44
6	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง	44
7	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง	45
8	ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก ของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา	46
9	การเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกระหว่างนักเรียนชายกับ นักเรียนหญิง	47
10	การเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนจำแนกตามสถานที่ ตั้งของโรงเรียน	48
11	ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนจำแนกตามระดับการศึกษาของ ผู้ปกครอง	49
12	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก ของนักเรียน จำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง	50
13	การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนที่ ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่	51
14	ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง	52

15	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก ของนักเรียน จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง	53
16	ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก...	76
17	ค่าสถิติพื้นฐานเป็นรายชื่อของกลุ่มตัวอย่าง	77

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ

หน้า

1	การเปรียบเทียบการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์กับรถจักรยานยนต์เทียบเป็นร้อยละ	4
2	รูปแบบของการพัฒนาการทางด้านความรู้ตามแนวคิดของบลูม และคนอื่น ๆ	16
3	รูปแบบของหมวกกันน็อก	22
4	เปรียบเทียบตำแหน่งที่บาดเจ็บของคนขับขี่ที่สวมและไม่ได้สวมหมวกกันน็อก	25

ภูมิหลัง

ในสภาพการปัจจุบัน ทวีโลกได้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการคมนาคมขนส่ง ทำให้การสัญจรไปมาเป็นไวย่างรวดเร็วจึงทำให้ปัญหาความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก พบว่า ประเทศที่กำลังพัฒนา 15 ประเทศ มีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งที่ทำให้คนเสียชีวิต และทรัพย์สินเสียหาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกมีประมาณ 17% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด สำหรับประเทศไทยได้มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็ว โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา ปริมาณถนนมีเพิ่มขึ้นจากเพียง 2 - 3 หมื่นกิโลเมตรมาเป็นเกือบหนึ่งแสนกิโลเมตรในปัจจุบัน จำนวนรถได้เพิ่มขึ้นมาทั้งในกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค จึงทำให้อุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในปัจจุบันพบว่าคนไทยต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในอัตรา 36.38% ต่อยานพาหนะ 10,000 คัน และมีอัตราเพิ่มของการตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึงร้อยละ 28 ต่อปี หรือประมาณ 2 เท่า ของประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ (วิจิตร บุญะโทตระ 2529 : 1)

จากรายงานของกองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในปี พ.ศ. 2527 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งประเทศถึงร้อยละ 36.5 ซึ่งสูงที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับ การเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากสาเหตุอื่น ๆ (กระทรวงสาธารณสุข ม.ป.ป. : 91 - 93) และจากการศึกษาขององค์การอนามัยโลก พบว่า ในปี พ.ศ. 2525 ประเทศไทยต้องสูญเสียเศรษฐกิจ เนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจรเพียงอย่างเดียวมากกว่า 16,000 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ของผลิตภัณฑ์ชาติ ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงการสูญเสียโอกาสของผู้ตาย หรือผู้พิการ (สำนักงานกฤษฎามนตรี, คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2527 : 2)

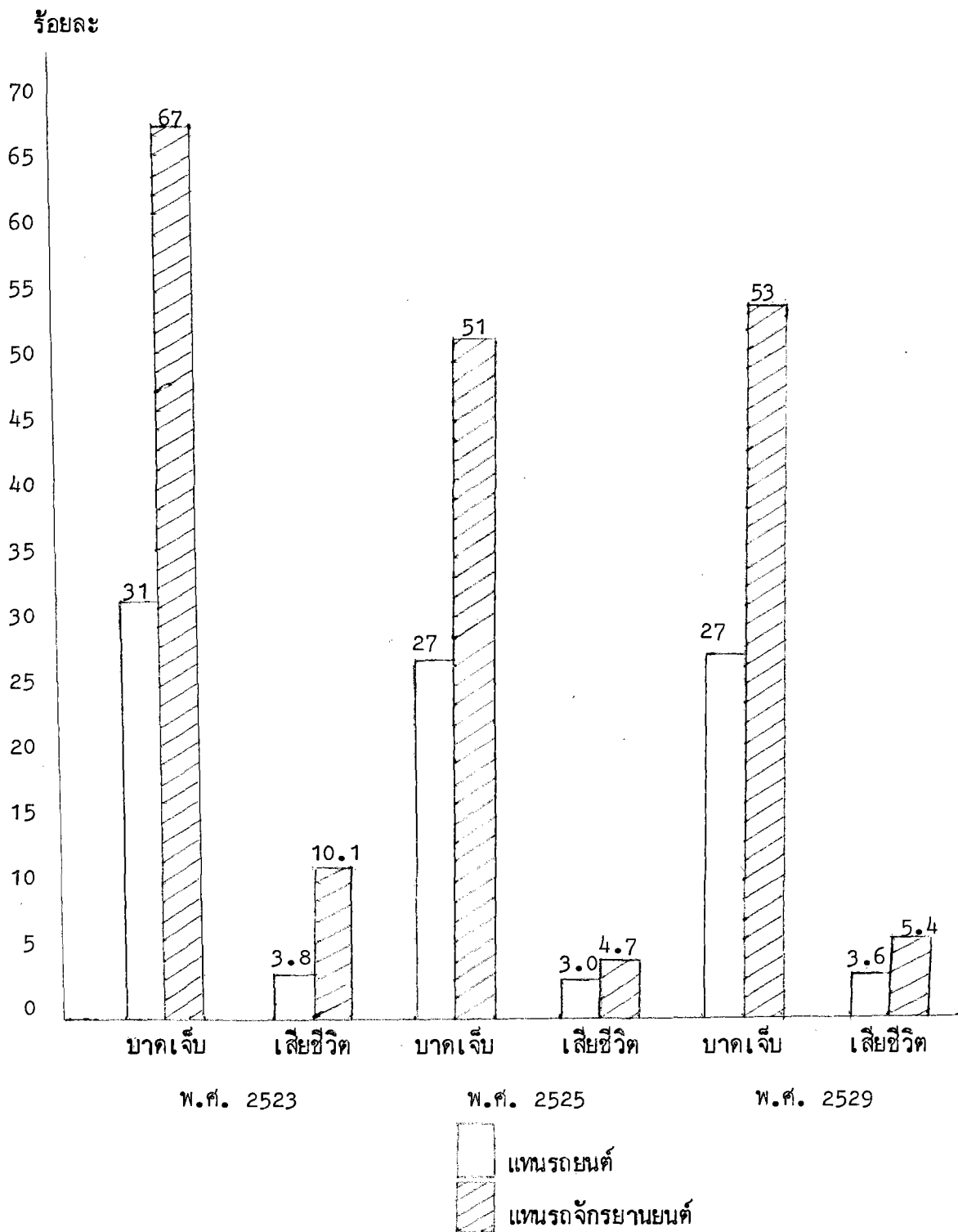
ในจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งหมด อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงเป็นอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุจากยานพาหนะประเภทอื่น จากรายงานของ กองตำรวจ (กรมตำรวจ กองตำรวจจราจร 2529 : 1 - 5) พบว่า แม้จำนวนอุบัติเหตุจาก

รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครจะมีน้อยกว่ารถยนต์ก็ตาม แต่จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบเป็นอัตราร้อยละ กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2529 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ 2,649 ราย ขณะที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถยนต์ส่วนบุคคล 4,734 ราย จำนวนผู้เสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มี 144 ราย และบาดเจ็บ 1,402 ราย ขณะที่รถยนต์ส่วนบุคคลมีผู้เสียชีวิต 170 ราย และบาดเจ็บ 1,278 รายเท่านั้น ซึ่งได้แสดงรายละเอียดไว้ในตาราง 1 ถ้านำสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถยนต์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเปรียบเทียบกันโดยใช้อัตราร้อยละ จะพบว่า ผู้ขับรถยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บร้อยละ 27 เสียชีวิตร้อยละ 3.6 แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บร้อยละ 53 เสียชีวิตร้อยละ 5.4 ที่เป็นเช่นนี้อาจจะสรุปได้ว่า เนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกือบเท่ารถยนต์แต่ไม่มีเครื่องป้องกันใด ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับรถยนต์ ซึ่งมีโครงสร้างเป็นหลักในการช่วยป้องกันอันตราย (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปรีชาमार 2525 : 20)

ตาราง 1 อุบัติเหตุจากรถ คนตาย คนบาดเจ็บ จำนวนตามปี ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ
ในกรุงเทพมหานคร

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุ				ตาย				บาดเจ็บ			
	ปี พ.ศ.				ปี พ.ศ.				ปี พ.ศ.			
	2523	2525	2527	2529	2523	2525	2527	2529	2523	2525	2527	2529
รถยนต์ส่วนบุคคล	4350	4269	4653	4734	165	130	183	170	1362	1165	1914	1278
จักรยานยนต์	2339	2996	2702	2649	236	142	142	144	1578	1540	1011	1402
รถยนต์โดยสาร	1694	2391	2908	3699	84	114	151	176	734	775	728	1048
รถยนต์บรรทุก	1408	1520	1634	1605	61	98	107	70	380	536	441	525
รถยนต์รับจ้าง	711	1324	1498	2140	39	63	65	49	258	348	275	325
จักรยานยนต์สามล้อ	442	498	446	999	20	34	45	31	174	248	190	234
จักรยานสองล้อ	8	20	46	90	1	4	9	18	1	14	18	146
อื่น ๆ	178	143	205	153	18	15	34	17	105	72	85	178
รวม	11190	13160	14092	16069	624	600	736	675	4592	4698	4672	5139

ที่มา : กองตำรวจจราจร กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2530



ภาพประกอบ 1 เปรียบเทียบอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์กับรถจักรยานยนต์ เทียบเป็นร้อยละ

จากสถิติของ กองทะเบียน กรมตำรวจ พบว่าในปี พ.ศ. 2520 ทหารอาสาสมัคร มีรถจักรยานยนต์ 645,673 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.5 ของยานพาหนะทั้งหมดทุกประเภท ต่อมา ในปี พ.ศ. 2526 ทหารอาสาสมัครมีรถจักรยานยนต์ถึง 1,627,988 คัน คิดเป็นร้อยละ 56.4 ของยานพาหนะทั้งหมดทุกประเภท (กรมตำรวจ กองทะเบียน 2528 : 2) การเพิ่มขึ้นของ จำนวนรถจักรยานยนต์ดังกล่าว มีแนวโน้มว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะเพิ่มขึ้นด้วย เช่นกัน และจะนำไปสู่ปัญหาการสูญเสียทรัพยากรและเศรษฐกิจ ดังได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น การป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะอันตราย ที่บริเวณศีรษะ ซึ่งจากการศึกษาอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ประสบอุบัติเหตุ และเสียชีวิตนั้น เนื่องมาจากได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะทุกราย และร้อยละ 80 มีการบาดเจ็บที่ศีรษะ ในกลุ่มอาการหนักต้องพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล สำหรับผู้ช้อนท้ายที่ ประสบอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ที่เสียชีวิตมีบาดเจ็บของสมองทุกราย ส่วนกลุ่มที่มีอาการมากจนต้องรับ รักษาไว้ในโรงพยาบาลเป็นการบาดเจ็บที่ศีรษะถึงร้อยละ 90 (อนันต์ วัฒนุชยกุล 2528 : 18) ดังนั้นการป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองจึงเป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะเป็นสาเหตุที่ทำให้ ผู้ป่วยเสียชีวิตหรือพิการได้

วิธีการป้องกันอันตรายบริเวณศีรษะ เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุสามารถ ทำได้โดย การสวมใส่หมวกนิรภัย หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า หมวกกันน็อก ซึ่งจากการศึกษาถึง ประสิทธิภาพในการลดการบาดเจ็บที่ศีรษะของหมวกกันน็อก พบว่า หมวกกันน็อกช่วยลดอัตรา การตายและการบาดเจ็บ อันเนื่องมาจากสมองลงได้ถึง 2 เท่า (สำนักนายกรัฐมนตรี, คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2527 : 1) การสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงเป็นวิธีการป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองได้ดีที่สุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ปัจจุบันรัฐบาลได้ ตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของหมวกกันน็อกนี้ จึงได้สนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวม หมวกกันน็อก โดยมีการออกกฎหมายหมวกกันน็อกมาบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวก กันน็อก ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ เนื่องจากในขณะนั้นมีปัญหาเรื่องปริมาณและคุณภาพของหมวกกันน็อกจึงได้มีการ ออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก

มาตรา 122 เค็ม โดยมีใจความสำคัญว่า ขณะนี้ยังไม่มีการบังคับใช้ จะมีการบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 5 ปี (สำนักนายกรัฐมนตรี, คณะกรรมการป้องกันอับัติภัยแห่งชาติ 2528 : 3) ตามความที่ถูกต้องแล้วนั้นหมายความว่า กฎหมายนี้จะมีผลบังคับใช้ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2527 ซึ่งก็ได้ผ่านมาแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ใช้จากคณะรัฐมนตรี เนื่องจากในช่วงนั้นกำลังมีปัญหาในด้านเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลจึงเกรงว่า ถ้าให้กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับใช้ อาจจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ประชาชน แต่เมื่อพ้นวิกฤตการณ์นั้นมาได้เป็นเวลาพอสมควรแล้ว ก็ควรที่จะหยิบยกเรื่องนี้ขึ้นมาพิจารณากันใหม่ เพราะยิ่งปล่อยไว้นานออกไป สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ยิ่งเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ

การสวมหมวกกันน็อกนี้ จะเป็นผลดีในด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มาก แม้จะไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ก็จริง แต่ก็ช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บของบริเวณศีรษะและใบหน้าได้มาก จากการสำรวจการยอมรับในการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ. 2529 พบว่า อัตราการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ (วิลาลินี วงศ์ประเสริฐ 2529 : 69) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ อิชิโด (Ishido. 1985 : 5) ซึ่งทำการสำรวจการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การใช้หมวกกันน็อกยังอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด ซึ่งมีผู้สวมหมวกกันน็อกต่ำกว่าร้อยละ 10 ในขณะที่กรุงเทพมหานครมีผู้สวมหมวกกันน็อกประมาณร้อยละ 20 - 60

ในการสำรวจการใช้หมวกกันน็อกของประชาชนในต่างจังหวัดนั้น อิชิโด ได้ใช้กลุ่มตัวอย่างโดยเลือกเอาจังหวัดใหญ่ ๆ และเป็นจังหวัดที่มีการสัญจรไปมามากมาเป็นกลุ่มตัวอย่าง รวมทั้งหมด 8 จังหวัด จังหวัดนครราชสีมาเป็น 1 ใน 8 จังหวัดของกลุ่มตัวอย่างนี้ (Ishido. 1985 : 49) จากการสำรวจสภาพรถยนต์ยานพาหนะที่ใช้สัญจรไปมาในจังหวัดนครราชสีมา พบว่า รถจักรยานยนต์มีจำนวนมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรถประเภทอื่น ๆ รวมกัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของกองทะเบียนกรมตำรวจ (กรมตำรวจ กองทะเบียน 2529 : 1) ในจังหวัดนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2527 มีรถยนต์ยานพาหนะที่นำมาจากทะเบียนทั้งสิ้น 56,188 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถจักรยานยนต์ถึง 37,836 คัน หรือประมาณร้อยละ 67 ของรถทั้งหมดรวมกัน ดังแสดงรายละเอียดในตาราง 2

ตาราง 2 ยานพาหนะที่มาจดทะเบียนในจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2525 - 2527

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	พ.ศ. 2525	พ.ศ. 2526	พ.ศ. 2527
1	รถจักรยานยนต์	29,526	33,408	37,836
2	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	9,102	10,361	11,074
3	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	3,786	4,177	4,404
4	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	837	1,189	1,659
5	รถยนต์บรรทุกสาธารณะ	6	15	13
6	อื่น ๆ	1,010	1,291	1,202
	รวม	44,267	50,441	56,188

ที่มา : กองทะเบียน กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2529

เนื่องจากในปัจจุบันนี้ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2528 ให้อนุญาตให้ผู้ที่ มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ สามารถสอบทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (กรมตำรวจ กองทะเบียน 2529) ดังนั้นจึงพบว่ามีความนิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมากขึ้นโดยเฉพาะวัยรุ่น รวมทั้งผู้ที่ต้องออกไปทำงานและ ไปโรงเรียน เมื่อมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์กันมาก อุบัติเหตุจึงเกิดมากขึ้นด้วย เพราะสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้น ประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 อย่างคือ (ศราวุฒิ พันสขาว 2525 : 7)

1. ผู้ใช้ทาง ซึ่งประกอบด้วย ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า แต่อาจกล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจน การขับขี่ที่ไม่ระมัดระวัง ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เสมอและพบว่า ผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยรุ่นก่อให้เกิด อุบัติเหตุมากที่สุด

2. ยานพาหนะ โดยเฉพาะสภาพของรถมีความสำคัญมาก รถที่มีสภาพไม่ดีนอกจากจะเป็น อันตรายต่อตัวเจ้าของรถแล้ว ยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนอีกด้วย และเป็นที่ทราบกันดีว่า รถจักรยานยนต์เป็นรถที่มีขนาดเล็กและเบา อีกทั้งไม่มีเครื่องป้องกันใด ๆ ณะที่ใช้ความเร็วสูง

หลักและความมั่นคงต่อการเกาะพื้นถนนมีน้อยมาก ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย และเกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้สูง

3. สภาพถนน เช่น พื้นถนนลื่น ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ความสว่างของถนนมีน้อย เป็นต้น

4. สภาพแวดล้อม เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ มลพิษต่าง ๆ กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นต้น

ซึ่งปัจจัยพื้นฐานทั้ง 4 อย่างนี้ เป็นองค์ประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการจราจรทางบก แต่สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ การขับขี่ยวดยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง การขับขี่ด้วยความเร็วสูง และการไม่ยอมให้ทางแก่ผู้อื่น นอกจากนี้ก็เกิดจากการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจร เป็นเหตุให้ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ๆ การขับฉกฉวย หรือ รับประทานของแซกไประหว่างรถอื่น การขับขี่ผิดโชน ด้วยความคึกคะนอง เป็นต้น (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปรีชามารถ 2525 : 21)

จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์มาก และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมาซึ่งเป็นโรงพยาบาลประจำจังหวัด ปรากฏว่า ในปี พ.ศ. 2527 มีผู้ป่วยที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุของยานพาหนะที่เข้ารักษาในโรงพยาบาลทั้งสิ้น 4,865 ราย ในจำนวนนี้มีผู้ป่วยซึ่งได้รับอันตรายจากรถจักรยานยนต์ถึง 2,635 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 54.16 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทุกชนิด และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุเหล่านี้มักจะอยู่ในวัยรุ่น (กรมการแพทย์ โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา 2528)

จากสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่ยกมาทั้งหมดนั้นจะเห็นได้ว่า มีผู้นิยมใช้รถจักรยานยนต์มาก และในปัจจุบันนี้ผู้มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ ก็สามารถสอบทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ จึงทำให้จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีมากขึ้น นอกจากนี้รถจักรยานยนต์ก็ยังเป็นรถที่อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อุปกรณ์ที่จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ก็มีน้อย เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นโอกาสที่จะได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตก็มีมาก ผู้ที่เสียชีวิตนั้นส่วนใหญ่เนื่องมาจากได้รับบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะและสมอง ซึ่งวิธีที่จะลดอันตรายดังกล่าวทำได้โดยการให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกกันน็อก นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุเหล่านั้นส่วนใหญ่มักจะอยู่ในวัยรุ่น

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 (ซึ่งมีอายุเฉลี่ยประมาณ 15 - 16 ปี และพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับใหม่ได้อนุญาตให้สอบทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้) ว่าจะมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกอย่างไร เพราะจากการศึกษาวิจัยของต่างประเทศได้สรุปผลว่า ทัศนคติที่มีต่อหมวกกันน็อกเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และสำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งยังอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นนั้น การปลูกฝังทัศนคติเป็นเรื่องสำคัญที่สุดที่ครูจะต้องปลูกฝังควบคู่ไปกับการให้ความรู้และทักษะ ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรจะทำให้ความสนใจศึกษา เพื่อจะได้นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา มาเป็นประโยชน์ต่อการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน และเป็นแนวทางในการให้สวัสดิศึกษา รวมทั้งเป็นแนวทางในการหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง
3. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล กับนักเรียนซึ่งเรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล
4. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน
5. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ในการวางแผน การประเมินผล และการปรับปรุงกิจกรรมในการเรียนการสอนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
2. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาวิจัย เพื่อพัฒนาทัศนวิสัยในการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนให้ดียิ่งขึ้น
3. เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าเสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ทราบ จะได้เป็นแนวทางในการปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ยิ่งขึ้น

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มุ่งศึกษาเฉพาะทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่มีต่อหมวกกันน็อก ปีการศึกษา 2530 สังกัดกองการมัธยมศึกษา กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ เท่านั้น

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ปีการศึกษา 2530 สังกัดกองการมัธยมศึกษา กรมสามัญศึกษา ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 12,969 คน เป็นนักเรียนชาย 7,180 คน นักเรียนหญิง 5,789 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ปีการศึกษา 2530 สังกัดกองการมัธยมศึกษา กรมสามัญศึกษา โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) จำนวน 390 คน

ตัวแปรที่จะศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามสภาพดังนี้

1.1 เพศ

1.2 สถานที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งแยกเป็นในเขตเทศบาล กับนอกเขตเทศบาล

1.3 ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

1.4 รายได้ของผู้ปกครอง

2. ตัวแปรตาม ได้แก่

ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

คำนิยามศัพท์เฉพาะ

1. ทัศนคติ หมายถึง การที่นักเรียนมีความรู้สึก ทำที่ หรือมีปฏิกิริยาในด้านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย เกี่ยวกับเรื่องหมวกกันน็อก

2. หมวกกันน็อก หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

3. นักเรียน หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ปีการศึกษา 2530 ในโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกองการมัธยมศึกษา กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ในจังหวัดนครราชสีมา

4. โรงเรียน หมายถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 58 โรงเรียน (ตามรายชื่อโรงเรียนในภาคผนวก)

5. ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของบิดาหรือมารดา หรือผู้ให้การอบรมเลี้ยงดูนักเรียนระหว่างปีการศึกษา 2530 แบ่งออกเป็น 4 ระดับ (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ 2526 : 0 - 12) คือ

5.1 ผู้ที่ไม่มีวุฒิทางการศึกษา (ผู้ไม่ได้เรียนหนังสือ)

5.2 ประถมศึกษา

5.3 มัธยมศึกษา

5.4 สูงกว่ามัธยมศึกษา

6. รายได้ของผู้ปกครอง หมายถึง รายได้สูงสุดของบิดาหรือมารดา หรือของผู้ให้การอบรมเลี้ยงดูนักเรียน (รายได้สูงสุดของบุคคลใดคนหนึ่งที่มีรายได้มากที่สุดของครอบครัว) ต่อปี แบ่งออกเป็น 3 ระดับ (คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2525 : 1) คือ

6.1 รายได้ต่ำกว่า 20,000 บาทต่อปี

6.2 รายได้ระหว่าง 20,000 - 40,000 บาทต่อปี

6.3 รายได้มากกว่า 40,000 บาทต่อปี

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารที่เกี่ยวข้อง

ความหมายของทัศนคติ

นักการศึกษาและนักจิตวิทยาได้ให้ความหมายของทัศนคติไว้ในลักษณะต่าง ๆ กันดังนี้

แอลพอร์ต (Allport. 1935 : 810) กล่าวว่าไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง สภาวะของความพร้อมทางจิต ซึ่งเกิดขึ้นจากประสบการณ์ สภาวะความพร้อมนี้จะเป็นแรงที่กำหนดทิศทางของปฏิกิริยาของบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

ครอนบัค (Cronbach. 1970 : 435) ให้นิยามของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง การที่บุคคลยอมรับ หรือไม่ยอมรับสิ่งใด บุคคลใดที่เป็นรูปธรรมหรือนามธรรม ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่บุคคลได้มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องด้วย

ไทรแอนดิส (Triandis. 1971 : 3) กล่าวว่าไว้ว่า ทัศนคติเป็นความคิดอย่างหนึ่งซึ่งมีอารมณ์เป็นตัวนำ ทำให้บังเกิดจิตใจโน้มเอียง ก่อให้เกิดการกระทำแบบหนึ่งต่อสถานการณ์ทางสังคมเฉพาะอย่างหนึ่ง

ล้วน สายยศ (ล้วน สายยศ 2517 : 118 - 119) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง อารมณ์หรือความรู้สึก อันบังเกิดจากการรับรู้ต่อสิ่งนั้น ๆ โดยแสดงพฤติกรรมโน้มเอียงอย่างใดอย่างหนึ่งในรูปของการประเมิน เช่น ชอบ - ไม่ชอบ เป็นต้น

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (ดวงเดือน พันธุมนาวิน 2518 : 3) กล่าวว่าไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกที่แสดงออกอย่างมั่นคงต่อบุคคล หรือสถานการณ์ใดซึ่งอาจเป็นไปในทางที่ดี ชัดแจ้ง หรือเป็นกลางก็ได้ ซึ่งเป็นผลของการรับรู้เกี่ยวกับลักษณะที่ดี หรือเลว ของบุคคลหรือสถานการณ์นั้น ทัศนคติเป็นสิ่งที่กำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติ หรือตอบสนองในการที่จะชอบหรือไม่ชอบต่อบุคคล วัตถุ สถานการณ์ หรือแม้กระทั่งความคิดเห็นต่าง ๆ ทัศนคติเป็นสิ่งที่ไม่สามารถวัดได้โดยตรง แต่สามารถอ้างอิงได้จากพฤติกรรม หรือการตอบสนองของบุคคลนั้น ๆ

เชดส์คัลท์ โทวาสน์ (เชดส์คัลท์ โทวาสน์ 2520 : 38) ได้ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า หมายถึงความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากการเรียนรู้ประสบการณ์ และเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงพฤติกรรมหรือแนวโน้มที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้านั้น ๆ ไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง อาจจะเป็นไปในทางสนับสนุน หรือคัดค้านก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรอบมให้เรียนรู้ระเบียบวิธีของสังคม ซึ่งทัศนคตินี้จะแสดงออกหรือปรากฏให้เห็นได้ชัด ในกรณีที่สิ่งเร้านั้นเป็นสิ่งเร้าทางสังคม

ความหมายของทัศนคติจากนักการศึกษาหลายท่านที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า ทัศนคติคือความโน้มเอียงที่จะตอบสนองต่อบุคคลหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยบุคคลนั้นจะแสดงพฤติกรรมออกมาในลักษณะนิมานหรือทางบวก (Positive) คือ ชอบ พอใจ เห็นด้วย สนับสนุน หรือแสดงพฤติกรรมออกมาในลักษณะนิเสธ (Negative) คือ ไม่ชอบ ไม่พอใจ ไม่เห็นด้วย ไม่สนับสนุน หรืออาจจะกล่าวได้ว่า ทัศนคติก็คือความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ โดยมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ รวมทั้งความพร้อมที่จะแสดงพฤติกรรมเฉพาะอย่างต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นหรืออารมณ์นั้น ๆ และทัศนคตินี้ สามารถสร้างขึ้นได้ และเปลี่ยนแปลงได้

ดังนั้นทัศนคติของนักเรียนที่มีต่อพวกกันนี้อีก จึงหมายถึง ทิศทาง ความรู้สึก หรือท่าทีของนักเรียนที่มีต่อพวกกันนี้อีก ว่ามีความรู้สึกไปในทางมองเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับการใช้พวกกันนี้อีกในขณะชั้นชีวิตจักรยานยนต์

องค์ประกอบของทัศนคติ

ทัศนคติ มีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการคือ (เชดส์คัลท์ โทวาสน์ 2520 : 40)

1. Cognitive component เป็นองค์ประกอบทางด้านความรู้ หรือความเข้าใจของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้านั้น ๆ เพื่อเป็นเหตุผลในการที่จะสรุปรวมเป็นความเชื่อช่วยในการประเมินผลสิ่งเร้านั้น ๆ

2. Feeling component เป็นองค์ประกอบทางด้านความรู้สึก หรืออารมณ์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับสิ่งเร้า ต่างเป็นผลเนื่องมาจากการที่บุคคลประเมินผลสิ่งเร้านั้นแล้วว่า พอใจ หรือไม่พอใจ ต้องการ หรือไม่ต้องการ ดี หรือเลวอย่างไร

3. Action tendency component เป็นองค์ประกอบทางด้านความพร้อมหรือความโน้มเอียงที่บุคคลจะประพฤติปฏิบัติ หรือตอบสนองต่อสิ่งเร้าในทิศทางที่จะสนับสนุน หรือคัดค้าน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเชื่อ หรือความรู้สึกของบุคคลที่ได้จากการประเมินผล

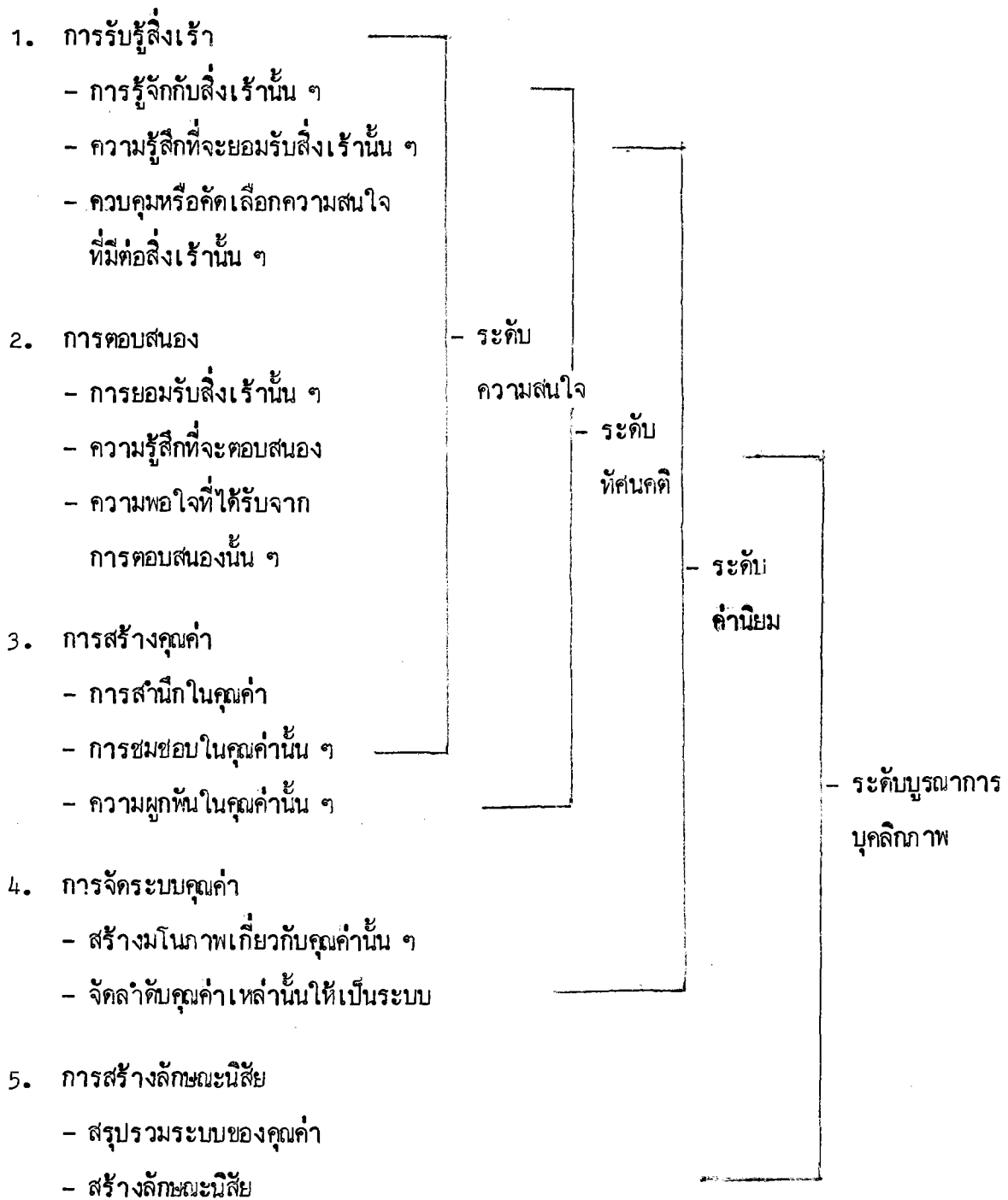
อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อทัศนคติ

สุชา จันทน์เอม และสุรางค์ จันทน์เอม (สุชา จันทน์เอม และสุรางค์ จันทน์เอม 2517 : 98) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อทัศนคติ ได้แก่

1. บิดามารดา เป็นผู้ที่เด็กคลุกคลีมากกว่าคนอื่น เด็กจึงมีความเอนเอียงไปตามบิดามารดาไม่มากนัก
2. วัฒนธรรมภายในสังคม สิ่งใดที่วัฒนธรรมในสังคมกำหนดว่าเป็นสิ่งที่ดีบุคคลในสังคมก็มีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น
3. สถานการณ์การศึกษา การได้รับการอบรมสั่งสอนจากสถาบันต่าง ๆ ทางด้านการศึกษาสามารถปลูกฝังและเปลี่ยนแปลงทัศนคติของเด็กได้
4. สื่อมวลชนต่าง ๆ เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ภาพยนตร์ ย่อมมีอิทธิพลต่อการปลูกฝังและเปลี่ยนแปลงทัศนคติของเด็กได้เช่นเดียวกัน

พัฒนาการของทัศนคติ

เชดส์ค็อก โทวาสิณธุ์ ได้นำแนวความคิดของบลูม และคนอื่น ๆ ในเรื่องพัฒนาการของทัศนคตินั้น ควรมีรูปแบบตามลำดับขั้น ดังนี้ (เชดส์ค็อก โทวาสิณธุ์ 2520 : 39)



ภาพประกอบ 2 รูปแบบของการพัฒนาการทางด้านความรู้สึกตามแนวความคิดของ บลูม และคนอื่น ๆ

ทัศนคติของบุคคลจะพัฒนาไปได้โดยสาเหตุ 3 ประการ (Kolesnik. 1970 : 484 - 486) คือ บุคคลได้มีโอกาสติดต่อกับสัมพันธกับบุคคลอื่น เกิดจากการที่บุคคลถ่ายทอดแบบอย่างการกระทำ หรือความคิดของคนอื่นมาเป็นของตน และการที่บุคคลพยายามที่จะตอบสนองความต้องการของตนต่อสิ่งเหล่านี้จะเป็นสาเหตุให้ทัศนคติเปลี่ยนไป

เคลแมน (Kelman. 1958 : 51 - 60) ได้อธิบายการเปลี่ยนแปลงทัศนคติไว้ว่าเป็นไปตามสภาพแวดล้อมของสังคมภายใต้กระบวนการนี้

1. การยินยอม (Compliance) คือ การยอมรับอิทธิพลจากผู้อื่น เพื่อให้เขาปฏิบัติต่อตัวในทางที่ตนต้องการ หรือพอใจ

2. การเลียนแบบ (Identification) คือ การแสดงพฤติกรรม เพื่อให้เหมือนสมาชิกในสังคม เพื่อจะมีสัมพันธภาพอันดีกับคนอื่น

3. การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากความต้องการที่อยากจะเปลี่ยน (Internalization) คือ การที่บุคคลนั้นยอมรับ สิ่งที่มีอิทธิพลเหนือกว่า เนื่องจากสิ่งนั้นตรงกับค่านิยมที่อยู่ในตัวของบุคคลเอง

ไทรแอนดิส (Triandis. 1971 : 3) กล่าวว่า สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติว่าเป็นเพราะ

1. ได้รับข้อมูลใหม่จากบุคคล หรือสื่อมวลชน
2. ได้รับประสบการณ์ตรง หรือความกระทบกระเทือนใจ
3. ถูกบังคับให้ปฏิบัติไม่ตรงกับทัศนคติของตน
4. การศึกษาทางจิตใจ เพื่อให้เข้าใจเหตุผลที่ถูกต้อง
5. เปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมใหม่

การวัดทัศนคติ

ซูซีฟ อ่อนโคสูง (ซูซีฟ อ่อนโคสูง 2522 : 111 - 113) ได้เสนอวิธีการที่จะทราบถึงทัศนคติของใครคนใดคนหนึ่งที่มีต่อคน วัตถุ สิ่งกับ หรือสถานการณ์ต่าง ๆ ว่าทำได้โดยวิธีการดังต่อไปนี้

1. ใช้แบบสอบถาม
2. สังเกต สัมภาษณ์ และบันทึก
3. ใช้สิ่งพิมพ์
4. การใช้วิธีสร้างจินตนาการ

การสร้างเครื่องมือวัดทัศนคติมีหลายวิธี สำหรับวิธีการสร้างแบบสอบถามตามแนวของ
ลิเคิร์ท ประภาเพ็ญ สุวรรณ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2520 : 28 - 29) ได้อธิบายขั้นตอน
ในการสร้าง ดังนี้

1. พิจารณาว่าต้องการจะวัดทัศนคติของใคร มีค่ออะไร แล้วให้ความหมายของทัศนคติ
และสิ่งที่จะวัดนั้นให้แน่นอน

2. เมื่อตีความหมายของสิ่งที่จะวัดแน่นอนแล้ว ให้สร้างข้อความในแต่ละหัวข้อนั้น ๆ
โดยให้ครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อเหล่านั้น ซึ่งข้อความเหล่านั้นจะมีลักษณะที่ตามเกี่ยวกับความรู้สึก
ของผู้ตอบ ผู้สร้างเครื่องมือ อาจเขียนขึ้นเอง หรือนำมาจากผู้อื่น หรือจากผู้ทรงคุณวุฒิในด้านนั้น ๆ
ก็ได้ แต่ต้องมีลักษณะดังนี้

2.1 ต้องเป็นข้อความที่ถามในแง่ความรู้สึก ความเชื่อ หรือความตั้งใจที่จะทำสิ่งใด
สิ่งหนึ่ง ไม่ใช่ข้อเท็จจริง (Fact)

2.2 ข้อความที่บรรจุลงในมาตราวัด (Scale) จะต้องประกอบด้วยข้อความที่
เป็นด้านบวก (Positive) และด้านลบ (Negative) ละครึ่ง

2.3 แต่ละข้อความต้องสั้น เข้าใจง่าย ชัดเจน ไม่กำกวม จำนวนข้อความที่สร้างขึ้น
ครั้งแรกควรมีประมาณ 30 ข้อความขึ้นไป เพราะจะต้องคัดเลือกข้อความให้เหลือ 20 - 25 ข้อความ
ในแต่ละหัวข้อของสิ่งที่ต้องการจะวัด

3. เมื่อได้ข้อความเพียงพอกับบรรจุลงในมาตราวัด (Scale) โดยให้มีข้อเลือก 5 ข้อ
คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

4. กำหนดน้ำหนักในการตอบข้อเลือกต่าง ๆ ของแต่ละข้อความ ซึ่งในการกำหนดน้ำหนัก
ว่าข้อใดควรจะให้น้ำหนักเท่าไรนั้น มีวิธีการอยู่ 3 วิธี แต่ที่นิยมใช้กันมากที่สุด คือ วิธีกำหนดน้ำหนัก
ให้แต่ละข้อเลือก มีน้ำหนัก 5, 4, 3, 2 และ 1 หรือ 1, 2, 3, 4 และ 5 ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ
ข้อความว่า เป็นด้านบวกหรือด้านลบ

ข้อตกลงเบื้องต้นในการวัดทัศนคติ

เชดส์กัตต์ โฆวาสิษฐ์ (เชดส์กัตต์ โฆวาสิษฐ์ 2520 : 41) กล่าวว่า การวัดทัศนคตินั้นมีข้อตกลง (Assumption) ดังนี้

1. การศึกษาทัศนคติ เป็นการศึกษาความคิดเห็น ความรู้สึกของบุคคลที่มีลักษณะคงเส้นคงวา หรืออย่างน้อยเป็นความคิดเห็นหรือความรู้สึกที่จะไม่เปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาหนึ่ง
2. ทัศนคติเป็นสิ่งที่ไม่สามารถวัดหรือสังเกตได้โดยตรง ฉะนั้นการวัดทัศนคติจึงเป็นการวัดทางอ้อม จากแนวโน้มที่บุคคลจะแสดงออก หรือประพฤติปฏิบัติอย่างมีระเบียบแบบแผนคงที่ ไม่ใช่พฤติกรรมโดยตรงของมนุษย์
3. การศึกษาทัศนคติของบุคคลนั้น ไม่ใช่เป็นการศึกษาแต่เฉพาะทิศทางทัศนคติของบุคคลเท่านั้น แต่จะต้องศึกษาถึงระดับความมากน้อย หรือความเข้มของทัศนคตินั้น ๆ ด้วย

ประโยชน์ของการวัดทัศนคติ

ชัยยง ขามรัตน์ (ชัยยง ขามรัตน์ 2523 : 17 - 18) กล่าวถึงประโยชน์ของการวัดทัศนคติว่ามีดังนี้

1. วัดเพื่อทำนายพฤติกรรม เนื่องด้วยทัศนคติต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดของบุคคลย่อมเป็นเครื่องแสดงว่าเขามีความรู้ทางด้านที่ดีหรือไม่ดี เกี่ยวกับสิ่งนั้นมากน้อยเพียงใด เขามีความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบสิ่งนั้นเพียงใด ทัศนคติของบุคคลจึงเป็นเครื่องทำนายว่า บุคคลนั้นจะมีการกระทำต่อสิ่งนั้นไปในทำนองใดด้วย ฉะนั้นการทราบทัศนคติของบุคคลย่อมช่วยให้สามารถทำนายการกระทำของบุคคลนั้นได้ แม้จะไม่ถูกต้องเสมอไปก็ตาม
2. วัดเพื่อหาทางป้องกัน โดยทั่วไปการที่บุคคลจะมีทัศนคติต่อสิ่งใดอย่างใดนั้นเป็นสิทธิของเขา แต่การอยู่ด้วยกัน ความสงบสุขของสังคม ย่อมจะเป็นไปได้เมื่อพลเมืองมีทัศนคติต่อสิ่งต่าง ๆ คล้ายคลึงกัน ซึ่งจะเป็นทางให้เกิดความร่วมมือ ร่วมใจกัน และไม่เกิดความแตกแยกในสังคม
3. วัดเพื่อหาทางแก้ไขทัศนคติของบุคคลที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจแตกต่างกัน แต่ในบางเรื่องจำเป็นต้องได้รับความคิดเห็น และทัศนคติที่สอดคล้องกันเพื่อป้องกันปัญหาข้อขัดแย้งในเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อการบริหารของมหาวิทยาลัย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะ

ต้องทราบ เพื่อหาทางเปลี่ยนแปลงแก้ไขทัศนคติให้เป็นไปในทิศทางที่ถูกต้อง ตามกฎระเบียบของมหาวิทยาลัยที่ตั้งไว้

4. วัดเพื่อเข้าใจสาเหตุและผล ทัศนคติเป็นสาเหตุภายในที่ผลักดันให้บุคคลกระทำในสิ่งต่าง ๆ กัน และสาเหตุภายในหรือทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของบุคคลนี้ อาจได้รับผลกระทบมาจากสาเหตุภายนอกอีกส่วนหนึ่ง ฉะนั้นการที่จะเข้าใจอิทธิพลของสาเหตุภายนอกที่มีต่อการกระทำของบุคคลต่าง ๆ ให้ชัดเจน บางกรณีจำเป็นต้องวัดทัศนคติของบุคคลต่าง ๆ ต่อสาเหตุภายนอกนั้นด้วย

ทัศนคติที่มีต่อหมวกกันน็อก

เนื่องจากทัศนคติที่มีต่อหมวกกันน็อกนี้ เป็นเรื่องภายในจิตใจเป็นความรู้สึกเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล ซึ่งสืบเนื่องมาจาก การรับรู้หรือประสบการณ์ที่มีเกี่ยวกับหมวกกันน็อก แล้วก็ประเมินผลออกมาว่าชอบหรือไม่ชอบ ซึ่งการรับรู้ของแต่ละบุคคลนั้นอาจจะแตกต่างกันออกไป แต่ก่อนที่จะกล่าวถึงทัศนคติของบุคคลที่มีต่อหมวกกันน็อกก็มีความจำเป็นที่จะต้องกล่าวถึง ลักษณะ ประเภทและประสิทธิภาพของหมวกกันน็อก ซึ่งมีผู้ได้ทำการศึกษามาแล้วดังต่อไปนี้

หมวกกันน็อกสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าหมวกกันน็อก มาจากคำภาษาอังกฤษว่า Anti-Knock Helmet เป็นหมวกที่จัดทำขึ้นสำหรับผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อลดอันตรายในการขับขี่และโดยสาร (สันติชัย ภัทรประภา 2528 : 1) ส่วนกรมวิทยาศาสตร์บริการได้ให้ความหมายของหมวกกันน็อก หมายถึง หมวกกันน็อกสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคลเพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของหมวกกันน็อกกลมคล้ายกระโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติก ชนิดอะครีโลไนไตรล์-นิวตา-ไคอิน-สไตรีน เทอร์โพลิเมอร์ (Acrylonitrile-butadiene-styrene terpolymer) หมวกกันน็อกนี้จะมีสีสีต่าง ๆ กันออกไป เช่น แดง เขียว น้ำเงิน เหลือง ส้ม ขาว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสด หรือมีแถบสะท้อนแสง เพื่อเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล ส่วนประกอบที่สำคัญที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้กับผู้สวมใส่ เช่น รองในกระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกันและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น แถบโยง แถบรัด เบาะรอง แผ่นปิดหู แผ่นปิดหลังคอ สายรัดคาง

สายรัดศีรษะ จากการศึกษาวิจัยพบว่า หมวกกันน็อกที่ได้มาตรฐานไม่ทำให้ผู้สวมใส่ถูกจำกัด หรือ
ลดขอบเขตการมองเห็น และระดับเสียงที่ควรจะได้ยินลง และไม่ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่คอเพิ่มขึ้น
(กรมวิทยาศาสตร์บริการ 2527 : 2 - 3)

หมวกกันน็อกที่มีอยู่ในปัจจุบัน วูแกน ได้รวบรวมไว้ว่ามี 3 แบบ (Vaughan.
1977 : 125) คือ

1. แบบมาตรฐาน (Standard helmet) เป็นแบบแรกๆที่เริ่มใช้กันป้องกันได้เฉพาะ
ส่วนบนของศีรษะ

2. แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท (Jet helmet) คัดแปลงมาจากแบบมาตรฐาน
ตัวหมวกยื่นต่ำลงถึงท้ายทอยทางด้านหลัง และกระดูกขากรรไกรทางด้านหลัง

3. แบบเต็มหน้า (Full face helmet) เป็นแบบล่าสุด มีส่วนป้องกันปากและ
คางทางด้านหน้า

แต่สำหรับหมวกกันน็อกที่ใช้ในประเทศไทยที่กำหนดในกฎหมายมี 2 แบบ (อนันต์ ชันธุขยกุล
2522 : 25 คือ แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท กับแบบเต็มหน้า



แบบมาตรฐาน



แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท



แบบเต็มหน้า

ภาพประกอบ 3 รูปแบบของหมวกกันน็อก

ลักษณะของหมวกกันน็อกที่ดี

ริชาร์ด ได้แนะนำลักษณะของหมวกกันน็อกที่ดี ควรประกอบด้วย (Richard.

1984 : 758)

1. ตัวหมวกชั้นนอกทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง เพื่อป้องกันแรงกระแทก
 2. ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน (Polystyrene) ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้
- เป็นการลดแรงที่จะมากระทำต่อศีรษะให้กระจายออกไป

3. พันผิวของหมวกด้านนอกต้องเรียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการหมุนของศีรษะและคอ

4. จุดยึดสายรัดคางบนตัวหมวก ควรอยู่สูงจากขอบหมวกพอสมควร และค่อนข้างด้านหลัง ก่อนซื้อให้ทดสอบโดยการสวมหมวก และรัดสายรัดคางให้เรียบร้อย ถ้าผลทางด้านหลังแล้ว ขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือกว่านั้นก็ไม่ควรซื้อหมวกในนั้น เพราะจะเกิดอุบัติเหตุหมวกอาจหลุดทำให้เกิดอันตรายได้

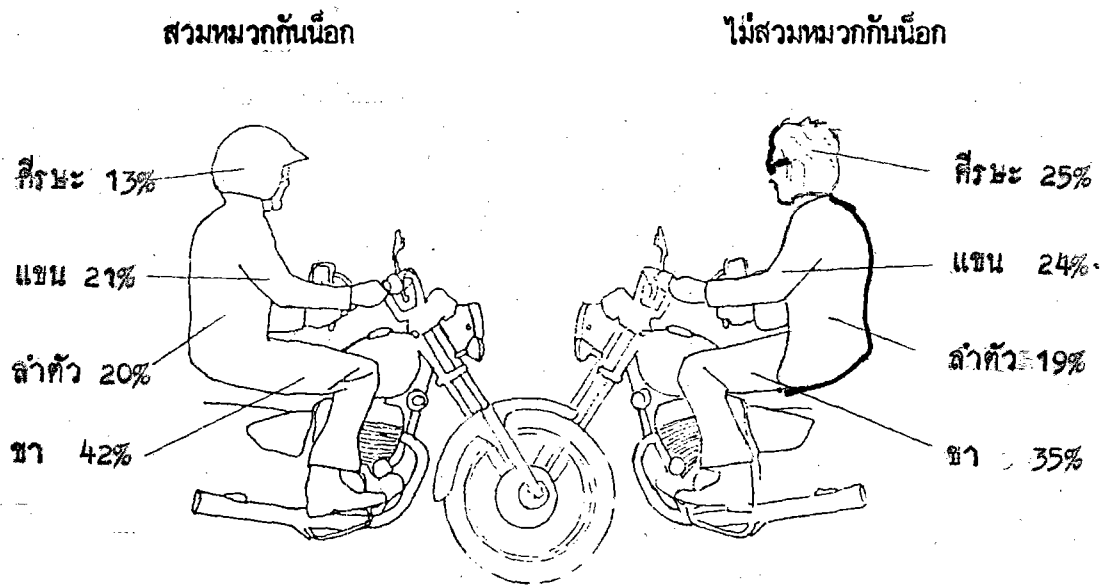
สำหรับหมวกกันน็อกแบบเต็มหน้า ซึ่งมีส่วนป้องกันปากและคางทางด้านหน้า มีคนตั้งข้อสังเกตว่า จะเป็นแบบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เนื่องจากลานสายตาและการได้ยินถูกจำกัดนั้น จากผลการศึกษาของ วูแกน ในเรื่องนี้ปรากฏว่า การใช้หมวกกันน็อกแบบเต็มหน้านั้น สามารถลดอุบัติเหตุลงได้ไม่ต่างจากแบบเต็มศีรษะ แต่ดีกว่าในแง่ของการป้องกันบาดเจ็บที่บริเวณใบหน้า (Vaughan. 1977 : 125 - 127) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ แคปเวล (Capewell. 1984 : 1230 - 1231) ซึ่งกล่าวถึงการใช้หมวกกันน็อกแบบไม่ปิดหน้าว่ามีโอกาสเกิดบาดเจ็บที่บริเวณใบหน้าถึง 10 เท่า แต่แอสฟิลด์ ไม่เห็นด้วยกับการใช้หมวกกันน็อกแบบเต็มหน้า โดยให้เหตุผลว่า ตัวหมวกมีขนาดใหญ่ และมีน้ำหนักมาก อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บต่อกระดูกสันหลังส่วนคอ จากกลไกการหมุน (Hadfield. 1977 : 43) สำหรับในกรณีข้อสันนิษฐานนี้จากผลการศึกษาของ เซตัส เซตัส และตันโสภณ (Zettas, Zettas and Thanasophon. 1979 : 833 - 836) ซึ่งทำการศึกษาเกี่ยวกับ การได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวว่า การบาดเจ็บต่อกระดูกสันหลังส่วนคอ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบได้น้อยมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเมเยอร์ และดามิล (Mayer and Daniel. 1985 : 329 - 332) ที่รายงานการศึกษาค้นพบ 17 คน พบว่าส่วนใหญ่ Hyperextension ทำให้ขอบหมวกด้านหลังกดลงบนกระดูกสันหลังส่วนทรวงอกข้อที่ 1 ไม่ใช่กระดูกสันหลังส่วนคอบนอย่างที่เคยคิดกัน

หมวกกันน็อกกับการลดอันตรายที่ศีรษะ

หมวกกันน็อกกับการลดอันตรายที่เกิดกับศีรษะ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ได้มีผู้ศึกษากันอย่างกว้างขวาง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และได้ผลสรุปออกมาว่า หมวกกันน็อกสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ เช่น จากการศึกษาของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้ศึกษาเกี่ยวกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ปรากฏว่า หมวกกันน็อกช่วยลดอันตราย

การตายของคนขับ จากการบาดเจ็บในสมองลงได้ถึง 2 เท่าครึ่ง และลดจำนวนคนบาดเจ็บสาหัสของสมอง จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลงได้ 3 เท่า (สำนักงานกฤษฎีกา, คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2527 : 1) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ มัชฌิมา สังคิตานนท์ ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่สุด มักเป็นบริเวณศีรษะ อันเนื่องมาจากการล้มหัวฟาดพื้น ซึ่งเป็นผลทำให้ผู้ป่วยถึงแก่ความตายเป็นจำนวนมาก และจำนวนคนที่ตายปรากฏว่าไม่มีผู้ใดสวมหมวกกันน็อก (มัชฌิมา สังคิตานนท์ 2525 : 50 - 51)

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยต่าง ๆ ของต่างประเทศที่ได้มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับหมวกกันน็อก กับการลดอันตรายที่ศีรษะอีกหลายคน เช่น คริสเคิล ครอส และริกกินส์ (Drysdale, Kraus and Riggins. 1975 : 99 - 115) ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับการบาดเจ็บในขณะที่เกิดการชนกันของรถจักรยานยนต์ เดียนเนอร์ และฟิตเชตต์ (Deaner and Fitchett. 1975 : 678 - 681) ซึ่งทำการศึกษาเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บสาหัสจากรถจักรยานยนต์ และจากการศึกษาของ เซตัส เซตัส และตันโซโฟน (Zettas, Zettas and Thanasophon. 1979 : 833 - 836) ซึ่งทำการศึกษาเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผลของการศึกษาของบุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหมวกกันน็อกนั้น ได้ผลสอดคล้องกันว่าหมวกกันน็อกสามารถป้องกันหรือลดอันตรายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ และจากผลการเปรียบเทียบการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ที่สวมหมวกกันน็อกกับผู้ที่ไม่สวม ปรากฏว่า ผู้ที่สวมหมวกกันน็อกมีการบาดเจ็บของศีรษะและคอ 13% ในขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ 25% (อนันต์ วัฒนสุขกุล 2528 : 19 อ้างอิงมาจาก Tsongos. 1980 : 28) ดังภาพประกอบ 4



ภาพประกอบ 4 เปรียบเทียบตำแหน่งที่บาดเจ็บของคนขี่ที่สวมและไม่ได้สวมหมวกกันน็อก

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับหมวกกันน็อก ซึ่งแสดงให้เห็นความสำคัญของหมวกกันน็อกอีกหลายเรื่อง เช่น

วัตสัน ซาดอร์ และวิลค์ (Watson, Zador and Wilks. 1980 : 579 - 585)

ได้ศึกษาถึง การยกเลิกกฎหมายให้ใส่หมวกกันน็อก กับอัตราการตายจากอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นในสหรัฐอเมริกา ผลการศึกษาปรากฏว่า จากการยกเลิกการใช้กฎหมายให้ใส่หมวกกันน็อก ทำให้จำนวนผู้ใช้หมวกกันน็อกลดลงจาก 100% เหลือประมาณ 50% เท่านั้น และจากการศึกษารังนี้แสดงให้เห็นว่า การยกเลิกกฎหมายนี้ทำให้อัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นถึง 38% และจากการศึกษานี้ยังพบอีกว่า จำนวนผู้เสียชีวิตที่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อกมีมากถึง 2 เท่าของผู้ที่สวมหมวกกันน็อก นอกจากนี้ มุลเลอร์ (Muller. 1980 : 576 - 592) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการประเมินราคาของหมวกกันน็อกกับประโยชน์ที่จะได้รับจากกฎหมายให้ใส่หมวกกันน็อก โดยนำข้อมูลจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรัฐโคโลราโด โอกลาโฮมา และเซาท์ดาโกตา ซึ่งการศึกษาเรื่องนี้ได้พยายามที่จะกำหนด การเปรียบเทียบขึ้นระหว่างการใช้หมวกกันน็อกกับการเสียค่ารักษาพยาบาลโดยไม่ใช้หมวกกันน็อกว่าอย่างใดจะเสียค่าใช้จ่ายมากกว่ากัน ผลจากการศึกษาพบว่า

ถ้าหากให้ประชาชนที่ขับขีรถจักรยานยนต์สวมหมวกกันน็อกทุกคนทั้งประเทศ จะช่วยประหยัดเงินที่สูญเสียไปกับการรักษาได้ประมาณ 61 ล้านบาทต่อปี

สำหรับทัศนคติของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับการใช้หมวกกันน็อกนั้น การศึกษาเรื่องนี้ในประเทศไทยยังมีน้อยมาก ส่วนมากมักจะเป็นการศึกษาของต่างประเทศ สำหรับการศึกษาของเมืองไทยนั้นส่วนใหญ่จะศึกษาจากผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แล้ว เข้ารักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล เช่น

จากการรายงานวิจัยของ ศาสตราจารย์ นายแพทย์วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ (วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ 2529 : 89 - 94) ซึ่งทำการศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจากผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า ในด้านความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีต่อหมวกกันน็อกนั้นมากกว่า 2 ใน 4 ต่างมีความคิดเห็นตรงกันว่า หมวกกันน็อกสามารถป้องกันอันตรายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้มาก และกลุ่มที่มีความเห็นด้วยมากต่อการสวมหมวกกันน็อกนี้ จะเป็นกลุ่มที่โดยปกติสวมหมวกกันน็อกอยู่แล้ว กลุ่มที่มีความเห็นด้วยน้อยต่อการสวมหมวกกันน็อกจะเป็นกลุ่มที่สวมหมวกกันน็อกเป็นบางครั้งและผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการสวมหมวกกันน็อกมักจะให้เหตุผลว่า หมวกกันน็อกทำให้ลดการได้ยิน

และจากการศึกษาของ สีดา สุจริตกุล (สีดา สุจริตกุล 2526 : 45) ซึ่งศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุโดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาคืออุบัติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช และญาติหรือเพื่อน ๆ ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากผลของการศึกษาพบว่า ในเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้หมวกกันน็อกนั้น กลุ่มผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำสุดในเรื่องควรสวมหมวกกันน็อก

สำหรับความคิดเห็นของนักวิชาการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แต่งหนังสือแบบเรียนวิชาสุขศึกษาที่ใช้กับเด็กมัธยมศึกษาชั้น เช่น ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปริชามารถ (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปริชามารถ 2525 : 21) อาคม สรสุชาติ และคนอื่น ๆ (อาคม สรสุชาติ และคนอื่น ๆ 2525 : 93) ได้มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า หมวกกันน็อกช่วยป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับศีรษะของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้

นอกจากนี้คณะแพทย์ที่ทำการรักษาผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลอื่นเนื่องมาจากอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ เช่น รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ธีรวุฒิ โกมุกบุตร (ธีรวุฒิ โกมุกบุตร 2527 : 18) ซึ่งเป็นหัวหน้าฝ่ายอุบัติเหตุและผู้ป่วยนอกโรงพยาบาลจังหวัดแพร่ ศาสตราจารย์ นายแพทย์นครชัย เพื่อนปฐม (นครชัย เพื่อนปฐม 2528 : 471 - 472) แห่งภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และศาสตราจารย์ นายแพทย์อนันต์ หัตถมุขกุล (อนันต์ หัตถมุขกุล 2528 : 32) จากหน่วยศัลยศาสตร์อุบัติเหตุ ภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล ซึ่งทั้งหมดมีความเห็นสอดคล้องกันว่าพวกมันนี้อาจสามารถช่วยลดอันตรายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้

สำหรับทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อพวกมันนี้อีกนั้นเป็นเรื่องภายในจิตใจเป็นความรู้สึกเฉพาะตัวบุคคล ปัจจัยต่าง ๆ บางประการ เช่น เพศ การศึกษาของผู้ปกครอง รายได้ของผู้ปกครอง และสถานที่ตั้งของโรงเรียน เหล่านี้อาจมีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการใช้พวกมันนี้ออกของนักเรียน จึงเป็นเรื่องที่น่าจะศึกษา

ความสำคัญของผู้ปกครองที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของเด็กนักเรียน

บิดามารดา หรือผู้ปกครองเป็นผู้ที่เด็กคลุกคลีมากกว่าคนอื่น ๆ เด็กจึงมีทัศนคติเอนเอียงไปทางผู้ปกครองไม่มากนักน้อย ดังนั้นผู้ปกครองจึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่จะไปมีผลต่อทัศนคติของเด็ก (สุชา จันทน์เอม และสุรางค์ จันทน์เอม 2517 : 98) ดังนั้นการศึกษาตัวแปรเกี่ยวกับผู้ปกครองของเด็กจึงเป็นเรื่องเกี่ยวข้องที่น่าสนใจ โดยเฉพาะในด้านที่เกี่ยวกับการศึกษา และองค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ ฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชน มีผลต่อพฤติกรรมทางสุขภาพมาก กล่าวคือ ถ้าประชาชนมีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดีก็จะทำให้เขาไม่สามารถปฏิบัติ หรือมีพฤติกรรมสุขภาพที่ถูกต้องได้ เช่น ไม่มีเงินซื้ออาหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อร่างกาย เจ็บป่วยไม่มีเงินที่จะรักษาพยาบาล แต่สำหรับคนที่ฐานะทางเศรษฐกิจดี ย่อมมีโอกาที่จะเลือกซื้ออาหารที่เป็นประโยชน์แก่ร่างกายได้ง่าย (ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2527 : 173) ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ กานดา ณ ถลาง (กานดา ณ ถลาง 2511 : 19) ที่กล่าวว่า มารดาที่มีฐานะทางการเงินดี ย่อมมีปัจจัยที่จะ

ตระเตรียมสิ่งจำเป็น และไม่จำเป็นไว้ให้กับลูกได้มากกว่ามารดาที่มีฐานะทางการเงินไม่ดี ซึ่งแม้จะมีความรักใคร่พอ ๆ กัน การตระเตรียมเท่ากัน แต่ไม่มีกำลังการเงินพอที่จะทำให้สมใจ

นอกจากนี้ฐานะทางเศรษฐกิจจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับระดับการศึกษาของผู้ปกครอง ถ้าฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี มักจะมีการศึกษาค่ำ ซึ่งผลทำให้ขาดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับสุขภาพ มีทัศนคติที่ไม่ดี และมีการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องในทางตรงข้าม ถ้าฐานะทางเศรษฐกิจดี โอกาสที่จะได้รับการศึกษาที่ดีก็ย่อมมีมากกว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำ การศึกษาจะช่วยให้บุคคลมีความรู้ มีการปฏิบัติที่ถูกต้องทั้งทางด้านการส่งเสริมสุขภาพ การป้องกันโรค การป้องกันอุบัติเหตุ เช่นเดียวกับที่ น้อมฤดี จงพยุงะ และคนอื่น ๆ (น้อมฤดี จงพยุงะ และคนอื่น ๆ 2518 : 73) กล่าวว่า ผู้ปกครองที่มีการศึกษาค่ำ ย่อมมีความรู้และความเข้าใจในการดูแลรักษาและส่งเสริมสุขภาพของเด็กได้ดีกว่าผู้ปกครองที่มีการศึกษาน้อย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเด็กที่มีผู้ปกครองได้รับการศึกษาสูงได้เปรียบกว่าเด็กที่ผู้ปกครองได้รับการศึกษาค่ำ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

มันทนา สังคีตานนท์ (มันทนา สังคีตานนท์ 2525 : 51) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลจากผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาระบาดกติกอุบัติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช ผลจากการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และผู้ขับขี่ทุกรายไม่ได้สวมหมวกกันน็อก

ในปีต่อมา สีด้า สุจริตกุล (สิด้า สุจริตกุล 2526 : 45) ได้ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยเพศชายที่ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเข้ามารับการรักษาระบาดกติกอุบัติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช และจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพศชายที่เป็นเพื่อนหรือญาติผู้ป่วย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความคิดเห็นต่ำสุดในเรื่องควรสวมหมวกกันน็อก

ชวลิต สุขวรรณ และคนอื่น ๆ (Shawalit Sukhawan and others. 2526 : 13 - 16) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย คือ ประมาณ 95 เปอร์เซ็นต์ และเป็นที่น่าสังเกตว่ามีผู้ที่สวมหมวก

กันน็อกเพียง 24 เปอร์เซ็นต์ เท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่า 20 เปอร์เซ็นต์ ของผู้ขับขี่ ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และ 18 เปอร์เซ็นต์ ของผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตนั้นได้รับใบอนุญาตมาโดยไม่ได้รับการทดสอบ และในการหาความสัมพันธ์กันพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการทดสอบในการทำใบอนุญาตขับขี่ ได้รับอุบัติเหตุที่น้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สอบ ซึ่งข้อมูลนี้จะเป็นการสนับสนุนความไม่มีมาตรฐานของการทำใบขับขี่ได้อย่างดี

อนันต์ วัฒนสุขกุล (อนันต์ วัฒนสุขกุล 2528 : 22 - 26) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยนำข้อมูลจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาวิเคราะห์ ผลจากการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์อายุ 15 - 30 ปี พบในผู้ชายเป็นส่วนใหญ่ ประมาณร้อยละ 95 และพบว่าตามเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการใช้หมวกกันน็อกมากขึ้น และจากการสำรวจพบว่า เป็นผู้ที่ได้รับการศึกษาดี เข้าใจถึงประโยชน์ของหมวกกันน็อก นอกจากนี้ผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บมาแล้ว ส่วนใหญ่ จะเริ่มใช้หมวกกันน็อกมากขึ้น ผู้ที่ปฏิเสธการใช้หมวกกันน็อกอย่างแข็งขันคือ ผู้ที่ไม่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เคยได้รับหรือเห็นผู้บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์และผู้ที่มีความประมาท

วิจิตร บุญะโทตระ และคนอื่น ๆ (วิจิตร บุญะโทตระ และคนอื่น ๆ 2529 : 88 - 89) ได้ทำการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่า เพศชาย ได้รับอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ผู้ป่วยส่วนใหญ่อยู่ในวัยรุ่นและผู้ป่วยส่วนใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุมาแล้วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้ป่วยส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อกมีเพียง 23.1 เปอร์เซ็นต์เท่านั้นที่สวม และจากการศึกษาผู้ป่วยที่เคยสวมหมวกกันน็อกกับผู้ป่วยที่ไม่เคยสวมหมวกกันน็อก พบว่า ผู้ป่วยที่เคยสวมหมวกกันน็อกมีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกดีกว่าผู้ที่ไม่เคยสวม

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ 2529 : 51) ได้ศึกษาเรื่อง การยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอัตราการยอมรับมาก ได้แก่กลุ่มที่มีความคิดเห็นเชิงบวก นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน จะมีการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน และผลจากการศึกษาพบว่า อัตราส่วนการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

พรภินันท์ เลาะหมับ (พรภินันท์ เลาะหมับ 2530 : 42) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ ความรู้ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียน รัฐบาลในกรุงเทพมหานคร ผลจากการศึกษาพบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิง มีความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพไม่แตกต่างกัน

สำหรับงานวิจัยภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับตัวแปร ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง และ รายได้ของผู้ปกครอง ซึ่งจะส่งผลต่อทัศนคติของนักเรียนนั้น ได้มีผู้ทำการศึกษาไว้ดังนี้

สมปอง ยวงสะอาด (สมปอง ยวงสะอาด 2528 : 54 - 57) ได้ศึกษาเจตคติ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อการดูแลสุขภาพ ผลจากการศึกษาพบว่า นักเรียนชายและ นักเรียนหญิงมีเจตคติต่อการดูแลสุขภาพของตนเองแตกต่างกัน โดยนักเรียนหญิงมีเจตคติดีกว่า นักเรียนชาย และจากการศึกษานี้พบว่าเด็กที่ผู้ปกครองที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีเจตคติต่อการดูแลสุขภาพไม่แตกต่างกัน และเด็กที่ผู้ปกครองมีรายได้ต่างกัน มีเจตคติต่อการดูแลสุขภาพของตนเอง ไม่แตกต่างกัน

ประสพ ยุทธเมธางกูรย์ (ประสพ ยุทธเมธางกูรย์ 2530 : 51) ได้ศึกษาบทบาท ของผู้ปกครองในการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นในจังหวัดขอนแก่น จากการศึกษานี้พบว่า ผู้ปกครองที่มีรายได้ต่างกัน มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้น มัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างกัน โดยผู้ปกครองที่มีรายได้ 30,000 บาทต่อปีขึ้นไป มีการปลูกฝัง พฤติกรรมสุขภาพแตกต่างจากผู้ปกครองที่มีรายได้ 10,000 บาทต่อปี นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ปกครอง ที่มีการศึกษาต่างกัน มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างกัน โดยผู้ปกครองที่สำเร็จการศึกษาสูงกว่าชั้นมัธยมศึกษา มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียน แตกต่างจากผู้ปกครองที่สำเร็จชั้นประถมศึกษา

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

แคมเบล วอลเตอร์ และเคาน์ซิล (Phaner and Hane. 1973 : 32 citing Cambell, Walter and Council. 1967 : unpage) ศึกษาการใช้เข็มฉีดยาของผู้ป่วย รอดยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ชายมีการใช้เข็มฉีดยามากกว่าผู้หญิง สำหรับประวัติการเกิดอุบัติเหตุ

ของผู้ขับขีรถยนต์นั้น ไม่มีความแตกต่างกันในการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่จากการศึกษาของ แมนไฮเบอร์ เมลลินเจอร์ และครอสเลย์ ซึ่งเฟเนอร์ และเฮนได้อ้างถึงนั้น พบว่า ผู้ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยบ่อย ๆ หรือสม่ำเสมอมากจะมีเพื่อนหรือญาติที่เคยได้รับบาดเจ็บจากการใช้รถใช้ถนนมากกว่าผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

เฟเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1973 : 32 - 35) ได้ศึกษาเกี่ยวกับองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างเพศหญิงกับเพศชายในการใช้เข็มขัดนิรภัย และพบว่าผู้ที่อยู่ตามเมืองใหญ่ ๆ มีการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่อยู่ในเมืองเล็ก ๆ และในชนบทซึ่งมีการใช้เข็มขัดนิรภัยค่อนข้างน้อย

การศึกษาของ แอเลแกรนท์ (Allegrant. 1979 : 11 citing Hemmerling. 1975 : unpage) ซึ่งทำการศึกษาโดยใช้ความรู้และทัศนคติเป็นตัวทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในรัฐอิลลินอยส์ (Illinois) ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติสามารถใช้เป็นเครื่องมือทำนายพฤติกรรม การใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้อย่างดี

จากการศึกษาของ ซันด์ (Allegrant. 1979 : 12 citing Sund. 1976 : unpage) โดยเอาวิธีการของ แอเลแกรนท์ ไปศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรัฐมิสซูรี (Missouri) ซึ่งเป็นรัฐที่มีการบังคับใช้กฎหมายหมวกกันน็อก กับรัฐอิลลินอยส์ ซึ่งไม่ได้บังคับใช้กฎหมายหมวกกันน็อก ผลจากการศึกษาพบว่า ถึงแม้กลุ่มตัวอย่างจะมีความรู้เท่ากันในเรื่องหมวกกันน็อก แต่ปรากฏว่าในด้านทัศนคติจะแตกต่างกัน โดยรัฐที่มีการบังคับใช้กฎหมาย กลุ่มตัวอย่างจะมีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกที่ดีกว่า ซึ่งเป็นข้อมูลที่สนับสนุนผลงานของ แอเลแกรนท์

ในปีเดียวกัน จากการศึกษาของ อาร์มสตรอง (Allegrant. 1979 : 10 citing Armstrong. 1976 : unpage) ซึ่งทำการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า เหตุผลที่ผู้ไม่ใช้หมวกกันน็อกเพราะว่า การใส่หมวกกันน็อคนั้นรู้สึกไม่สะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาที่ร้อน นอกจากนั้นหมวกกันน็อกอาจทำให้บาดเจ็บที่ศีรษะและคอ รวมทั้งอาจเป็นต้นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุเพราะหมวกกันน็อกลดการมองเห็นและการได้ยินลง

แต่จากการศึกษาของ เบลเมอร์ (Allegrant. 1979 : 10 citing Balmer. 1977 : unpage) ซึ่งทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในรัฐเพนซิลวาเนีย พบว่า 78.8 เปอร์เซ็นต์ ของกลุ่มตัวอย่าง มีความเชื่อว่าการใช้หมวกกันน็อกจะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้

และจากการวิจัยตลาด (Allegrant. 1979 : 10 citing Market opinion research. 1978 : unpage) พบว่า

2% ของผู้ขับขี่ให้เหตุผลว่า หมวกกันน็อกน่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บมากกว่าที่จะช่วยลดการบาดเจ็บ

32% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เหตุผลว่า หมวกกันน็อกนั้นจะเป็นปัญหาสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะว่าไปทำให้ลดการได้ยินและการมองเห็น

85% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บอกว่า หมวกกันน็อกสามารถช่วยป้องกันชีวิตได้

และจากการศึกษาของ แอลเลแกรนท์ (Allegrant. 1979 : 122 - 124) ซึ่งทำการศึกษเกี่ยวกับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรัฐอิลลินอยส์พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่คือประมาณ 86 เปอร์เซ็นต์ มีหมวกกันน็อก และในจำนวนนี้ 41.1 เปอร์เซ็นต์ มีคนละ 2 ใบ แต่ผลจากการใช้หมวกกันน็อกปรากฏว่า มีจำนวนผู้ใช้เพียงครึ่งเดียวเท่านั้น และจากการศึกษารังนี้ยังพบว่า การใช้หมวกกันน็อกนั้นขึ้นอยู่กับความสนใจและอยู่ภายใต้ทัศนคติ ซึ่งคนที่มีความคิดทางบวกจะสวมใส่หมวกกันน็อก ส่วนผู้ที่ไม่สวมนั้น มักจะมีความคิดทางลบ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ที่เคยผ่านการอบรมหรือเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ที่ไม่ได้ผ่านการอบรมหรือเรียนในเรื่องดังกล่าว สำหรับในด้านตัวแปรที่เกี่ยวกับ เพศ จำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประสิทธิภาพเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บนั้นไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้หมวกกันน็อก

สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. จากการสรุปงานวิจัยต่าง ๆ ปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยส่วนมากเป็นชาย และเพศชายมักประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง แต่รายงานอื่นยังไม่สามารถสรุปได้ว่าทัศนคติของนักเรียนชาย และนักเรียนหญิง ด้านสวัสดิภาพและสุขภาพจะมีความแตกต่างกันจริงหรือไม่ หนึ่งโดยเหตุที่อุปนิสัยของเพศชายและเพศหญิงนั้นแตกต่างกัน เพศชายส่วนมากเป็นพวกที่ชอบโลดโผน ชอบแข่งขัน และชอบการเสี่ยง ส่วนเพศหญิงจากการวิจัยส่วนใหญ่พบว่า มีพฤติกรรมเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพดีกว่าชาย แต่เพศหญิงอาจจะมีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์น้อยกว่าเพศชาย

ด้วยเหตุผลดังกล่าวแล้วจึงตั้งสมมติฐานว่า นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกแตกต่างกัน

2. จากสรุปผลรายงานการวิจัยต่าง ๆ ปรากฏว่า อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นได้ง่ายในสถานที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และงานวิจัยบางเรื่องซึ่งเกี่ยวข้องกับสวัสดิภาพได้ผลออกมาว่าผู้ที่ขับรถตามที่ชุมชนใหญ่ๆ เช่น ในตัวเมือง หรือในเขตเทศบาล มักจะมีการใช้เครื่องป้องกันตนเองมากกว่าผู้ที่ขับรถนอกตัวเมือง แต่ก็ยังมียางงานวิจัยบางเรื่องซึ่งยังไม่สามารถสรุปได้ว่า ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ทั้งสองสถานการณ์ มีทัศนคติต่อการใช้เครื่องป้องกันอันตรายในการขับขี่รถยนต์ต่างกัน

ด้วยเหตุนี้จึงตั้งสมมติฐานว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อก แตกต่างกับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล

3. เนื่องจากการศึกษาจะช่วยให้บุคคลมีความรู้ มีทัศนคติและการปฏิบัติที่ถูกต้องซึ่งจะส่งผลให้บุคคลรู้จักระวัง ภัยอันตราย และรู้จักรักษาสวัสดิภาพของตนเอง สำหรับผู้ปกครองนั้นนับว่าเป็นผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับเด็กมากที่สุด ฉะนั้นการปฏิบัติตนของผู้ปกครองก็น่าที่จะถูกถ่ายทอดมายังเด็กด้วย ดังนั้นจึงเห็นได้จากการวิจัยหลายเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรระดับการศึกษาของผู้ปกครอง ซึ่งพบว่า นักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกันจะมีทัศนคติ และการปฏิบัติต่อสุขภาพของตนเองแตกต่างกัน

ด้วยเหตุนี้จึงตั้งสมมติฐานว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกแตกต่างกัน

4. จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่กล่าวมาแล้วจะเห็นว่า รายได้ของผู้ปกครองนั้นจะส่งผลต่อพฤติกรรมทางสุขภาพของนักเรียนด้วย เพราะถ้าผู้ปกครองมีรายได้ไม่เพียงพอที่จะใช้จ่ายในครอบครัวแล้ว โอกาสที่จะจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ที่จำเป็นในชีวิตประจำวันก็ลดน้อยลงรวมทั้งสิ่งที่จะอำนวยความสะดวก และป้องกันภัยให้ตนเองด้วย ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกที่มีการวิจัยหลายเรื่องที่ศึกษาตัวแปรรายได้ของผู้ปกครอง ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า เด็กนักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้ต่างกัน มีทัศนคติและการปฏิบัติตนเกี่ยวกับสุขภาพแตกต่างกัน

ด้วยเหตุนี้จึงตั้งสมมติฐานว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกแตกต่างกัน

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 58 โรงเรียน ในปีการศึกษา 2530 จำนวน 12,969 เป็นชาย 7,180 คน หญิง 5,789 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนครราชสีมา ปีการศึกษา 2530 จำนวน 390 คน โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling)

วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง

วิธีดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ตามลำดับขั้นดังนี้

1. แบ่งโรงเรียนออกเป็น โรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล และโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล ซึ่งปรากฏว่ามีโรงเรียนในเขตเทศบาล จำนวน 7 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ทั้งหมด 2,918 คน เป็นชาย 1,553 คน หญิง 1,365 คน

โรงเรียนนอกเขตเทศบาลจำนวน 51 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ทั้งหมด 10,051 คน เป็นชาย 5,627 คน หญิง 4,424 คน

2. สุ่มโดยใช้การแบ่งสัดส่วน

จะได้นักเรียนในเขตเทศบาล	88 คน
เป็นชาย	47 คน
เป็นหญิง	41 คน

นักเรียนนอกเขตเทศบาล	302 คน
เป็นชาย	169 คน
เป็นหญิง	133 คน

3. สุ่มโรงเรียนในเขตเทศบาลมา 3 โรงเรียน โดยวิธีสุ่มอย่างง่าย และสุ่มโรงเรียนนอกเขตเทศบาลมา 8 โรงเรียน โดยวิธีสุ่มอย่างง่าย

4. สุ่มห้องเรียน โดยสุ่มอย่างง่ายโรงเรียนละ 2 ห้องเรียน จะได้จำนวนห้องเรียนทั้งหมด 22 ห้องเรียน จำนวนนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง 390 คน

ซึ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มมานี้คำนวณตามสัดส่วนของประชากร โดยใช้สูตรดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

(Yamane. 1967 : 886)

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

N แทน จำนวนประชากร

e แทน ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ในครั้งนี้อยู่ที่ $= .05$)

ดังรายละเอียดที่แสดงไว้ในตาราง 3

ตาราง 3 แสดงจำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ปีการศึกษา 2530 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่ส่งให้

สถานที่ตั้งโรงเรียน	ชื่อโรงเรียน	ประชากร			กลุ่มตัวอย่าง		
		นักเรียนชาย	นักเรียนหญิง	รวม	นักเรียนชาย	นักเรียนหญิง	รวม
ในเขตเทศบาล	1. ราชสีมามหาวิทยาลัย	544	-	544	30	-	30
	2. สุรนารีวิทยา	-	494	494	-	27	27
	3. โคราชนิเทศศาสตร์	324	243	567	17	14	31
	รวม	868	737	1605	47	41	88
นอกเขตเทศบาล	1. ขามทะเลสอ	111	119	230	25	28	53
	2. ขามสะแกแสง	106	62	168	24	14	38
	3. สะเทวราชวิทยาลัย	92	51	143	21	12	33
	4. กระบองนอก	35	33	68	8	8	16
	5. พนมจินดาวิทยาลัย	79	69	148	18	16	34
	6. จักราชวิทยา	113	91	204	26	21	47
	7. ประทาย	132	87	219	29	20	49
	8. เกตุจินดาวิทยาลัย	79	57	136	18	14	32
	รวม	747	569	1316	169	133	302
	รวมทั้งสิ้น	1615	1306	2921	216	174	390

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

ลักษณะเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามทัศนคติที่มีต่อหมวกกันน็อก ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลรายละเอียดของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องศึกษา ได้แก่ เพศ สถานที่ตั้งของโรงเรียน รายได้ของผู้ปกครอง และระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อหมวกกันน็อก มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เกณฑ์การให้คะแนนของเครื่องมือ

แบบสอบถาม ตอนที่ 2 มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

1. ข้อความที่มีความหมายเชิงนิมิต ถ้ากลุ่มตัวอย่าง กาเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้	5	คะแนน
เห็นด้วย	ให้	4	คะแนน
ไม่แน่ใจ	ให้	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ให้	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้	1	คะแนน
2. ข้อความที่มีความหมายเชิงนิเสธ ถ้านักเรียนกาเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้	1	คะแนน
เห็นด้วย	ให้	2	คะแนน
ไม่แน่ใจ	ให้	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ให้	4	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้	5	คะแนน

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

การสร้างแบบสอบถามผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าหาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติที่มีต่อหมวกกันน็อก
2. สร้างแบบสอบถามตามแนวที่ได้ศึกษามาในข้อ 1
3. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วมาให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจแก้ไข
4. เพื่อให้ได้ความเที่ยงตรง จึงนำแบบสอบถามทั้งหมดไปให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้าน

ความปลอดภัยและทัศนคติจำนวน 5 ท่าน พิจารณาว่าหัวข้อต่าง ๆ นั้นอยู่ในขอบเขตและครอบคลุมเนื้อหาหรือไม่ในแต่ละคำถาม และช่วยเสนอแนะให้ความคิดเห็นเพื่อการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสม

5. นำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไข
6. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้คณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์

ตรวจสอบ

การหาคุณภาพเครื่องมือ

การหาความเชื่อมั่น โดยการนำแบบสอบถามที่แก้ไขปรับปรุงแล้วไปทดสอบกับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนบุญวัฒนา อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 52 คน ซึ่งไม่ใช่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ แล้วนำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของ ครอนบัก (Cronbach. 1970 : 161) ปรากฏว่าได้ความเชื่อมั่นเท่ากับ .9667 ซึ่งเป็นค่าความเชื่อมั่นที่สูงสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ตัวอย่างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล (ดูในภาคผนวก)

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ขอหนังสือแนะนำตัวจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร ถึงผู้อำนวยการโรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดนครราชสีมา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. รับหนังสือแนะนำตัวตามข้อ 1 ส่งไปถึงอาจารย์ใหญ่ หรือผู้อำนวยการโรงเรียนมัธยมศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยไปเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง

3. นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากโรงเรียนต่าง ๆ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างพร้อมทั้งรับแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเองเช่นเดียวกัน

4. คัดเลือกแบบสอบถามที่ได้รับคืนเฉพาะที่สมบูรณ์เพื่อดำเนินการวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ตรวจสอบคะแนนตามวิธีการทางสถิติ และแยกออกเป็นกลุ่มตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา
2. วิเคราะห์ทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อหมวกกันน็อก แยกตามเพศ สถานที่ตั้งของโรงเรียน รายได้ของผู้ปกครอง และการศึกษาของผู้ปกครอง โดยวิธีหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) แล้วแปรผลโดยใช้เกณฑ์ของเบสต์ (Best. 1970 : 74 - 178) ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.000 - 2.333 หมายถึงนักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกในทางนิเสธ

คะแนนเฉลี่ย 2.334 - 3.667 หมายถึงนักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 3.668 - 5.000 หมายถึงนักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกในทางนิมาน

3. จำแนกข้อมูลเป็นกลุ่มตามตัวแปร แล้วทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยใช้สูตร t - test, F - test (One way analysis of variance)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การหาค่าเฉลี่ย โดยใช้สูตร

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{N}$$

(Ferguson. 1981 : 49)

เมื่อ	$\bar{X}$	แทน ค่าเฉลี่ย
	ΣX	แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
	N	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

2. หาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้สูตร

$$S = \sqrt{\frac{n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2}{n(n-1)}} \quad (\text{Ferguson. 1981 : 68})$$

เมื่อ	S	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
	ΣX^2	แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง
	$(\Sigma X)^2$	แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง
	n	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

3. การวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient)

$$\alpha = \frac{K}{k-1} \left[1 - \frac{\Sigma S_i^2}{S_t^2} \right] \quad (\text{Cronbach. 1970 : 161})$$

เมื่อ	α	แทน สัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
	K	แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม
	S_t^2	แทน ความแปรปรวนของคะแนนรวมของแบบสอบถามทั้งฉบับ
	ΣS_i^2	แทน ผลรวมของค่าความแปรปรวนของคะแนนของแบบสอบถามแต่ละข้อ

4. ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน โดยใช้สูตร t - test (Ferguson. 1981 : 182) ซึ่งใช้ทดสอบสมมติฐานข้อ 1 และข้อ 2

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}} \quad \text{โดยมี } df = \frac{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1}\right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2}\right]^2}{n_2 - 1}}$$

เมื่อ t แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t - distribution

$\bar{X}_1, \bar{X}_2$ แทน ค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม

S_1^2, S_2^2 แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม

n_1, n_2 แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม

df แทน ชั้นแห่งความเป็นอิสระ

5. ทดสอบสมมติฐาน ข้อ 3 และข้อ 4 โดยใช้สูตร

$$F = \frac{MS_A}{MS_W}$$

(Lindquist. 1956 : 63)

เมื่อ F แทน ค่าที่จะใช้พิจารณาใน F - distribution

MS_A แทน ผลบวกกำลังสอง (Mean square) ระหว่างกลุ่ม

MS_W แทน ผลบวกกำลังสอง (Mean square) ภายในกลุ่ม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน จำนวนนักเรียนในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง
S	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
S^2	แทน ความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่าง
t	แทน ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาใน t - distribution
F	แทน ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาใน F - distribution
SS	แทน Sum of Square
MS	แทน Mean Square
df	แทน Degrees of Freedom

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โดยการแจกแจงความถี่ คิดเป็นค่าร้อยละ และนำเสนอเป็นตาราง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โดย

2.1 หาค่าพื้นฐานของคะแนนทัศนคติของนักเรียนโดยทั่วไปว่ามีทัศนคติที่ดีหรือไม่คืออย่างไร

2.2 ทดสอบความแตกต่างของทัศนคติของนักเรียนที่มีเกี่ยวกับหมวกกันน็อกระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

2.3 ทดสอบความแตกต่างของทัศนคติของนักเรียนที่มีเกี่ยวกับหมวกกันน็อก ระหว่างนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่ในเขตเทศบาล กับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล

2.4 เปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน

2.5 เปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สถานภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม ตอนที่ 1 ซึ่งเป็นแบบสอบถามข้อมูลรายละเอียดของผู้ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ได้แก่ เพศ สถานที่ตั้งของโรงเรียน รายได้ และการศึกษาของผู้ปกครอง ดังแสดงไว้ในตาราง 4 - 7 ดังต่อไปนี้

ตาราง 4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	215	55.1
หญิง	175	44.9
รวม	390	100.00

จากตาราง 4 แสดงว่าจำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีนักเรียนชายมากกว่านักเรียนหญิง คือ เป็นนักเรียนชายร้อยละ 55.1 นักเรียนหญิงร้อยละ 44.9

ตาราง 5 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามสถานที่ตั้งของโรงเรียน

สถานที่ตั้งของโรงเรียน	จำนวน	ร้อยละ
ในเขตเทศบาล	88	22.6
นอกเขตเทศบาล	302	77.4
รวม	309	100.0

จากตาราง 5 แสดงว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ส่วนมากศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล คือ เป็นนักเรียนที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนนอกเขตเทศบาล ร้อยละ 77.4 นักเรียนที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล ร้อยละ 22.6

ตาราง 6 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	257	65.9
มัธยมศึกษา	79	20.3
สูงกว่ามัธยมศึกษา	54	13.8
รวม	390	100.0

จากตาราง 6 แสดงว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ส่วนมากผู้ปกครองมีการศึกษาในระดับประถมศึกษา คือ ร้อยละ 65.9 รองลงมาคือ ผู้ปกครองที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา คือ ร้อยละ 20.3 ส่วนผู้ปกครองที่มีการศึกษาสูงกว่ามัศึกษามีเพียง ร้อยละ 13.8

ตาราง 7 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง

รายได้ของผู้ปกครอง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20,000 บาทต่อปี	168	43.0
ระหว่าง 20,000 - 40,000 บาทต่อปี	143	36.7
มากกว่า 40,000 บาทต่อปี	79	20.3
รวม	390	100.0

จากตาราง 7 แสดงว่านักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คือร้อยละ 43.0 นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้ระหว่าง 20,000 - 40,000 บาท มีจำนวนมากรองลงมาคือ ร้อยละ 36.7 นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้มากกว่า 40,000 บาท มีจำนวนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 20.3

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา

2.1 หาค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา โดยทั่วไป

ตาราง 8 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3
ในจังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S
ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก	390	3.678	0.411

จากตาราง 8 แสดงว่าทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3
ในจังหวัดนครราชสีมา โดยทั่วไปมีคะแนนเฉลี่ย = 3.678 ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.411
ซึ่งหมายถึงคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา
เป็นในทางนิมมาน (3.668 - 5.000) ตามเกณฑ์ของเบสต์ (Best. 1970 : 74 - 178)

2.2 ทดสอบความแตกต่างของทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน
ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง

ตาราง 9 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกระหว่าง นักเรียนชายกับ
นักเรียนหญิง

เพศ	N	$\bar{X}$	S	t
ชาย	215	3.6905	0.402	0.68
หญิง	175	3.6618	0.424	

จากตาราง 9 แสดงว่านักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก
ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ตั้งไว้

2.3 ทดสอบความแตกต่างของทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน
ระหว่างนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล กับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียน
ที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล

ตาราง 10 ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนจำแนกตามสถานที่ตั้งของโรงเรียน

สถานที่ตั้งของโรงเรียน	N	$\bar{X}$	S	t
ในเขตเทศบาล	88	3.6142	0.480	- 1.47
นอกเขตเทศบาล	302	3.6961	0.388	

จากตาราง 10 แสดงว่านักเรียนที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลกับ
นักเรียนที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน
ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ตั้งไว้

2.4 ทดสอบความแตกต่างทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนที่ ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน

ตาราง 11 ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง	N	ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน	
		$\bar{X}$	S
ประถมศึกษา	257	3.7038	.3997
มัธยมศึกษา	79	3.6930	.4167
สูงกว่ามัธยมศึกษา	54	3.5302	.4341

จากตาราง 11 แสดงว่าคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน จำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครองแตกต่างกัน 3 กลุ่มคือ ประถมศึกษา มัธยมศึกษา สูงกว่ามัธยมศึกษา เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า นักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.7038$, $S = .3997$) นักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยสูงรองลงมา ($\bar{X} = 3.6930$, $S = .4167$) นักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาสูงกว่าระดับมัธยมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.5301$, $S = .4341$) ตามลำดับ แล้วนำมาวิเคราะห์ความแปรปรวนเกี่ยวกับทัศนคติของนักเรียนที่มีต่อหมวกกันน็อก ดังปรากฏในตาราง 12

ตาราง 12 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน
จำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

แหล่งของความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	1.3681	.6840	4.1086*
ภายในกลุ่ม	387	64.4330	.1665	
รวม	389	65.8011		

* $p < .05$

จากตาราง 12 แสดงว่านักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 จึงนำไปทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ Newman Keuls ผลปรากฏตามตาราง 13

ตาราง 13 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับหมวดกันน็อกของนักเรียนที่ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	สำเร็จสูงกว่ามัธยมศึกษา	สำเร็จชั้นมัธยมศึกษา	สำเร็จชั้นประถมศึกษา
		ศึกษา	ศึกษา	ศึกษา
		3.5302	3.6930	3.7038
สำเร็จสูงกว่ามัธยมศึกษา	3.5302	-	0.1628*	0.1736*
สำเร็จชั้นมัธยมศึกษา	3.6930		-	0.0108
สำเร็จชั้นประถมศึกษา	3.7038			-

* $p < .05$

จากตาราง 13 พบว่า นักเรียนที่มีผู้ปกครองสำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวดกันน็อกแตกต่างกันจากนักเรียนที่มีผู้ปกครองสำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนนักเรียนที่ผู้ปกครองสำเร็จชั้นประถมศึกษา กับนักเรียนที่ผู้ปกครองสำเร็จชั้นมัธยมศึกษา มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวดกันน็อกไม่ต่างกัน

2.5 ทดสอบความแตกต่างทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนที่

ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน

ตาราง 14 ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง

รายได้ของผู้ปกครอง	N	ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน	
		$\bar{X}$	S
ต่ำกว่า	168	3.7152	.3802
ระหว่าง 20,000 - 40,000 บาท	143	3.6652	.4148
มากกว่า 40,000 บาท	79	3.6203	.4629

จากตาราง 14 แสดงว่าคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครองที่แตกต่างกัน 3 กลุ่ม คือ รายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท รายได้ระหว่าง 20,000 - 40,000 บาท และรายได้มากกว่า 40,000 บาท เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.7152$, $S = .3802$) นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้ 20,000 - 40,000 บาท มีคะแนนเฉลี่ยสูงรองลงมา ($\bar{X} = 3.6652$, $S = .4148$) นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้มากกว่า 40,000 บาท มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.6203$, $S = .4629$) ตามลำดับ แล้วนำมาวิเคราะห์ความแปรปรวนของทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่ผู้ปกครองมีรายได้ต่างกัน ดังปรากฏในตาราง 15

ตาราง 15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก ของนักเรียน
จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	.5192	.2596	1.5390
ภายในกลุ่ม	387	65.2819	.1687	
รวม	389	65.8011		

จากตาราง 15 แสดงว่านักเรียนที่ผู้ปกครองรายได้แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก
ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ตั้งไว้

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิง
3. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลกับนักเรียนซึ่งอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล
4. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน
5. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ระหว่างนักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ นักเรียนชายและนักเรียนหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนครราชสีมา ปีการศึกษา 2530 จำนวน 390 คน โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) เป็นนักเรียนชาย 215 คน นักเรียนหญิง 175 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

ใช้แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง โดยใช้มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale)

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์สถานภาพโดยทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 แจกแจงความถี่และคิดเป็นร้อยละ และเสนอเป็นตาราง
 2. หาค่าสถิติพื้นฐานทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3
 3. ทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม โดยใช้ t - test
 4. ทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม โดยใช้
- วิเคราะห์ความแปรปรวนแบบมี 1 ตัวประกอบ (One - way analysis of variance)

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

1. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา มีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับหมวกกันน็อก
2. นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน
3. นักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลกับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน
4. นักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาแตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
5. นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผล

1. ผลการศึกษาศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา พบว่า นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกอยู่ในเกณฑ์ดี ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักเรียนได้เรียนสวัสดีศึกษามาแล้วตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งนอกจากจะเรียนอยู่ในวิชาสุขศึกษาแล้ว เนื้อหาสวัสดีศึกษายังผสมผสานอยู่ในวิชาอื่น ๆ ด้วย นอกจากนั้นอาจเกิดจากการเรียนรู้จากสภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม เช่น สภาพการเกิดอุบัติเหตุซ้ำอุบัติเหตุจากหนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ และเกิดจากการรณรงค์ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติจัดทำเอกสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

ออกเผยแพร่โดยทั่วไป ทำให้นักเรียนตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของการใช้หมวกกันน็อก จึงทำให้นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกอยู่ในเกณฑ์ดี ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ พรภินันท์ เลาะหมับ (พรภินันท์ เลาะหมับ 2530 : 51 - 52) ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ทัศนคติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชายและนักเรียนหญิงอยู่ในเกณฑ์ดี นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการวิจัยของ สมปอง ยวงสอาด (สมปอง ยวงสอาด 2528 : 53 - 54) ที่ได้ศึกษาทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อการดูแลสุขภาพ ซึ่งพบว่า นักเรียนมีทัศนคติที่ดีต่อการดูแลสุขภาพของตนเอง

2. นักเรียนชายและนักเรียนหญิงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักเรียนชายและนักเรียนหญิงเป็นตัวอย่างประชากรที่อยู่ในวัยเดียวกัน และส่วนใหญ่เป็นนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนสหศึกษา ซึ่งอยู่ในจังหวัดนครราชสีมาเหมือนกัน จึงมีลักษณะสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงกัน ทำให้นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน และอาจจะเนื่องมาจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งจัดว่าอยู่ในวัยรุ่น ซึ่งมักจะได้รับอิทธิพลจากหมู่คณะ ดังนั้น เด็กในวัยนี้จึงมีความรู้สึกนึกคิดใกล้เคียงกัน (สุชา จันทน์เอม และสุรางค์ จันทน์เอม 2521 : 71) นอกจากนั้นยังมีความกลัวที่จะแตกต่างจากผู้อื่น เด็กวัยนี้จึงไม่ชอบการแข่งขัน ไม่ชอบการเปรียบเทียบและต้องการทำตัวให้เข้ากับผู้อื่นได้ (จริยวัตร คมพยัคฆ์ และอุดม คมพยัคฆ์ 2525 : 311) จึงอาจเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับ ผลการวิจัยของ พรภินันท์ เลาะหมับ (พรภินันท์ เลาะหมับ 2530 : 52) ที่ได้ศึกษา ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่านักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับสวัสดิภาพไม่แตกต่างกัน และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุภาภรณ์ สิทธิคง (สุภาภรณ์ สิทธิคง 2529 : 39) ซึ่งทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาดูแลสุขภาพตนเองของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการวิจัยพบว่า การดูแลสุขภาพตนเองระหว่างนักเรียนชายกับนักเรียนหญิงไม่มีความแตกต่างกัน

3. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล กับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสถานที่ตั้งของโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ส่วนใหญ่ทั้งโรงเรียนที่อยู่ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล มักจะตั้งอยู่ในเขตชุมชนที่มีการคมนาคมสะดวก คล้าย ๆ กัน ดังนั้นประสบการณ์ในการพบเห็นอุบัติเหตุจึงแตกต่างกันไม่มาก นอกจากนี้ตามสภาพความเป็นจริงนั้น นักเรียนซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่นอกเขตเทศบาลหลายคนที่มีความสามารถสอบเข้ามาเรียนในโรงเรียนในเขตเทศบาลได้ และนักเรียนในเขตเทศบาลบางส่วนที่สอบเข้าโรงเรียนในเขตเมืองไม่ได้ ก็ต้องออกไปเรียนในโรงเรียนซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาลก็มี ดังนั้นข้อมูลที่ได้มาก็อาจจะมีความคลาดเคลื่อนไปได้ และอีกประการหนึ่งอาจจะเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์ได้รับความนิยมนจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานยนต์สองล้อมาก่อน เพราะมีราคาไม่แพง ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงก็ราคาถูก นอกจากนี้ยังสามารถฝึกหัดขับขี่ได้โดยง่าย และความเร็วก็สูงไม่แพ้รถยนต์ จึงตรงกับนิสัยใจคอของคนไทย โดยเฉพาะในวัยหนุ่มสาว ความนิยมใช้รถจักรยานยนต์จึงมีมากโดยทั่ว ๆ ไป ทุก ๆ ที่ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ตามหมู่บ้าน ตามชนบทนั้นมีมากพอ ๆ กับในเขตบ้าน เขตเทศบาลหรือในนครหลวง (อนันต์ วัฒนขยกุล 2528 : 10 - 11) จากเหตุผลดังกล่าวมาแล้วจึงทำให้ประสบการณ์ในการได้พบเห็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียน ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลไม่แตกต่างกัน จึงส่งผลให้ทัศนคติเกี่ยวกับพวกมันเนื่องไม่แตกต่างกันด้วย ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ทศนีย์ อินทรสุขศรี (ทศนีย์ อินทรสุขศรี 2522 : 163 - 164) ที่ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับสุขภาพระดับประถมศึกษาตอนต้น ในจังหวัดนครราชสีมา โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจากนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ซึ่งอยู่ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลมีความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตนอยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงกัน แต่ไม่สอดคล้องกับ พัชรา กาญจนารัตน์ และคนอื่น ๆ (พัชรา กาญจนารัตน์ และคนอื่น ๆ 2520 : 195) ซึ่งได้ทำการวิจัยในด้านการศึกษาโครงการสุขภาพและเปรียบเทียบพฤติกรรมสุขภาพของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 และชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 ในอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี โดยใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติทางด้านสุขภาพของนักเรียนในเขตเทศบาลดีกว่านอกเขตเทศบาล

4. จากการศึกษาค้างนี้พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมาที่ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยพบว่านักเรียนที่ผู้ปกครองมีการศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา เป็นผู้ที่มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกดีกว่านักเรียนที่ผู้ปกครองจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ผลการวิจัยนี้มีทิศทางตรงกันข้ามกับรายงานการวิจัยอื่นที่ระบุว่า เด็กที่ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาสูงจะมีทัศนคติทางด้านสุขภาพและสวัสดิภาพดีกว่าเด็กที่มาจากผู้ปกครองที่มีการศึกษาต่ำ ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจาก ผู้ปกครองที่มีการศึกษาสูง เป็นผู้ที่มีมองเห็นถึงอันตรายของการใช้รถจักรยานยนต์มาก จึงไม่นิยมใช้รถจักรยานยนต์ และอาจไม่ยินยอมให้บุตรหลานของตนใช้รถจักรยานยนต์ด้วย นักเรียนกลุ่มนี้จึงอาจมีประสบการณ์ในการใช้รถจักรยานยนต์น้อยกว่า นักเรียนที่มาจากผู้ปกครอง ที่มีระดับการศึกษาต่ำ ซึ่งอาจยินยอมให้บุตรหลานของตนใช้รถจักรยานยนต์กันมาก โดยไม่ได้คำนึงถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น ข้ออธิบายนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ อนันต์ วัฒนชัยกุล (อนันต์ วัฒนชัยกุล 2528 : 22 - 26) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งผลจากการรายงานพบว่า ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ หรือได้พบได้เห็นอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์มาก่อน มักจะมีทัศนคติในเรื่องการใช้หมวกกันน็อก ดีกว่าผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อน

5. จากการศึกษาค้างนี้พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมาที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจาก รายได้ของผู้ปกครองไม่ได้มีผลโดยตรงในเรื่องทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน ซึ่งอาจจะเพราะ โอกาสในการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกับผู้ที่มียาได้สูงนั้นไม่แตกต่างกัน ดังที่ อนันต์ วัฒนชัยกุล (อนันต์ วัฒนชัยกุล 2528 : 10) ได้กล่าวว่า รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันนี้ รถที่ใหม่เอี่ยมสวยหรู อาจจะหาซื้อได้ในราคา 3 - 4 หมื่นบาท แต่ถ้าเป็นรถเก่าก็อาจจะหาซื้อได้ในราคา 2,000 - 3,000 บาท ยิ่งถ้าหากเป็นรถที่ถูกขโมยมาแล้วนำมาดัดแปลงแก้ไข ก็จะมีราคาประมาณ 500 - 2,000 บาทเท่านั้น ด้วยเหตุนี้โอกาสที่ผู้มีรายได้ต่ำกับผู้ที่มีรายได้สูง จึงมีความแตกต่างกันไม่มาก ในการที่จะเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ดังนั้น นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกันจึงได้รับประสบการณ์เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลให้มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกันด้วย ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ

สมปอง ยวงสอาด (สมปอง ยวงสอาด 2528 : 57) ที่ทำการศึกษารื่องทัศนคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อการดูแลสุขภาพ ซึ่งผลจากการวิจัยพบว่านักเรียนซึ่งมีผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการดูแลสุขภาพไม่แตกต่างกัน แต่ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของประสพ ยุทธเมธางกูร (ประสพ ยุทธเมธางกูร 2530 : 51) ที่ทำการศึกษารื่องบทบาทของผู้ปกครองในการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งพบว่า ผู้ปกครองที่มีรายได้ต่างกัน มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้ปกครองที่มีรายได้ 30,000 บาทต่อปีขึ้นไป มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างจากผู้ปกครองที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อปี

ข้อเสนอแนะ

1. จากการศึกษพบว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกอยู่ในระดับที่ดี แต่ยังไม่ถึงระดับที่ดีมาก และจากการตอบแบบสอบถามบางข้อ โดยเฉพาะในเรื่องทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย การบังคับใช้หมวกกันน็อก ซึ่งจะเห็นได้จากการตอบแบบสอบถามข้อที่ 32, 33 และ 35 ซึ่งมีใจความดังนี้

ข้อ 32 ข้าพเจ้าจะรู้สึกยินดีถ้าตำรวจจะจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก

ข้อ 33 การจะสวมหมวกกันน็อกหรือไม่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรเป็นสิทธิของแต่ละบุคคล

ข้อ 35 ข้าพเจ้ารู้สึกสบายใจที่กฎหมายหมวกกันน็อกยังไม่มีมีการบังคับใช้ ผลปรากฏว่านักเรียนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกกันน็อก ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะทำให้ความสนใจในด้านนี้เป็นพิเศษ โดยการปลูกฝังให้เกิดสวัสดิคติขึ้นในกลุ่มบุคคลเหล่านี้ ซึ่งอาจจะกระทำได้โดย การอบรมสั่งสอนให้เห็นความสำคัญของหมวกกันน็อก หรืออาจจะจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

2. ควรมีการศึกษาวิจัยทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และในกลุ่มประชากรอื่น ๆ โดยการเพิ่มตัวแปรด้านอื่น ๆ เช่น ผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ กับผู้ที่ไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ ผู้ที่สวมหมวกกันน็อกกับผู้ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก ฯลฯ และควรศึกษาตัวแปรเกี่ยวกับระดับการศึกษาของผู้ปกครองด้วย เพื่อจะได้เป็นข้อมูลอีกครั้งหนึ่งว่า ระดับการศึกษาของผู้ปกครองที่แตกต่างกัน จะมีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนหรือไม่

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- การแพทย์, กรม โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา เอกสารเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากการ
ขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล 2528
- กานดา ณ กลาง "พันธกรรมและสิ่งแวดล้อมอันมีอิทธิพลต่อความเจริญของเด็ก" เอกสาร
การนิเทศการศึกษา ฉบับที่ 92 บทความประกอบหมวดการศึกษาวิชาจิตวิทยาพัฒนาการ
หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมฝึกหัดครู กระทรวงศึกษาธิการ 2511
- จริยาวัตร คมพยัคฆ์ และอุดม คมพยัคฆ์ อนามัยแม่-เด็ก และการวางแผนครอบครัว
โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม 2525, 127 หน้า
- คณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ, สำนักงาน สำนักรายกรัฐมนตรี ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา
(ดัชนีและแผนภาพทางการศึกษา ชุดที่ 6) พันนิพลพิลชซึ่ง 2526, 65 หน้า
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน คณะอนุกรรมการวางแผนสาธารณสุข
แผนพัฒนาสาธารณสุขตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระยะที่ 5 (พ.ศ. 2525 -
2529) สำนักข่าวพาณิชย์ กรมพาณิชย์สัมพันธ์ ม.ป.ป.
- ชัยยง ขามรัตน์ เจตคติของนักศึกษาวิทยาลัยพลศึกษาที่มีต่อการเรียนสุขศึกษา ปรินิพนธ์
วท.สม.มหาวิทยาลัยมหิดล 2523, 102 หน้า อัดสำเนา
- ชูชีพ อ่อนโคกสูง จิตวิทยาการศึกษา ไทยวัฒนาพานิช 2522, 177 หน้า
- เชิดศักดิ์ โฆวสินธุ์ การวัดทัศนคติและบุคลิกภาพ สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร 2520, 130 หน้า
- ดวงเดือน พันธุมนาวัน อิทธิพลของสังคมต่อทัศนคติของวัยรุ่น รายงานการวิจัยฉบับที่ 18
โรงพิมพ์คุรุสภา 2518, 136 หน้า
- คำรวง, กรม กองทะเบียน เอกสารรายงานจำนวนเยาวชนพาหนะที่วราชอาณาจักร 2528
- คำรวง, กรม กองตำรวจจราจร เอกสารรายงานอุบัติเหตุของเยาวชนในกรุงเทพมหานคร 2529
- ทัศนีย์ อินทรสุขศรี ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยของนักเรียนระดับประถม
ศึกษาคอนตัน จังหวัดนครราชสีมา วิทยานิพนธ์ ศ.ศม. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 2522,
 294 หน้า อัดสำเนา

ธีรวุฒิ โกมุทบุตร "การบาดเจ็บศีรษะในโรงพยาบาลแพร์" จุลสารอุบัติเหตุ 3 : 9 - 19

กันยายน - ตุลาคม 2527

นครชัย เพื่อนปฐม "อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับหมวกกันน็อก" สงขลานครินทร์เวชสาร

3 : 471 - 472 ตุลาคม - ธันวาคม 2528

นายกรัณมนตรี, สำนัก คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เอกสารประโยชน์หมวกนิรภัย 2527

เอกสารหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2528

นีมฤติ จงพฤษะ สมประสงค์ ปิ่นจินดา และศิริรัตน์ เจริญศักดิ์ คู่มือการศึกษาวิชาพัฒนาการเด็ก

พิมพ์ครั้งที่ 3 ศึกษาสัมพันธ์ 2518, 234 หน้า

ประภาเพ็ญ สุวรรณ ทัศนคติ การวัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย ไทยวัฒนาพานิช 2520,

142 หน้า

"พฤติกรรมสุขภาพ" เอกสารการสอนชุดวิชาสุขศึกษา หน่วยที่ 4 พิมพ์ครั้งที่ 2

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2527

ประสพ ยุทธเมธวงกูร บทบาทของผู้ปกครองในการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนชั้น

มัธยมศึกษาตอนต้น ปริญญาทิพนธ์ คศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร 2530,

75 หน้า อัดสำเนา

ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และสุจินต์ ปรีชามารถ หนังสือเรียนพลานามัยรายวิชา พ 503 - พ 504

สุขศึกษา วัฒนาพานิช 2525, 164 หน้า

พรภินันท์ เลาะทับ ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา

ปีที่ 6 ปริญญาทิพนธ์ ค.ม. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2530, 58 หน้า อัดสำเนา

พัชรา กาญจนารัตน์ และคนอื่น ๆ การศึกษาโครงการสุขภาพและเปรียบเทียบพฤติกรรมทางสุขภาพ

ของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 และชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 ในอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520, 205 หน้า

มันทนา สังคิตานนท์ การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ปริญญาทิพนธ์ ค.ม. จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย 2525, 59 หน้า

ล้วน สายยศ "มาตรการวัดทัศนคติที่มีต่ออาชีพครู" พัฒนาวิคผล 10 โรงพิมพ์มวลสาร 2517,

144 หน้า

- วิจิตร บุญยะโทตระ และคนอื่น ๆ การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ใน
กรุงเทพมหานคร รายงานการวิจัย 2529, 107 หน้า
- วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและพลังงาน, กระทรวง กรมวิทยาศาสตร์บริการ หมวกนิรภัยสำหรับ
ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ข่าวกรมวิทยาศาสตร์บริการ 105 : 2 - 3 พฤษภาคม 2527
- วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร
ปริญญาานิพนธ์ วท.ม. มหาวิทยาลัยมหิดล 2529, 110 หน้า อุดສຳເນາ
- ศราวุฒิ พันธสว ถนนอันตราย วัฒนธรรมการพิมพ์ 2525, 184 หน้า
- สมปอง ยวงสะอาด เจตคติของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่มีต่อการดูแลสุขภาพ ปริญญาานิพนธ์
 กศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร 2528, 96 หน้า อุดສຳເນາ
- สันติชัย ภัทรประภา เอกสารหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ 2528
- สาธิตานสุข, กระทรวง สถิติสาธารณสุข ม.ป.ป.
- สีดา สุจริตกุล การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคย
ประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ปริญญาานิพนธ์ ค.ม. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 2526, 65 หน้า อุดສຳເນາ
- สุชา จันทน์เอม และสุรางค์ จันทน์เอม หลักการศึกษาคติวิทยา หลักการสอน แพรวพิทยา
 2517, 172 หน้า
- _____ จิตวิทยาในห้องเรียน สำนักพิมพ์โอเคียนส์โตร 2521, 120 หน้า
- สุภาภรณ์ สิทธิคง การศึกษาคูแลสุขภาพตนเองของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในกรุงเทพมหานคร
ปริญญาานิพนธ์ ค.ม. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2529, 66 หน้า อุดສຳເນາ
- อนันต์ วัฒนสุขกุล "อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์" อุบัติเหตุ 4 : 9 - 33 กันยายน - ตุลาคม 2528
- อาคม สรสุชาติ และคนอื่น ๆ หนังสือเรียนพลานามัย รายวิชา พ 503 - พ 504 สุขศึกษา
พิมพ์ครั้งที่ 3 ไทยวัฒนาพานิช 2525, 236 หน้า
- Allegrant, JP. Explaining safety helmet use by motorcycle operators
using a behavioral intention. Doctor's Thesis, University of Illinois
 at Urbana-Champaign, 1979. 215 p.
- Allport, Gardon W. "Attitude," Handbook of social Psychology. in
 C. Murchison ed. Clark University Press, Mass., 1985. 1226 p.

- Best, John W. Research in Education. 2nd.ed., New Jersey, Prentice Hall Inc., Englewood Cliffs, 1970. 399 p.
- Capewell S. "Motorcyclist should be encouraged to wear full face crash helmets," British Medical Journal. 228 : 1230 - 1231, September, 1984.
- Chawalit Sukhawan and other. A survey of motorcycle accident in Thailand. Material Research Division Department of Highway, 1983. 25 p.
- Cronbach, Lee Joseph. Essentials of Psychological Testing. 3rd.ed., New York, Harper and Row, 1970. 752 p.
- Deaner, R.M. and V.H. Fitehett. "Motorcycle Trauma," The Journal of Trauma. 15 : 678 - 681, August, 1975.
- Drysdale, W.F., J.F. Kraus and R.S. Riggins. "Injury patterns in motorcycle collision," The Journal of Trauma. 15 : 115, February, 1975.
- Ferguson, George A. Statistical Analysis in Psychology and Education. 5th.ed., Tokyo, McGraw-Hill, International Book, 1981. 549 p.
- Fhaner, G. and Monica Hane. "Seat belt factors influencing use," Accident Analysis and Prevention. 5 : 27 - 34, June, 1973.
- Hadfield G. "Design of motorcycle crash helmets," British Medical Journal. 2 : 43, April, 1977.
- Ishido, Akira. Analysis on Motorcycle Rider in Thailand. Asia Institute of Technology, 1985. 154 p.
- Jamieson, Kenneth G. and D. Arcy Kelly. "Crash helmets reduce head injuries," The Medical Journal of Australia. 2 : 806 - 809, October, 1973.
- Kelman, H.C. "Compliance, Identification, and Internalization Three Process of Attitude Change," Journal of Conflict Resolution. 2 : 51 - 60, February, 1958.
- Knapper, C.K., A.J. Cropley and R.T. Moore. "Attitudinal factor in the non-use of seatbelt," Accident Analysis and Prevention. 8 : 241 - 246, August, 1976.
- Kolesnik, walter B. Educational Psychology. 2nd.ed., New York, McGraw-Hill, 1970. 531 p.
- Lindquist, Everet Franklin. Design and Analysis of Experiment in Psychology. Boston, Moughton Mifflin, 1956. 393 p.
- Meyer, R.D. and W.W. Danial. "The biomechanics of helmets and helmet removal," The Journal of Trauma. 25 : 329 - 332, April, 1985.

- Muller, Andreas. "Evaluation of the costs and benifits of motorcycle helmet laws," American Journal of Public Health. 70 : 586 - 592, June, 1980.
- Richard, P.G. "Detachment of crash helmet," British Medical Journal. 228 : 758, March, 1984.
- Triandis, Harry C. Attitude and Attitude Change. New York, John Willey and Sons Inc., 1971. 232 p.
- Vaughan, R.G. "Motorcycle helmets and facial injuries," The Medical Journal of Australia. 1 : 125 - 127, January, 1977.
- Watson, Geoffrey S., L. Palu. Zador and Alan Wilks. "The repeal of helmet use laws and increased motorcyclist motality in the United States 1975 - 1978," American Journal of Public Health. 70 : 579 - 585, June, 1980.
- Yamane, Taro. Statistics An Introductory Analysis. 2nd.ed., New York, Haper and Row, 1967. 919 p.
- Zettas, J.P., P. Zettas and B. Thanasophon. "Injury patterns in motorcycle accidents," The Journal of Trauma. 19 : 833 - 836, November, 1979.

ภาคผนวก

แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

1. แบบสอบถามฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะทราบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียน เพื่อนำผลของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มาใช้สำหรับเป็นแนวทางในการปรับปรุงการเรียนการสอนให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ยิ่งขึ้น ดังนั้นขอให้นักเรียนพิจารณาข้อความแต่ละข้อโดยละเอียด และกรุณาตอบตาม ทัศนคติที่เป็นจริง ของนักเรียนให้ครบทุกข้อ แต่ละข้อตอบเพียงคำตอบเดียว ผู้วิจัยจะเสนอผลของการวิจัยเป็นส่วนรวม ซึ่งจะไม่กระทบกระเทือนต่อตัวนักเรียนหรือผู้อื่นแต่อย่างใด

2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับตัวนักเรียน

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

แบบสอบถามตอนที่ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับตัวนักเรียน

โปรดเขียนเครื่องหมาย ถูก (✓) ลงในช่องวงกลม ☐ หน้าของความเป็นจริงมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง

2. ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ปกครอง

☐ ไม่มีวุฒิทางการศึกษา (ไม่เรียนหนังสือ)

☐ ประถมศึกษา

☐ มัธยมศึกษา

☐ สูงกว่ามัธยมศึกษา

3. อาชีพของผู้ปกครอง

- ☐ รับราชการ ลูกจ้างรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจ
- ☐ เกษตรกรรม เช่น ทำนา ทำสวน ทำไร่ เลี้ยงสัตว์
- ☐ ค้าขาย
- ☐ รับจ้างทั่วไป
- ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

4. รายได้ของผู้ปกครองต่อปี

- ☐ ต่ำกว่า 20,000 บาท
- ☐ ระหว่าง 20,000 ถึง 40,000 บาท
- ☐ มากกว่า 40,000 บาท

แบบสอบถามตอนที่ 2 ทศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

ให้นักเรียนอ่านข้อความแต่ละข้อแล้วพิจารณาว่าตัวนักเรียนเองมีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกแต่ละเรื่องอย่างไร คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาได้แล้วโปรดเขียนเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็น หรือความรู้สึกที่แท้จริงของนักเรียนเพียงช่องเดียว

ตัวอย่าง

ลำดับที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
0	หมวกกันน็อกป้องกันสมองได้	✓				
00	ถ้าสวมหมวกกันน็อกแล้วจะไม่พิการ			✓		

จากตัวอย่าง

ลำดับที่ 0 แสดงว่านักเรียนเห็นด้วยอย่างยิ่งกับเรื่องหมวกกันน็อกป้องกันสมองได้

ลำดับที่ 00 แสดงว่านักเรียนไม่สามารถตัดสินใจได้ว่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย กับเรื่องถ้าสวมหมวกกันน็อกแล้วจะไม่พิการ

ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1	หมวกกันน็อกช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ					
2	คนที่สวมหมวกกันน็อกเมื่อประสบอุบัติเหตุก็ได้รับ บาดเจ็บพอ ๆ กับคนที่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อก					
3	การสวมหมวกกันน็อกจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บ ที่ศีรษะได้ดี					
4	การสวมหมวกกันน็อกมีประโยชน์น้อยเมื่อเกิด อุบัติเหตุ					
5	ข้าพเจ้าจะไม่พอใจถ้ามีบุคคลมาแนะนำให้สวม หมวกกันน็อก					
6	ข้าพเจ้ารู้สึกดีใจที่มีคนจำนวนมากต่อต้านการใช้ หมวกกันน็อก					
7	ข้าพเจ้ารู้สึกว่าจะได้รับประโยชน์มากถ้าหากจะ ใช้หมวกกันน็อก					
8	ถ้าจะให้ขับซิ่งจักรยานยนต์ ข้าพเจ้าจะต้องสวม หมวกกันน็อกด้วย					
9	ถ้ามีชมรมผู้สวมหมวกกันน็อก ข้าพเจ้าจะสมัคร เป็นสมาชิก					
10	ถ้ามีโอกาสข้าพเจ้าจะแนะนำเพื่อน ๆ ให้เห็น ประโยชน์ของการสวมหมวกกันน็อก					
11	แม้ว่าจะมีคนมาชักชวนให้สวมหมวกกันน็อก ข้าพเจ้าก็จะไม่ยอมสวม					

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
12	ข้าพเจ้าอยากสวมหมวกกันน็อก เพราะให้ความ ปลอดภัยในขณะที่ขี่รถจักรยานยนต์					
13	หมวกกันน็อกมีราคาแพง เกินไป					
14	ราคาหมวกกันน็อกนับว่าถูกมากเมื่อเทียบกับ ประโยชน์ที่จะได้รับจากหมวกกันน็อก					
15	เมื่อสามารถซื้อรถจักรยานยนต์ได้ก็ควรที่จะซื้อ หมวกกันน็อกได้					
16	ราคาหมวกกันน็อกไม่น่าจะเป็นปัญหาสำหรับผู้ ใช้รถจักรยานยนต์					
17	ถ้าข้าพเจ้ามีรถจักรยานยนต์ข้าพเจ้าจะต้องซื้อ หมวกกันน็อกมาใช้ด้วย					
18	หมวกกันน็อกที่มีขายในปัจจุบันมีคุณภาพดี					
19	การสวมหมวกกันน็อกเป็นสิ่งที่น่ารำคาญ					
20	ข้าพเจ้ายินดีที่จะสวมหมวกกันน็อก ถึงแม้ว่าจะ ไม่สะดวกในการเก็บรักษา					
21	ถ้ามีโอกาส ข้าพเจ้าจะแนะนำให้เพื่อน ๆ สวมหมวกกันน็อกเพราะป้องกันผ้าบนใบหน้าได้					
22	ข้าพเจ้าชอบหมวกกันน็อก เพราะป้องกันฝุ่นและ ลมเข้าตาได้ดี					
23	ข้าพเจ้ายินดีสวมหมวกกันน็อก เพราะสวมใส่ได้ง่าย					
24	ข้าพเจ้าอยากแนะนำให้เพื่อน ๆ สวมหมวก กันน็อกในเวลากลางคืนเพราะป้องกันแมลง เข้าตาได้ดี					

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
25	ข้าพเจ้าเห็นด้วยกับคำกล่าวที่ว่า หมวกกันน็อก ป้องกันแสงแดดได้ .....	.....	.....	.....	.....	.....
26	ข้าพเจ้าอยากสวมหมวกกันน็อก เพราะจะช่วยให้ ผู้ขับขี่อื่นมองเห็นได้ง่าย .....	.....	.....	.....	.....	.....
27	ข้าพเจ้าไม่อยากสวมหมวกกันน็อก เพราะทำให้ ได้ยินไม่ชัดเจน .....	.....	.....	.....	.....	.....
28	ข้าพเจ้าไม่นิยมการสวมหมวกกันน็อก เนื่องจาก ทำให้มองเห็นไม่ชัดเจน .....	.....	.....	.....	.....	.....
29	ข้าพเจ้าคิดว่า การสวมหมวกกันน็อกจะทำให้มี สมาธิในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น .....	.....	.....	.....	.....	.....
30	ข้าพเจ้ายินดีจะสวมหมวกกันน็อกแม้ว่าจะไม่มี กฎหมายบังคับ .....	.....	.....	.....	.....	.....
31	ควรมีกฎหมายบังคับให้ทุกคนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
32	ข้าพเจ้าจะรู้สึกยินดี ถ้าตำรวจจะจับกุมผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
33	การจะสวมหมวกกันน็อกหรือไม่ ขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ควร เป็นสิทธิ์ของแต่ละบุคคล .....	.....	.....	.....	.....	.....
34	การมีกฎหมายให้สวมหมวกกันน็อกทั้งผู้ขับขี่และ ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่ถูกต้อง .....	.....	.....	.....	.....	.....
35	ข้าพเจ้ารู้สึกสบายใจที่กฎหมายหมวกกันน็อก ยังไม่มีกการบังคับใช้ .....	.....	.....	.....	.....	.....

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
36	เพื่อความปลอดภัยทุกคนควรสวมหมวกกันน็อก ขณะขี่รถจักรยานยนต์					
37	ถ้ามีการบังคับให้สวมหมวกกันน็อกซ้ำๆ จะ เลิกขี่รถจักรยานยนต์					
38	ซ้ำๆ จะรู้สึกอึดอัดใจมากถ้ามีใครมาบังคับให้ สวมหมวกกันน็อก					
39	การมีกฎหมายหมวกกันน็อกจะช่วยลดอุบัติเหตุ จากรถจักรยานยนต์ให้น้อยลง					
40	ขณะนี้สมควรแล้วที่จะนำกฎหมายหมวกกันน็อก มาใช้บังคับ					
41	คนที่สวมหมวกกันน็อกในขณะขี่รถจักรยานยนต์ เป็นผู้ฉลาด					
42	หมวกกันน็อกช่วยเพิ่มความสวยงามให้กับผู้ขี่					
43	คนที่สวมหมวกกันน็อกแสดงว่าเป็นคนขี้ฉลาด ตาขาว					
44	คนที่สวมหมวกกันน็อกแสดงว่าไม่มีฝีมือในการขี่ รถจักรยานยนต์					
45	คนที่มีความเชื่อมั่นในตนเองสูงไม่จำเป็นต้องสวม หมวกกันน็อก					
46	คนที่มีความสับสนสับสนต้องสวมหมวกกันน็อกเวลาขี่ รถจักรยานยนต์					

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
47	หมวกกันน็อกเป็นสิ่งจำเป็นเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์	.....	.....	.....	.....	.....
48	ข้าพเจ้าอยากให้ทุกคนมองเห็นความสำคัญของ หมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
49	ไม่จำเป็นที่จะต้องสวมหมวกกันน็อกถ้าเรา ระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ดี .....	.....	.....	.....	.....	.....
50	ข้าพเจ้าคิดว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกกันน็อก เพราะผู้ขับขี่คนอื่น ๆ อีกหลายคนก็ไม่สวม .....	.....	.....	.....	.....	.....
51	ข้าพเจ้าคิดว่าไม่เห็นจะมีประโยชน์อะไรที่จะต้อง เสียเงินซื้อหมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
52	ในสภาพอากาศเช่นเมืองไทย ข้าพเจ้าคิดว่า ไม่เหมาะสมที่จะใช้หมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
53	ข้าพเจ้าตั้งใจไว้ว่าจะสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ .....	.....	.....	.....	.....	.....
54	ข้าพเจ้าจะไม่พอใจมากถ้าโรงเรียนบังคับให้ นักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนต้อง สวมหมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
55	ถ้าหากจะขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทาง ไกล ๆ เช่น ไปต่างอำเภอหรือต่างจังหวัด ข้าพเจ้าคิดว่าควรสวมหมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....
56	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วต่ำเสมอ เช่น ต่ำกว่า 50 กม/ชม ไม่จำเป็นต้องสวม หมวกกันน็อก .....	.....	.....	.....	.....	.....

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
57	การขับขีรถจักรยานยนต์ในถนนสายใหญ่ ๆ เช่น ถนนมิตรภาพ มีความจำเป็นที่จะต้องใช้หมวก กันน็อก					
58	การขับขีรถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันมีความ จำเป็นที่จะต้องสวมหมวกกันน็อก					
59	ไม่ควรสวมหมวกกันน็อกในเวลากลางวันเพราะ จะลดความสามารถในการมองเห็น					
60	ผู้ที่สอยทำใบขับขี่ได้ด้วยตนเองไม่จำเป็นต้อง สวมหมวกกันน็อก					

ตาราง 16 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายชื่อของแบบสอบถามตามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก t	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก t	ข้อ	ค่าอำนาจจำแนก t
1	3.3957	21	2.7219	41	3.4370
2	2.1576	22	2.3414	42	2.2630
3	2.0192	23	3.1858	43	4.5400
4	2.1849	24	2.0493	44	3.1167
5	2.6459	25	5.3914	45	3.6283
6	3.6311	26	3.3236	46	4.0668
7	2.5462	27	2.3414	47	4.3981
8	3.0191	28	2.6098	48	4.8784
9	2.0838	29	2.2136	49	2.4603
10	2.5585	30	2.3540	50	5.3666
11	2.6541	31	6.2102	51	3.8511
12	2.7171	33	2.2445	53	3.3857
13	3.2667	34	5.7005	54	2.2701
14	3.2667	34	5.7005	54	2.2701
15	2.7232	35	1.9206	55	3.4233
16	5.6061	36	4.1435	56	2.1692
17	4.5101	37	3.5539	57	3.4117
18	2.1104	38	4.9337	58	6.4797
19	5.5011	39	3.4937	59	2.8014
20	3.3730	40	3.6331	60	2.4130

ตาราง 17 ค่าสถิติพื้นฐานเป็นรายชื่อของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อที่	$\bar{X}$	SD	N	ข้อที่	$\bar{X}$	SD	N
1	4.562	.629	390	23	3.697	.824	390
2	3.754	.882	390	24	3.497	1.243	390
3	4.262	.716	390	25	3.595	.851	390
4	3.710	1.009	390	26	3.185	.825	390
5	3.985	.988	390	27	3.097	.899	390
6	4.077	1.113	390	28	3.290	.952	390
7	4.277	.749	390	29	3.405	.943	390
8	4.051	.911	390	30	3.944	.822	390
9	3.464	.847	390	31	3.579	1.197	390
10	3.944	.780	390	32	2.682	1.183	390
11	4.005	.845	390	33	2.251	1.147	390
12	4.256	.831	390	34	3.772	1.012	390
13	2.767	1.004	390	35	2.828	1.075	390
14	3.813	.942	390	36	4.333	.753	390
15	4.259	.740	390	37	3.762	.982	390
16	4.072	.854	390	38	3.141	1.128	390
17	4.115	.801	390	39	3.754	1.030	390
18	3.197	.699	390	40	3.272	1.072	390
19	3.403	.964	390	41	3.651	1.012	390
20	3.900	.754	390	42	3.087	1.025	390
21	2.997	1.082	390	43	4.128	.918	390
22	4.103	.842	390	44	4.097	.946	390

ตาราง 17 (ต่อ)

ข้อที่	$\bar{X}$	SD	N	ข้อที่	$\bar{X}$	SD	N
45	3.910	1.083	390	53	3.513	.895	390
46	3.744	1.088	390	54	3.100	1.166	390
47	4.133	.807	390	55	4.485	.785	390
48	4.203	.771	390	56	3.279	1.132	390
49	3.105	1.148	390	57	4.218	.913	390
50	3.692	.936	390	58	3.910	.907	390
51	3.890	.861	390	59	3.159	1.104	390
52	3.531	1.021	390	60	3.764	1.069	390

จากตาราง 17 ข้อที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดจากอันดับที่ 1 - 10 ดังนี้
ลำดับที่

- ข้อที่ 1 หมวกกันน็อกช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- ข้อที่ 55 ถ้าหากจะขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ เช่น ไปต่างอำเภอหรือต่างจังหวัด ข้าพเจ้าคิดว่าควรสวมหมวกกันน็อก
- ข้อที่ 36 เพื่อความปลอดภัยทุกคนควรสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- ข้อที่ 7 ข้าพเจ้ารู้สึกว่าจะได้รับประโยชน์มาก ถ้าหากจะใช้หมวกกันน็อก
- ข้อที่ 3 การสวมหมวกกันน็อกจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้
- ข้อที่ 15 เมื่อสามารถซื้อรถจักรยานยนต์ได้ก็ควรที่จะซื้อหมวกกันน็อกได้
- ข้อที่ 12 ข้าพเจ้าอยากสวมหมวกกันน็อก เพราะให้ความปลอดภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- ข้อที่ 57 การขับขี่รถจักรยานยนต์ในถนนสายใหญ่ ๆ เช่น ถนนมิตรภาพ มีความจำเป็นที่จะต้องใส่หมวกกันน็อก

ลำดับที่

9. ข้อที่ 48 ข้าพเจ้าอยากให้ทุกคนมองเห็นความสำคัญของหมวกกันน็อก
10. ข้อที่ 47 หมวกกันน็อกเป็นสิ่งจำเป็นเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยต่ำที่สุดจากอันดับที่ 1 - 10 ดังนี้

ลำดับที่

1. ข้อที่ 33 การที่จะสวมหมวกกันน็อกหรือไม่ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควร เป็นสิทธิ

ของแต่ละบุคคล

2. ข้อที่ 32 ข้าพเจ้าจะรู้สึกยินดี ถ้าตำรวจจะจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก

3. ข้อที่ 13 หมวกกันน็อกมีราคาแพงเกินไป

4. ข้อที่ 35 ข้าพเจ้ารู้สึกสบายใจที่กฎหมายหมวกกันน็อกยังไม่มีบทบังคับใช้

5. ข้อที่ 21 ถ้ามีโอกาสข้าพเจ้าจะแนะนำเพื่อน ๆ ให้สวมหมวกกันน็อก เพราะป้องกัน

ผิวนิเวศหน้าได้

6. ข้อที่ 42 หมวกกันน็อกช่วยเพิ่มความสวยงามให้กับผู้ขับขี่

7. ข้อที่ 27 ข้าพเจ้าไม่ยอมสวมหมวกกันน็อกเพราะทำให้ได้เงินไม่ชัดเจน

8. ข้อที่ 54 ข้าพเจ้าจะไม่พอใจมากถ้าโรงเรียนบังคับให้นักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์

มาโรงเรียนต้องสวมหมวกกันน็อก

9. ข้อที่ 49 ไม่จำเป็นที่จะต้องสวมหมวกกันน็อกถ้าเราระมัดระวังในการขับขี่รถ

จักรยานยนต์ให้ดี

10. ข้อที่ 38 ข้าพเจ้าจะรู้สึกอึดอัดใจมากถ้ามีใครมาบังคับให้สวมหมวกกันน็อก

ทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3
ในจังหวัดนครราชสีมา

บทคัดย่อ
ของ
วีระ จันทวงศ์ถ้อย

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต
กุมภาพันธ์ 2531

การศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาและเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา ที่มีความแตกต่างทางด้าน เพศ สถานที่ตั้งของโรงเรียน รายได้ และระดับการศึกษาของผู้ปกครอง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 สังกัดกรมสามัญศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 390 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม (Multistage random sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อก และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ $t - test$ และ $F - test$

ผลการศึกษาพบว่า

1. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา มีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับหมวกกันน็อก
2. นักเรียนชายและนักเรียนหญิง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัดนครราชสีมา มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน
3. นักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลกับนักเรียนที่เรียนอยู่ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน
4. นักเรียนที่ผู้ปกครองมีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
5. นักเรียนที่ผู้ปกครองมีรายได้แตกต่างกัน มีทัศนคติเกี่ยวกับหมวกกันน็อกไม่แตกต่างกัน

ATTITUDES OF MATHAYOM SUKSA III STUDENTS IN CHANGWAT NAKHON RATCHASIMA
TOWARDS ANTI-KNOCK HELMETS

AN ABSTRACT

BY

WEERA JUMNONGTOY

Presented in partial fulfillment of the requirements
for the Master of Education degree
at Srinakharinwirot University

February 1988

The purposes of this study were to study and compare the attitudes of Mathayom Suksa III Students in Changwat Nakhon Ratchasima towards Anti-Knock Helmets in a number of variables namely : Sex, location of schools family income and education. A sample of 390 students in public secondary schools in Changwat Nakhon Ratchasima were drawn by using multistage random sampling technique. Questionnaires concerning students' attitudes towards anti-knock helmets were devised and distributed to the designated sample students. Data were collected and analysed employing t - test and F - test statistics.

The results of this study revealed that :

1. The mathayom suksa III students had considerably good level of attitudes towards anti-knock helmets.
2. The mathayom suksa III students of different sexes had no differences in their attitudes towards anti-knock helmets.
3. The mathayom suksa III students whom different location of schools had no differences in their attitudes towards anti-knock helmets.
4. The mathayom suksa III students of different educational family backgrounds had differences in their attitudes towards anti-knock helmets at the .05 level of significance.
5. The mathayom suksa III students of different family income had no differences in their attitudes towards anti-knock helmets.