

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาชั้นปีที่ 1 คณะวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์
Safety Helmet Using Behavior of First-Year Students from Faculty of
Management Science, Surindra Rajabhat University

วิภาวี สุขสงวน¹ อีรวินทร์ ภูระธีรานรัชต์² และนฤมล วลีประทานพร³

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและ 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่ 1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ จำแนกตาม เพศ รายได้ และระยะเวลาในการขับขี่ เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 178 ราย โดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ยและร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.) การทดสอบสมมติฐานใช้สถิติ Independent Sample t-test และ (One-Way ANOVA) มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.832

ผลการวิจัยพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีศึกษาอยู่ในสาขาบัญชี มีเกรดเฉลี่ยสะสม 2.51–3.00 มีรายได้ต่อเดือน 3,001–5,000 บาท ระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเวลานาน 5 ปีขึ้นไป พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุดคือ พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยรองลงมาคือ พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยตามลำดับ ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย และด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยไม่แตกต่างกันกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย และเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยไม่แตกต่างกันกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการขับขี่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันส่วนในด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย และด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาอุปสรรคต่อการใช้หมวกนิรภัยในเรื่องหมวกนิรภัยมีสภาพไม่สมบูรณ์และมีข้อเสนอแนะเมื่อเห็นว่าหมวกนิรภัยชำรุดควรเลิกใช้แล้วซื้อใหม่

คำสำคัญ : พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

Abstract

The objectives of this research report titled safety helmet were to 1) survey the safety helmet 2) compare the behavior according to their gender, income, and years of riding motorcycle, The data were collected among 178 students using questionnaire proved by its reliability score of

¹ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาการจัดการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์

³ อาจารย์ประจำ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์

0.832. Statistics used in analyzing research data included frequency and percentage, arithmetic mean ($\bar{X}$), and standard deviation (SD). Research hypothesis were examined by t-test and F-test. The majority of respondents were female, belonged to accounting major, received 2.51-3.00 grade point average, earning 3,001-5,000 Baht per month, having 5 years experience of riding motorcycle or more. The highest safety helmet using behavior was in using manner aspect followed by time and occasion aspect and reason for using aspect respectively. In testing the research hypothesis, we found that gender difference led to significantly different behavior in time and occasion aspect but no significant difference in using manner aspect and reason for using aspect. Furthermore, difference in income led to significantly different behavior in time and occasion aspect and reason for using aspect, but no significant difference in using manner aspect. Finally, differences in years of riding bicycle led to significantly different behavior in time and occasion aspect but no significant difference in using manner aspect and reason for using aspect. The participants of this research found the most problematic part of using safety helmet was concerning to damaged condition of helmets, and recommended users to quit using them and purchase a new one.

Keywords : Safety Helmet Using Behavior

บทนำ

มีบางหลักฐานระบุว่าเมื่อ 900 ปีก่อนคริสตกาล ทหารเริ่มสวมหมวกนิรภัยที่ทำจากหนังหรือบรอนซ์ เพื่อป้องกันภัยขณะต่อสู้กับข้าศึกและมีการพัฒนาเรื่อยมาจนกระทั่ง เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม ค.ศ.1935 นาย ที.อี. ลอเรนซ์ (T.E Lawrence) ได้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์ คุณหมอฮูค คาลม (Huge Calms) เจ้าของคนไข้ที่คอยดูแลอาการของเขารู้สึกเสียใจเป็นอย่างมากที่เขาได้เสียชีวิต จึงนำไปสู่การวิจัยและพัฒนาให้มีหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอันตรายอย่างจริงจัง ในปี ค.ศ.1935 จนถึงปัจจุบันผู้คนต่างให้ความสำคัญกับการใช้หมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์กันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ใหญ่หรือเด็กจึงมีการออกแบบลวดลายต่างๆ มากมายที่เห็นได้ในปัจจุบันส่วนในประเทศไทย คำว่า หมวกนิรภัย ที่แปลว่าหมวกกันกระแทกนั้น เป็นศัพท์บัญญัติของหมวกกันนิรภัยที่เป็นคำพูดติดปากของคนทั่วไป อาจเพราะมีความหมายตรงตัวที่หมายถึง การกันกระแทกไม่ให้ใครนั่นเองแล้วมีสถิติจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ระบุว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดจากการใช้รถ 2 ล้อซึ่ง 88% ของผู้เสียชีวิตเกิดจากการไม่ได้สวมหมวกนิรภัย (www.praewpan2536.wordpress.com[ออนไลน์] สืบค้นวันที่ 3 ธันวาคม 2561)

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์จัดเป็นพาหนะที่ประชาชนให้ความนิยมกันอย่างมากในการเดินทางสัญจรเนื่องจากมีราคาถูก ขับขี่ง่าย สะดวก ประหยัดน้ำมัน และมีความคล่องตัวในการใช้งาน แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็สูงมากเช่นกันดังคำพูดที่ว่า “เนื้อหุ้มเหล็ก” ไม่บาดเจ็บก็ตาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้าโอกาสที่ศีรษะจะกระแทกวัตถุข้างหน้ามีมากจะทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ที่ส่งผลให้เกิดความพิการและอันตรายต่อชีวิตได้ หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดีจากสถิติพบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะได้รับบาดเจ็บ

บริเวณศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 2-3 เท่า (www.rvp.co.th[ออนไลน์] สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561) อีกทั้งจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากกรมการขนส่งทางบกพบว่า 80% เกิดจากความประมาทโดยรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ จักรยานยนต์ 86% เสียชีวิตเพราะไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หมวกนิรภัยสามารถป้องกันศีรษะของผู้ขับขี่โดยอาศัยการดูดซับและถ่ายเทแรงกระแทกของวัสดุ วัสดุชั้นนอกหรือ “shell” ทำหน้าที่การป้องกันการเจาะกระแทกของวัสดุแหลมคมและป้องกันการเสียดสีอย่างแรง โดยดูดซับแรงกระแทกชั้นต้นที่เกิดจากอุบัติเหตุถ้าหากไม่สวมในขณะขับขี่ เมื่อลองนึกภาพตามศีรษะของคุณจะไม่ได้รับการปกป้องใดๆเลยเมื่อกระแทกพื้นย่อมเกิดบาดเจ็บหรือแตก หรืออาจถูกรถลากยาวไปหลายร้อยเมตรก็เป็นได้ การเลือกหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ มีมาตรฐานกำหนดในแต่ละประเทศสำหรับประเทศไทยได้กำหนดเป็นมาตรฐาน มอก. 369-2539 โดยมาตรฐานได้กำหนดลักษณะที่สำคัญของหมวกนิรภัยไว้หลายประการเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุต่อศีรษะของผู้สวมใส่เป็นสำคัญ เช่น หมวกนิรภัยมาตรฐานต้องมีความแข็งแรง น้ำหนักเบาไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีรูระบายอากาศ มีช่องฟังเสียง บังลมต้องเป็นวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี หมวกนิรภัยที่ผลิตขึ้นมาจึงต้องมีการทดสอบตามมาตรฐานก่อนที่จะออกจำหน่าย ได้แก่ การทดสอบแรงกระแทกและความสามารถในการดูดซับแรงกระแทก ความทนทานต่อการเจาะทะลุจากวัตถุมีคม ผู้สวมใส่หมวกนิรภัยควรพิจารณาถึงขนาดที่พอดีกับศีรษะและความกระชับของสายรัดได้คาง (www.rabbitfinance.com[ออนไลน์] สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561)

การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันฝุ่น แสงแดดหรือฝนตกและการเกิดอุบัติเหตุลดโอกาสการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรือกระแทกของศีรษะได้อีกด้วย ซึ่งนักศึกษาชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ซึ่งมีอายุระหว่างในช่วง 18-19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด นักศึกษากลุ่มนี้จะมีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาเล่าเรียนหรือใช้ในชีวิตประจำวัน แต่มักจะไม่ค่อยสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นพฤติกรรมไม่เหมาะสมและยังผิดกฎหมายจราจร ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ช่วยลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุและเป็นการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องตามกฎหมายจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อไป (กรมการขนส่งทางบก : 2561)

เนื่องจากนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ มีการสวมหมวกนิรภัยน้อยลง เกิดจากพฤติกรรมหลายด้าน เช่น ด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย ด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย ด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัย พฤติกรรมเหล่านี้ทำให้เป็นปัญหาในการสวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกันกับทางคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ได้มองเห็นถึงความสำคัญของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 ที่มีการสวมนิรภัยจำนวนน้อยลง จากที่กล่าวมาผู้วิจัยจึงต้องการสำรวจว่าเพราะเหตุใดจึงไม่สวมหมวกนิรภัย มีหมวกนิรภัยหรือไม่ มีปัญหาในด้านใดมากที่สุดในการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นข้อมูลในการสำรวจปัญหาของนักศึกษา ชั้นปีที่1 ว่ามีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นอย่างไร และบอกถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ จำแนกตาม เพศ รายได้ และระยะเวลาในการขับขี่

ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากร

ประชากรผู้วิจัยได้กำหนดประชากรแบบเฉพาะเจาะจงคือนักศึกษา ชั้นปีที่ 1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้จำนวน 178 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 18 กรกฎาคม 2561)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือในการเก็บข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามเกี่ยวกับเรื่อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ประกอบไปด้วย 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ได้แก่ เพศ, สาขาที่ท่านกำลังศึกษา, เกรดเฉลี่ยสะสม, รายได้ต่อเดือน, ระยะเวลาท่านขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานานเท่าใด, ท่านมีรถจักรยานยนต์หรือไม่, ท่านมีหมวกนิรภัยหรือไม่, ท่านเคยได้รับการอบรมเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยจากแหล่งใด, ท่านเคยถูกจับเพราะไม่สวมหมวกนิรภัย, เคยเสียค่าปรับเพราะไม่สวมหมวกนิรภัย, ใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์, และท่านเคยประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ ข้อคำถามเป็นคำถามแบบปลายปิด

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ จำแนกเป็น 3 ด้าน คือ พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลกับนักศึกษาชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ โดยวิธีการใช้แบบสอบถาม จำนวน 178 ราย ระหว่างวันที่ 9 เดือนมกราคม พ.ศ. 2562 ถึง วันที่ 22 เดือนมกราคม พ.ศ.2562จนครบตามจำนวนที่ต้องการ หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ประชากรกลุ่มตัวอย่างตอบให้เรียบร้อยแล้ว นำมาตรวจสอบความถูกต้องและสมบูรณ์ของแบบสอบถาม เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนของการวิเคราะห์ข้อมูลในตอนต่อไป

4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการในการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. สถิติที่ใช้ในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ ได้แก่ การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นโดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาใช้สูตรครอนบาค

2. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.) เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล

3. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ได้ Independent Sample t-test และ (One-Way ANOVA) ใช้วิเคราะห์สำหรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่ 1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ จำแนกตาม เพศ รายได้ และระยะเวลาในการขับขี่เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4. วิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยวิธีพรรณนา

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์โดยผลการวิจัยนำเสนอตามลำดับดังนี้

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ศึกษาอยู่สาขาบัญชีเกรดเฉลี่ยสะสม 2.51 - 3.00 รายได้ต่อเดือน 3,001 - 5,000 บาทระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานาน 5 ปีขึ้นไปมีรถจักรยานยนต์มีหมวกนิรภัยเคยได้รับการอบรมเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยจากแหล่งมหาวิทยาลัยเคยถูกจับเพราะไม่สวมหมวกนิรภัยไม่เคยเสียค่าปรับเพราะไม่สวมหมวกนิรภัยมีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์เคยประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.) ของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ในภาพรวม

พฤติกรรม	$\bar{X}$	SD.	ระดับพฤติกรรม
1.ด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย	3.72	0.64	ทำสม่ำเสมอ(3-5 วันครั้ง)
2. พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย	3.12	0.71	ทำบางครั้ง(อาทิตย์ละครั้ง)
3. พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัย	3.88	0.60	ทำสม่ำเสมอ(3-5 วันครั้ง)
รวม	3.57	0.45	ทำสม่ำเสมอ(3-5 วันครั้ง)

ตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ได้แก่พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X}$ = 3.88) รองลงไป ได้แก่ พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X}$ = 3.72) ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยน้อยที่สุด ได้แก่ พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X}$ = 3.12)

เมื่อพิจารณาโดยรวมพบว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในระดับทำสม่ำเสมอ (3-5 วันครั้ง) โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและค่าคะแนน t ของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย	ชาย		หญิง		t
	$\bar{X}$	SD.	$\bar{X}$	SD.	
1. พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย	3.54	0.77	3.77	0.59	1.919
2. พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย	3.08	0.80	3.13	0.69	0.339
3. พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัย	3.86	0.62	3.88	0.60	0.164
รวม	3.50	0.54	3.59	0.43	1.116

จากตารางที่ 2 พบว่านักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระหว่างกลุ่มรายได้	1.383	4	0.346	1.692
ภายในกลุ่มรายได้	34.334	168	0.204	
รวม	35.717	172		

จากตารางที่ 3 พบว่า นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีรายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างระยะเวลาการในการขับขี่กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระหว่างกลุ่มระยะเวลาในการขับขี่	2.563	3	0.854	4.383*
ภายในกลุ่มระยะเวลาในการขับขี่	33.138	170	0.195	
รวม	35.702	173		

จากตารางที่ 4 พบว่า นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างคู่ด้วยวิธีการ LSD ดังปรากฏตามตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การทดสอบแตกต่างระหว่างคู่ของระยะเวลาการในการขับขี่กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

ระยะเวลาการในการขับขี่	ค่าเฉลี่ย	1	2	3	4
		3.46	3.63	3.74	3.45
ต่ำกว่า 1 ปี	3.46		0.16	0.27*	0.01
1 - 3 ปี	3.63			0.10	0.18*
4 - 5 ปี	3.74				0.28*
5 ปีขึ้นไป	3.45				

จากตารางที่ 5 พบว่า นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่ต่ำกว่า 1 ปีมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมแตกต่างกันกับนักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่ 4 – 5 ปี นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มี

ระยะเวลาการในการขับขี่ 1 - 3 ปีมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมแตกต่างกันกับนักศึกษาชั้นปีที่ 1 ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่ 5 ปีขึ้นไปและ นักศึกษาชั้นปีที่ 1 ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่ 4 - 5 ปีมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมแตกต่างกันกับนักศึกษาชั้นปีที่ 1 ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่ 5 ปีขึ้นไปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนคู่อื่นๆ พบว่ามีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3. ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่านักศึกษาชั้นปีที่ 1 ที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน ส่วนในด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย และด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย และเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน ส่วนในด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการในการขับขี่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันส่วนในด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย และด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผล

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่ 1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์

1. พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด เมื่อท่านขับขีรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ($\bar{x} = 4.07$) เนื่องจากคนส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยในระยะทางไกลๆ เพื่อป้องกันแสงแดด มลพิษ และเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ บรรจง พลไชย และ อุทัยวรรณ สุกมานิล. (2554) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยนครพนม ด้านพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่ารู้สึกปลอดภัยมากขึ้น หากต้องเดินทางในระยะไกล กลัวว่าจะถูกจับ ถ้าไม่ใส่หมวกนิรภัยตามที่กฎหมายกำหนด ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยน้อยที่สุด ท่านไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารในเวลากลางคืน เนื่องจากไม่สะดวกและมองไม่ค่อยเห็นกระจกมีดจึงไม่ค่อยนิยมสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางคืน

2. พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ท่านสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันฝุ่น แสงแดด ฝน และแมลงต่างๆ ($\bar{x} = 4.06$) เนื่องจากนักศึกษาส่วนใหญ่ใส่หมวกนิรภัยมาหลายเพื่อป้องกันฝุ่น และแมลงต่างๆไม่ให้เข้าตาหรือจมูกสุดดม เพราะไม่ดีต่อสุขภาพ ป้องกันใบหน้าจากแสงแดดไม่ให้ดำคล้ำ เวลาหน้าฝนสามารถมาหลายได้โดยใช้หมวกนิรภัยกันเปียกได้ไม่ให้น้ำฝนกระแทกหน้าแรงจนเกินไป ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พรลักษณ์ สวยรูป และขวัญจุฑาร คำเหล็ก. (2559) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ทักษะคิดของนักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ที่มีต่อการสวมหมวกกันน็อค พบว่านักศึกษาเลือกสวมหมวกนิรภัยเพราะช่วยในการป้องกันฝุ่นละออง ฝุ่นควันจากหมวกดำ หรือควันท่อไอเสีย และหมวกนิรภัยที่มีกระจกยังช่วยในเรื่องกันแมลงบินมาชน หรือบินเข้าตาได้อย่างดี พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านเหตุผลในการใช้

หมวกนิรภัยน้อยที่สุด ท่านสวมหมวกนิรภัยเพราะผู้ปกครองบังคับ เนื่องจากผู้ปกครองเป็นห่วงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาจึงบังคับให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและรักษาความปลอดภัยแก่ตัวนักศึกษา

3. พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ท่านสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ ($\bar{x} = 4.24$) เนื่องจากการเลือกหมวกนิรภัยให้เหมาะสมกับศีรษะก็จำเป็นเพราะเพื่อให้ผู้สวมใส่สบายและหมวกนิรภัยไม่แน่นจนอึดอัดเกินไปมีความคล่องตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตภา เรือนใจมั่น. (2558) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางของเด็กวัยก่อนเรียน ณ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสมศรี แสงแจ่ม วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนีลบลูรี จังหวัดชลบุรี พบว่าส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะรำคาญ ร้อน อึดอัด และรู้สึกหนักศีรษะ พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยน้อยที่สุด ท่านจะเปลี่ยนหมวกนิรภัยทุกๆ 3 ปี เนื่องจากเพื่อประสิทธิภาพความเป็นมาตรฐานของหมวกนิรภัยและความปลอดภัยของผู้สวมใส่จึงต้องเปลี่ยนหมวกนิรภัยทุกๆ 3 ปี

ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์

นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 พบว่า นักศึกษาหญิงให้ความสำคัญเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยค่าถึงความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงกลางวันและกลางคืน การซ้อนท้ายกันกับเพื่อน การเดินทางระยะที่ไกล-ไกล ก็จะสวมหมวกนิรภัยอยู่ทุกครั้ง มากกว่านักศึกษาชาย ซึ่งจะสวมบ้างไม่สวมบ้างไม่ได้ถึงความปลอดภัยเน้นความสะดวกสบายของตนเองเป็นหลัก ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของ กาญจน์กรรณ สุธังคะ. (2558) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นไม่ว่าจะเพศชายหรือเพศหญิงล้วนแต่มีความเสี่ยงต่อการใช้รถจักรยานยนต์เป็นวัยที่มีความศึกษาค้นคว้าในการใช้ความเร็วบนท้องถนน จึงต้องป้องกันความเสี่ยงโดยการให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์

นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีรายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย และ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 พบว่า นักศึกษาหญิงมีรายได้ที่มากเพราะนักศึกษาหญิงมีค่าหอพัก ค่าอาหาร ค่าเสื้อผ้า หรือค่าใช้จ่ายต่างๆ มากกว่านักศึกษาชายซึ่งรายได้จะพอเหมาะกับค่าใช้จ่ายส่วนตัวเล็กน้อยตามที่ผู้ปกครองให้ในแต่ละเดือน ขึ้นอยู่กับฐานะทางบ้านหรือครอบครัวของละบุคคลว่ารายได้มีมากหรือน้อย จึงจะมีกำลังซื้อหมวกนิรภัยมาสวมใส่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุภัญญา กล้าเกิด. (2560) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1-3 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ พบว่าฐานะทางครอบครัวของแต่ละคนต่างกัน จึงอาจส่งผลต่อค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของนักศึกษา ทำให้ไม่สามารถซื้อหมวกนิรภัยมาใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สภาพแวดล้อมทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ทุกคนในสังคมต้องสนใจในปัญหาทางด้านความปลอดภัยมากขึ้น ผู้ที่มีบทบาทเป็นพ่อแม่ต่างสำนึกในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการจะป้องกันไม่ให้ตนเอง และครอบครัวต้องประสบอุบัติเหตุ

นักศึกษาชั้นปีที่1ที่มีระยะเวลาการในการขับขี่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปีจะมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง และมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎของจราจรอย่างเคร่งครัดเนื่องจากมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก รับรู้ถึงการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้ตระหนักถึงความปลอดภัยของการขี่รถจักรยานยนต์โดยจะสวมหมวกนิรภัยก่อนจะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งและต้องมีใบอนุญาตขับขี่ ส่วนผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1-3 ปี จะไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะขับขี่รถจักรยานยนต์ตามความเคยชิน ความมั่งง่ายของตนเอง บางครั้งมีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ฝ่าสัญญาณไฟแดง ขับรถย้อนศร เป็นต้น ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วุฒิพงศ์ หอมดี และกมล สุปรียสนพร. (2558) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนกรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าสวมหมวกนิรภัยขนาดขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเดินทางระยะไกล เลือกสวมหมวกนิรภัยที่สวยงามและเมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวมหมวกนิรภัยและแนะนำให้ผู้อื่นสวมตาม ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่เอื้อต่อการศึกษาต่อในระดับปริญญาตรีของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนกำแพง ตำบลลำโรง อำเภอกุหลาบ พิษณุ จังหวัดศรีสะเกษ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคตและประโยชน์ของการวิจัย

1. พฤติกรรมด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านช่วงเวลาหรือโอกาสในการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ เมื่อท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะไกลๆ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น นักศึกษาต้องฝึกตนเองให้มีวินัยในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์หรือนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ ระยะทางใกล้-ไกลหรือช่วงเวลากลางวันและกลางคืนก็ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย
2. พฤติกรรมด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านเหตุผลในการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ท่านสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันฝุ่นแสงแดดฝน และแมลงต่างๆ ดังนั้น นักศึกษาป้องกันตนเองเพื่อไม่ให้เป็นอันตรายต่อดวงตาและจมูกที่สุดตมไป การสวมหมวกนิรภัยนั้นเป็นการทำตามกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อป้องกันไม่ให้เสียค่าปรับในภายหลังหากพบเจ้าหน้าที่ตั้งด่านจราจรและหากเกิดอุบัติเหตุก็จะป้องกันศีรษะของผู้สวมใส่
3. พฤติกรรมด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านวิธีการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ท่านสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ ดังนั้น มหาวิทยาลัยควรจัดอบรมแก่นักศึกษาเรื่องวิธีการใช้หมวกนิรภัยให้ละเอียดเพื่อจะได้เป็นความรู้ในการใช้หมวกนิรภัยและการทำตามกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การเลือกหมวกนิรภัยที่ได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม(มอก.)ก็เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ความปลอดภัยต่อนักศึกษาเองขนาดที่เหมาะสมกับศีรษะการดูแลเก็บรักษาหมวกไว้ที่ปลอดภัยเพื่ออายุการใช้งานที่ยืนยาว

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เอื้อต่อการศึกษาต่อในระดับปริญญาตรีของโรงเรียนมัธยมในเขตพื้นที่อื่นๆ เพื่อศึกษาความแตกต่างของปัจจัยได้อย่างชัดเจน
2. ควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเรียนในระดับอุดมศึกษาจากผู้ที่เกี่ยวข้องในส่วนต่างๆ เช่น ผู้ปกครอง สถานประกอบการ หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่นักศึกษาสังกัด หรือหน่วยงานที่จะต้องเป็นผู้ใช้บัณฑิตในอนาคต
3. ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องการและความคาดหวังของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในการเลือกศึกษาต่อระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้รับมาเป็นแนวทางในการวางแผนการศึกษาและจัดกิจกรรมให้กับนักศึกษาให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เรียนมากที่สุด

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2561). **หมวกนิรภัยความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์**. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561, จาก <http://www.rvp.co.th>.
- กาญจนากร ธัญญะ. (2558). **การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์**. หลักสูตรวิศวกรรมขนส่งบัณฑิต สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- จิตาภา เรือนใจมั่น. (2558). **การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางของเด็กวัยก่อนเรียน ณ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสมศรี แสงแจ่ม วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนีลบลูรี จังหวัดชลบุรี. วารสารวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนีลบลูรี. 2(2) : 99.**
- ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และสุรชาติ สินวรรณ. (2555). **พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. 5(2) : 65.**
- บรรจง พลไชย และอุทัยวรรณ สุกมานิล. (2554). **การศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม. วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 5(1): 45.**
- พรลักษณ์ สวยรูป และขวัญจุฑาร คำเหล็ก. (2559). **ทัศนคติของนักศึกษาคณะวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ที่มีผลต่อการสวมหมวกกันน็อกนิรภัย. หลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์.**
- แพรวพันธ์ รุ่งกลิ่น. (2559). **ประวัติหมวกกันน็อก**. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561, จาก <https://praewpan2536.worxdpress.com>.
- วุฒิพงศ์ หอมดี และกมล สุปรียสนพร. (2558). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนกรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต. 4(3). 678.**
- สุกัญญา กล้าเกิด. (2560). **พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ชั้นปีที่1-3 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์. หลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์.**