

บทคัดย่อ

ปัจจุบันนี้รถจักรยานยนต์ได้กลายเป็นยานพาหนะที่สำคัญสำหรับคนไทยทั่วทุกจังหวัด ความคล่องตัวในการขับขี่ ความสะดวกในการเข้าถึงทุกพื้นที่และการเดินทางสำหรับระยะทางใกล้ ๆ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในชนบท และรถจักรยานยนต์มักจะกลายเป็นยานพาหนะคันแรกสำหรับผู้เริ่มทำงานประกอบกับปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรนับเป็นปัญหาที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งของประเทศ เนื่องจากก่อให้เกิดความสูญเสียมากมายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน การเสนอแนะมาตรการสำหรับการบรรเทาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและพัฒนาการวิเคราะห์รูปแบบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling) บนพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้คือ แรงจูงใจ (Health Motivation) การรับรู้ความรุนแรง (Perceived Severity) การรับรู้ประโยชน์ (Perceived Benefits) สิ่งชักจูงให้สู่การปฏิบัติ (Cue to action) การรับรู้ความเสี่ยง (Perceived Susceptibility) และการรับรู้อุปสรรค (Perceived Barriers) และเปรียบเทียบแบบจำลองดังกล่าวระหว่างสังคมเมืองและสังคมชนบท เพื่อที่จะเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยให้สอดคล้องกับพื้นที่ที่ทำการศึกษาอย่างแท้จริง กลุ่มตัวอย่างสำหรับการศึกษานี้คือผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 801 คน ซึ่งแบ่งเป็นสังคมเมือง 401 คนและชนบท 400 คน ผลการพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ สำหรับสังคมเมือง พบว่าปัจจัยด้านแรงจูงใจ (Health Motivation) ($\beta = 0.454$) มีอิทธิพลทางตรงต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในสังคมชนบทพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ การรับรู้ความรุนแรง (Perceived Severity) ($\beta = 0.263$) รองลงมาคือ สิ่งชักจูงให้สู่การปฏิบัติ (Cue to action) ($\beta = 0.258$) และการรับรู้ประโยชน์ (Perceived Benefits) ($\beta = 0.253$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากการวิเคราะห์ความไม่แปรเปลี่ยนของพารามิเตอร์ในโมเดล 2 กลุ่ม คือของสังคมเมืองและสังคมชนบท ผลการทดสอบความกลมกลืนของแบบโมเดลสังคมเมือง ($\chi^2 = 287.087$, $df = 147$, $\chi^2/df = 1.95$) และสังคมชนบท ($\chi^2 = 311.825$, $df = 149$, $\chi^2/df = 2.09$) จากนั้นทำการประเมินความไม่แปรเปลี่ยนในโมเดลการวัด โดยใช้การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าไคสแควร์ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์องค์ประกอบ (Factor Loading) จุดตัดแกน (Intercepts) และ ค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพล (Structural Paths) มีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มสังคมเมืองและสังคมชนบท

ABSTRACT

Presently, the motorcycle becomes one of the important modes of Thai people in all provinces due to convenience of riding and ability to access to all areas and short distances - especially for people living in rural areas. Moreover, it is generally the first vehicle of those who just get a job. Accordingly, this generates the greater number of traffic accidents which are considered as a major problem of the nation as it induces the massive loss of lives and properties. So, the suggestion of potential measures to reduce the risk of severe injury from road accidents is necessary. In this regard, the objective of this research is to study and develop the model of factors affecting helmet use behaviors via Structural Equation Modeling on the basis of the Health Belief Model theory, which contains several related factors including health motivation obtaining the maximum average score, followed by helmet used intention, perceived severity, perceived benefits, cue to action, perceived susceptibility and perceived barriers. Furthermore, the study provides the comparison between urban and rural models to suggest a guideline for actually promoting the use of helmets suitable for the study area. A sample comprises 801 motorcycle users that are divided into 401 urban residents and 400 rural residents. The results based on the analysis of factors influencing intention toward helmet use of motorbike riders on the basis of the Health Belief Model for urban society found that health motivation ($\beta = 0.454$) showed a direct influence on helmet wearing intention at a significance of 0.05. For rural society, the findings indicated perceived severity ($\beta = 0.263$) as a factor that has the greatest influence on intention to use a helmet while riding motorcycle, followed by cue to action ($\beta = 0.258$) and perceived benefits ($\beta = 0.253$) at a significance of 0.05. According to the invariance testing of parameters in two models – urban and rural, the goodness of fit of the urban model showed $\chi^2=287.087$, $df=147$, $\chi^2/df=1.95$; the rural model obtained $\chi^2=311.825$, $df=149$, $\chi^2/df=2.09$. After that evaluation of invariance of measurement model was conducted using chi-square difference test. The test found the differences of factor loading, intercepts, and structural paths between urban and rural societies.