

ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

ณัฐธยาน์ มาลา¹ และอนุสรณ์ เป่าสูงเนิน^{1*}

¹หลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

*anusorn.p@nrru.ac.th

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ชั้นปีที่ 1-4 ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565 จำนวน 114 คน เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 95 คน (ร้อยละ 83.30) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ร้อยละ 50.9) มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ ในแต่ละครั้งใช้เวลาไม่เกิน 1 นาที ส่วนใหญ่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์เพื่อใช้รับสาย (ร้อยละ 51.8) ส่วนใหญ่เมื่อมีสายเรียกเข้าขณะที่กำลังขับรถจักรยานยนต์จะรับทุกสายเรียกเข้า (ร้อยละ 51.80) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.6) ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมชนิดใดในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะนี้นักศึกษากำลังขับรถจักรยานยนต์ และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.80, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.23) โดยทัศนคติในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะทำให้ท่านเกิดอุบัติเหตุได้ มีระดับทัศนคติเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุด (\bar{X} = 4.25)

คำสำคัญ: พฤติกรรมเสี่ยง ทัศนคติ โทรศัพท์เคลื่อนที่



Attitude and risk behavior using a mobile phone while driving a motorcycle of students in the Occupational Health and Safety Program at Nakhon Ratchasima Rajabhat University.

Nattaya Mala¹ and Anusorn Paosungnoen^{1*}

¹Programme of Occupational Health and Safety, Faculty of Public Health,

Nakhon Ratchasima Rajabhat University

*anusorn.p@nrru.ac.th

Abstract

The purpose of this survey research was to study attitudes and risky behavior from using mobile phones while driving motorcycles among undergraduate students at the Occupational Health and Safety program of Nakhon Ratchasima Rajabhat University. The research includes a sample group consisting of 114 undergraduate students from the Occupational Health and Safety Department. These students are in their first to fourth year of study, Semester 1 of the Academic Year 2022. The instrument was a questionnaire. Descriptive statistics, such as frequency, percentage, mean, and standard deviation (SD), were used to analyze the data.

The results of the study found that the majority of the sample were female (83.30 percent). The majority of the sample (50.9 percent) used mobile phones while driving a motorcycle takes less than 1 minute each time. Most of them use mobile phones to receive the calls while driving motorcycles (51.8%). The majority of them (51.80%) received every call they get while driving a motorcycle. More than half of the sample (52.6%) avoid using any kind of accessory to use a phone while driving a motorcycle. Most of the sample group had an overall attitude towards the behavior of using mobile phones while driving a motorcycle at a high level (mean 3.80, standard deviation = 0.23). The attitude towards using a mobile phone while driving a motorcycle poses a high risk of causing accidents (mean = 4.25).

Keywords: Risk behaviors, Attitudes, Mobile phones

1. บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการสาธารณสุขของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน โดยสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้าร้อยละ 7.6 ผู้ขับขี่จักรยานร้อยละ 3.5 และผู้ใช้

ถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 ซึ่งสาเหตุของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทยมีจำนวนมากสาเหตุจากการขับขี่ หรือซ้อน โดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (รวมถึงรถ 3 ล้อ) ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก [1] จากสถิติอุบัติเหตุจราจรดังกล่าว จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากขณะที่ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน สภาพร่างกายเหนื่อยล้า หรืออ่อนเพลียของผู้ขับขี่ การดื่มแอลกอฮอล์หรือเครื่องดื่มมึนเมา ก่อนขับขี่ ขับรถเร็วเกินกำหนด ทักษะวิสัยไม่ดี วิศวกรรมจราจรที่ไม่ดี และอีกหนึ่งสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือมีการเบี่ยงเบนสมาธิขณะขับขี่ เช่น การฟังวิทยุ การแต่งหน้า การกินอาหาร การพูดคุยกับผู้อื่นโดยสารภายในรถ แต่อีกหนึ่งสาเหตุที่สำคัญและพบเห็นได้ทั่วไปบนท้องถนนในประเทศไทยในปัจจุบันนี้คือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีการศึกษาพบว่า การพิมพ์ข้อความหรือกดหมายเลขโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 23 เท่า เนื่องจากต้องละสายตาออกจากเส้นทางเฉลี่ย 4.6 วินาที ซึ่งระหว่างที่ละสายตานี้ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา อีกทั้งยังส่งผลต่อปฏิกิริยาในการหยุดรถ ซึ่งจะช้ากว่าปกติ รวมถึงยังมีความเป็นไปได้ที่จะขับรถออกนอกเส้นทาง [2] ปัญหาที่เกิดขึ้นเหล่านี้ไม่เพียงแต่จะทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น แต่ยังสามารถทำให้ผู้อื่นหรือผู้สัญจรทางถนนคนอื่นๆ ได้รับอุบัติเหตุด้วย ดังนั้นอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไข และหามาตรการป้องกันอย่างเร่งด่วน [3] นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่หอพักและแกวมหาวิทยาลัย และมักเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีโอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางมาเรียนได้ตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้ผู้บริหาร คณาจารย์ นักศึกษาและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักความสำคัญของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ อันจะนำไปสู่การหามาตรการแนวทางในการป้องกันแก้ไข และลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
2. เพื่อศึกษาทัศนคติความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

2. วิธีการศึกษา

2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ชั้นปีที่ 1-4 คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565 จำนวน 160 คน [4]

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ชั้นปีที่ 1-4 คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565 กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตร Krejcie and Morgan [5] กำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 114 คน และผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีการจับสลากจากรายชื่อประชากรทั้งหมด รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามชั้นปีที่ศึกษา

ชั้นปี	จำนวนนักศึกษา (N)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (n)
1	51	36
2	37	26
3	36	26
4	36	26
รวม	160	114

2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถแบ่งเนื้อหาเป็น 4 ส่วน โดยแบบสอบถามประยุกต์มาจากงานวิจัยของ Ekarin Surinaud et al. [6] ประกอบไปด้วย แบบสอบถามตอนที่ 1 เกี่ยวกับคุณลักษณะทางประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 4 ข้อ แบบสอบถามตอนที่ 2 เกี่ยวกับข้อมูลการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 3 ข้อ แบบสอบถามตอนที่ 3 เกี่ยวกับพฤติกรรมความเสี่ยงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ จำนวน 5 ข้อ แบบสอบถามตอนที่ 4 เกี่ยวกับทัศนคติความเสี่ยงที่ในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 ข้อ

2.3 การสร้างเครื่องมือและการพัฒนาคุณภาพเครื่องมือวิจัย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างเครื่องมือตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

2.3.1 ผู้วิจัยทบทวนแนวคิด ทฤษฎี นิยามคำศัพท์จากงานวิจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรม และทัศนคติความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ เพื่อกำหนดขอบเขตในการสร้างข้อคำถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์การวิจัย

2.3.2 ผู้วิจัยจัดทำแบบสอบถาม และนำเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และโครงสร้างการสร้างข้อคำถาม

2.3.3 ผู้วิจัยนำผลการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน มาวิเคราะห์หาค่า IOC หรือค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์การวิจัย (Index of Item objective Congruence: IOC) ซึ่งแต่ละข้อจะต้องมีค่า 0.50 ขึ้นไป จึงจะถือเป็นที่ยอมรับได้ โดยผู้เชี่ยวชาญต้องประเมินด้วยคะแนน 3 ระดับ ดังนี้

ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับนิยามของตัวแปรที่กำหนด

ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับนิยามของตัวแปรที่กำหนด

ให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามนั้นไม่สอดคล้องกับนิยามของตัวแปรที่กำหนด

กำหนดเกณฑ์ในการหาค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับตัวแปร โดยข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 ถึง 1.00 มีค่าความตรงผ่านเกณฑ์ สามารถนำไปใช้ในงานได้ แต่ข้อคำถามที่มีค่า IOC น้อยกว่า 0.50 ไม่ผ่านเกณฑ์ต้องปรับปรุงแก้ไขหรือตัดทิ้ง ทั้งนี้แบบสอบถามในการศึกษาคั้งนี้ทุกข้อมีค่า 0.50 ขึ้นไป [7] และผู้วิจัยได้ปรับปรุงข้อคำถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

2.3.4 ผู้วิจัยจัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ เพื่อนำไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

2.4 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.4.1 ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2566 ถึงวันที่ 9 พฤษภาคม 2566 โดยนำแบบสอบถามส่งให้นักศึกษาชั้น ปีที่ 1-4 สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย อธิบายลักษณะแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างได้ทราบ

2.4.2 เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่าง จำนวนทั้งหมด 114 ชุด ทั้งนี้แบบสอบถามที่ได้รับกลับมาครบและสมบูรณ์ทั้งสิ้น 114 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 ของกลุ่มตัวอย่าง

2.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล และตรวจความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูล แล้วนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ ซึ่งวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

3. ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องทัศนคติ และพฤติกรรมความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ผู้วิจัยได้นำเสนอข้อมูล ดังนี้

3.1 ข้อมูลคุณลักษณะทางประชากร

ข้อมูลคุณลักษณะทางประชากรพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 95คน (คิดเป็นร้อยละ 83.30) มีอายุ 18 ปี จำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 29.80) มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-2 ปี จำนวน 49 คน (คิดเป็นร้อยละ 43.00) และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 108 คน (คิดเป็นร้อยละ 94.70) รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 คุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	19	16.70
หญิง	95	83.30
อายุ		
18	34	29.80
19	23	20.20
20	26	22.80
21	24	21.10
22	2	1.80
23	5	4.40
ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1-2 ปี	49	43.00
3-4 ปี	36	31.60
5-6 ปี	24	21.10
7 ปีขึ้นไป	5	4.40
การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	108	94.70
ไม่มี	6	5.30

3.2 ข้อมูลการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีชั้นปีที่ 1-4 สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทราบว่าขณะนี้มีความหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ออกมาบังคับใช้แล้ว จำนวน 87 คน (คิดเป็นร้อยละ 76.30) เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์จำนวน 95 คน (คิดเป็นร้อยละ 83.30) เคยเกิดอุบัติเหตุช่วงที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์จำนวน 37 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.50) รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของกลุ่มตัวอย่างและการเกิดอุบัติเหตุ

การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทราบหรือไม่ว่าขณะนี้มีความหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ออกมาบังคับใช้แล้ว		
ทราบ	87	76.30
ไม่ทราบ	27	23.70
เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์หรือไม่		
เคย	95	83.30
ไม่เคย	19	16.70
เคยเกิดอุบัติเหตุช่วงที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์หรือไม่		
เคย	37	32.50
ไม่เคย	53	46.50
เกือบจะเกิดอุบัติเหตุ	24	21.10

3.3 พฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์

พฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยในแต่ละครั้งใช้เวลาไม่เกิน 1 นาทีจำนวน 58 คน (คิดเป็นร้อยละ 50.90) การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ใช้โทรศัพท์ในการรับสาย จำนวน 59 คน (คิดเป็นร้อยละ 51.80) ส่วนใหญ่เมื่อมีสายเรียกเข้าขณะที่กำลังขับรถจักรยานยนต์จะรับทุกสายเรียกเข้าจำนวน 59 คน (คิดเป็นร้อยละ 51.80) เพื่อความปลอดภัยจะใช้อุปกรณ์เสริมเมื่อมีความจำเป็นต้องรับทุกสายเรียกเข้า/เฉพาะสายเรียกเข้าที่สำคัญ จำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 29.80) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้อุปกรณ์เสริมชนิดใดในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะที่กำลังขับรถจักรยานยนต์จำนวน 60 คน (คิดเป็นร้อยละ 52.60) รายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เวลาเฉลี่ยในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถจักรยานยนต์		
ต่ำกว่า 1 นาที	58	50.90
2-5 นาที	26	22.80
6 นาทีขึ้นไป	30	26.30

ตารางที่ 4 พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รูปแบบการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขีรถจักรยานยนต์		
รับสายโทรเข้า	59	51.80
โทรออก	36	31.60
ส่งข้อความหรืออีเมล	19	16.70
วิธีปฏิบัติ หากมีสายเรียกเข้าขณะขับขีรถจักรยานยนต์		
รับทุกสายที่เรียกเข้า	59	51.80
ปล่อยให้โทรศัพท์ตั้งจนกระทั่งสายหลุดไป	17	14.90
หยิบโทรศัพท์ขึ้นมาดูว่าใครโทรมา แล้วจึงพิจารณาว่าจะรับสายนั้นหรือไม่	38	33.30
กรณีที่มีความจำเป็นต้องรับสายเรียกเข้า มีวิธีอย่างไรเพื่อความปลอดภัย		
รอกะทั่งติดไฟแดงแล้วจึงรับสาย	17	14.90
ขับขีรถจักรยานยนต์ให้ช้าลง	25	21.90
จอดรถจักรยานยนต์ข้างทาง	24	21.10
ใช้อุปกรณ์เสริม	34	29.80
โทรกลับภายหลัง	14	12.30
ใช้อุปกรณ์เสริมชนิดใดในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะที่กำลังขับขีรถจักรยานยนต์		
ไม่ได้ใช้	60	52.60
สมอลล์ทอล์ค/หูฟังไร้สาย	38	33.30
เปิดลำโพง	16	14.00

3.4 ทศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$, S.D. = 0.23) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า 1. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะทำให้ท่านเกิดอุบัติเหตุได้ มีระดับทัศนคติเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$, S.D. = 0.44) 2. เสียงเรียกเข้าโทรศัพท์ รบกวนสมาธิผู้ขับขีรถจักรยานยนต์มีระดับทัศนคติเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$, S.D. = 0.59) 3. ความรู้สึกไม่พอใจกับการที่ผู้อื่นใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ มีระดับทัศนคติเฉลี่ยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.04$, S.D. = 0.47) 4. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์นั้นสามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนท่านอื่น ๆ มีระดับทัศนคติเฉลี่ยในระดับมาก ($\bar{X} = 4.09$, S.D. = 0.54) 5. การบังคับใช้กฎหมายควบคุมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด มีระดับทัศนคติเฉลี่ยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.62$, S.D. = 0.72) 6. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่พร้อมใช้อุปกรณ์เสริมขณะขับขีรถจักรยานยนต์ทำให้ท่านมีสมาธิในการขับขี่ มีระดับทัศนคติเฉลี่ยในระดับมาก ($\bar{X} = 3.97$, S.D. = 0.62) รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ทศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{X}	S.D.
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
1. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะทำให้ท่านเกิดอุบัติเหตุได้	29 (25.40)	85 (74.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.25	0.44
2. เสียงเรียกเข้าโทรศัพท์นั้นรบกวนสมาธิผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	11 (9.60)	72 (63.20)	31 (27.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.82	0.59
3. ความรู้สึกไม่พอใจกับการที่ผู้อื่นใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0 (0.00)	15 (13.20)	89 (78.10)	2 (8.80)	0 (0.00)	3.04	0.47
4. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นสามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนท่านอื่นๆ	22 (19.30)	80 (70.20)	12 (10.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.09	0.54
5. การบังคับใช้กฎหมายควบคุมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด	16 (14.00)	39 (34.20)	59 (51.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.62	0.72
6. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่พร้อมใช้อุปกรณ์เสริมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ท่านมีสมาธิในการขับขี่	20 (17.50)	71 (62.30)	23 (20.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.97	0.62
เฉลี่ย						3.80	0.23

4. อภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความเสี่ยงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีชั้นปีที่ 1-4 สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉลี่ยในแต่ละครั้งเป็นเวลาต่ำกว่า 1 นาที และการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้เพื่อรับสายเมื่อมีสายเรียกเข้ามา และส่วนใหญ่จะรับทุกสายเรียกเข้า ในทางกลับกันส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้อุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัยขณะที่กำลังขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Kanjana Srisawad et al.[3] ซึ่งทำการสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2552 จากการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถ จากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ผู้ใช้โทรศัพท์จะใช้ระยะเวลาในการใช้โทรศัพท์ต่ำกว่า 1 นาที (ร้อยละ 45.0) และรูปแบบในการใช้โทรศัพท์ ส่วนใหญ่เพื่อการรับสายเมื่อมีสายเรียกเข้ามา (ร้อยละ 68.5) และจากผลการศึกษาของ Ekarin Surinaud et al.[6] ศึกษาพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านทางแยกสัญญาณไฟจราจร ในเขตเมืองขอนแก่น โดยพบว่าจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สัญจรผ่านพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 7,094 ตัวอย่าง พบว่า มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ทั้งหมด 873 ตัวอย่าง (ร้อยละ 12.3) จำแนกประเภทการใช้งานเป็นการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยการถือขึ้นมา 710 ตัวอย่าง (ร้อยละ 10.0) และการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ถือขึ้นมา (ใช้งานบนอุปกรณ์ช่วยจับโทรศัพท์เคลื่อนที่) 163 ตัวอย่าง (ร้อยละ 2.3) Kanjana Srisawad et al.[3] พบว่าการ

คุยโทรศัพท์มากกว่า 5 นาที หรือการคุยโทรศัพท์ระยะเวลาสั้นแต่มีความถี่ในการโทรค่อนข้างสูง ต่างเป็นปัจจัยเสริมให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นเช่นเดียวกัน ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยในขณะที่ขับขี่จึงควรใช้อุปกรณ์เสริม เช่น หูฟัง เมื่อมีความจำเป็นที่ต้องรับทุกสายเรียกเข้า/เฉพาะสายเรียกเข้าที่สำคัญ

ทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นว่าเสียงเรียกเข้าโทรศัพท์นั้นรบกวนสมาธิผู้ขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Kanjana Srisawad et al.[3] พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 87.7) กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งเห็นด้วยว่าเสียงเรียกเข้ารบกวนสมาธิผู้ขับรถ (ร้อยละ 64.0) ไม่พอใจกับการที่ผู้อื่นใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ (ร้อยละ 64.9) การใช้มือถือโทรศัพท์ทำให้เสียสมาธิมากกว่าใช้อุปกรณ์เสริม (ร้อยละ 71.7) และชอบใช้อุปกรณ์เสริม มากกว่าใช้มือเพื่อถือโทรศัพท์ (ร้อยละ 66.2) และนอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Tirapatr Jariyanoravich and Nattaka Homsub [8] ที่ได้สร้างชุดจำลองการขับรถยนต์ เพื่อใช้ทดสอบผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ที่มีต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์ ผลสรุปจากการวัดสมรรถนะการขับรถยนต์ในสภาวะต่างๆ เช่น สภาวะขับรถยนต์ปกติ สภาวะขับรถพร้อมฟังเพลง สภาวะขับรถและใช้โทรศัพท์มือถือ และสภาวะการขับรถและใช้แฮนด์ฟรี จากการทดสอบบุคคลในหลากหลายอาชีพ พบว่าการขับรถยนต์โดยใช้โทรศัพท์มือถือ และการขับรถยนต์โดยใช้แฮนด์ฟรี จะลดสมรรถนะของการควบคุมรถยนต์ต่างลงพอกๆ กัน ทั้งนี้ เนื่องมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือหรือแฮนด์ฟรี สมาธิของผู้ถูกทดสอบจะถูกรบกวนจากหัวข้อที่สนทนา

5. สรุปผล

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผลการวิจัยสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่าง 1-2 ปี และนักศึกษาส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นข้อมูลการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทราบว่าขณะนี้มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ออกมาบังคับใช้แล้ว ส่วนใหญ่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และเคยเกิดอุบัติเหตุช่วงที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 32.50 ในด้านพฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.60) ไม่ได้ใช้อุปกรณ์เสริมชนิดใดในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะที่กำลังขับขี่รถจักรยานยนต์ ในด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

6. เอกสารอ้างอิง

- [1] ChaemchanThessingha, Jeerawan Srichanchai, Chattana Pattalapo and SamaiThongpool. (2022) Situation and impact of road accidents in Na Dun Sub-district Municipality Area Na Dun District, Maha Sarakham Province. *Journal of Khon Kaen Provincial Health Office*, 4(2), 239-253. (In Thai)
- [2] Nantapong Pakdeebutr. (2021). *Carelessness leads to danger when you use a cell phone while driving.* <https://www.grandprix.co.th/ใช้โทรศัพท์มือถือขับรถ/>. (In Thai)
- [3] Kanjana Srisawad, Chaisri Supornsinchai, Taejing Siripanch, Panuwat Parnkade, Padutchai Kienthong, Thanawat Imsomboon, Janya Pattara-archachai, Sirilak Jitrabieb, Nongnuch Tantitham, Som Akechalermkiat, Kajornsak Janpanich, & Thitima Kantasin. (2009). *Survey of risks from using mobile phones while driving in Thailand, 2009.* Department of disease control, Ministry of Public Health. (In Thai)



- [4] Office of Academic Promotion and Registration, Nakhon Ratchasima Rajabhat University. (2023). *Report the total number of students Semester 1/2022*.
https://apro.nrru.ac.th/apro/show_pages.php?pages=ad61ab143223efbc24c7d2583be69251#data69. (In Thai)
- [5] Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). *Determining sample size for research activities*. *Journal Education and Psychological Measurement*, 30(3), 607-610.
- [6] Ekarin Surinaud, Thaned Satiennam, Wichuda Satiennam, & Jetsada Kumphong. (2023). Mobile Phone Use Behavior While Riding Motorcycles Through Signalized Intersections in Khon Kaen City, Thailand. *KKU Research Journal*, 22(3), 38-50. (In Thai)
- [7] Boonchom Srisa-ard. (2017). *Basic Research (Edition 10th)*. Bangkok: Suveeriyasarn. (In Thai)
- [8] Tirapatr Jariyanoravich and Nattaka Homsuab. (2003). A Driving Simulator for Studying Effects of using Mobile Telephone and Hand-Free on Driving Performance.
<https://trsl.thairoads.org/Detail.aspx?id=1559>. (In Thai)