

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์	ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่	
ชื่อผู้เขียน	นายบัญชา มณีคำ	
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต	สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยคณบดีอาจารย์มนัส ยอดคำ	ประธานกรรมการ
	อาจารย์ ดร.เกษม นครเขตต์	กรรมการ
	ผู้ช่วยคณบดีอาจารย์โสภณ อรุณรัตน์	กรรมการ

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะของความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับปัจจัยทางด้าน อายุ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ย และประวัติการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอดีต รวมทั้งเปรียบเทียบความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันทางปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวข้างต้น กลุ่มตัวอย่างได้จากการสุ่มแบบหลายขั้นตอนจากทุกอำเภอได้จำนวน 447 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามความเชื่อด้านสุขภาพ และแบบวัดพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบไคสแควร์ (Chi-square test) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way ANOVA)

## ผลการวิจัยพบว่า

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่มีความเชื่อด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และการรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับการปฏิบัติตนอยู่ในระดับสูง ส่วนการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตนอยู่ในระดับปานกลาง

2. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี

3. ความเชื่อด้านสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยเฉพาะการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับการปฏิบัติตน และการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตน

4. ความเชื่อด้านสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับเพศ และอาชีพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยอื่นไม่มีความสัมพันธ์

5. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ย ประวัติการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอดีตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และมีความสัมพันธ์กับเพศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

6. ความเชื่อด้านสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .001 และระหว่างเพศ รายได้เฉลี่ย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 นอกจากนั้นไม่มีความแตกต่างกัน

7. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความแตกต่างกันทางด้านอายุ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ย และประวัติการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอดีตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

สำหรับกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอดีตที่มีความแตกต่างกันทางด้านจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

<b>Thesis Title</b>	Health Belief and Riding Behavior of Motorcyclists in Chiang Mai Province	
<b>Author</b>	Mr. Bancha Maneekham	
<b>M.Ed.</b>	Health Promotion	
<b>Examining Committee</b>	Assist. Prof. Manus Yodcome	Chairman
	Lecturer Dr. Kasem Nakhornkhet	Member
	Assist. Prof. Sapon Arunrutana	Member

### Abstract

The purposes of the research were to examine health belief, riding behaviors, and relationship between health belief and riding behaviors of motorcyclists in Chiang Mai Province. Relationship among health belief and riding behaviors to the factor namely : age; sex; educational level; career; income and history of motorcycle accidents, and also, comparing health belief and riding behaviors according the above factors. A sample of 447 motorcyclists in Chiang Mai Province were drawn using the multistage random sampling technique. Data were analysed by percentage, t-test, chi-square test, Pearson's product moment correlation coefficient and one way ANOVA.

The findings were as followed :

1. The motorcyclists possess a high level in health belief score. Considering individual construct, it was found that perceived susceptibility, perceived seriousness and perceived benefits were at high level while perceived barriers was at middle level.

2. The motorcyclists having good riding behaviors.

3. Health belief of motorcyclists showed significant positive correlation with riding behaviors at the level of .001 in the areas of perceived seriousness, perceived benefits and perceived barriers.

4. Health belief of motorcyclists showed significant correlation with sex and career at the level of .05. There were no correlation in the other factors.

5. Riding behaviors of motorcyclists showed significant correlation with age, educational level, career, income and history of motorcycle accident at the level of .001 and significantly correlated to sex at the level of .01.

Regarding to relationship between riding behaviors and frequency of motorcycle accident, it was found significantly correlated at the level of .001, but no correlation between riding behaviors and degree of injury.

6. There were significantly different in health belief of the motorcyclist to their age, educational level, and career at the level of .001. It was found significantly different in health belief to their sex and income at the level of .01, other than that were found no different.

7. There were significantly different in riding behaviors of the motorcyclists to their age, sex, educational level, career, income and history of motorcycle accident at the level of .001.

Regarding to riding behaviors of motorcyclists who had got motorcycle accident, it was found significantly different to frequency of motorcycle accident at the level of .001, but there were no significantly different to degree of injury.