

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

กรัณทวัชร์ ฉาไชย

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชาการบริหารทั่วไป

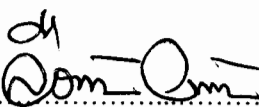
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

ธันวาคม 2558

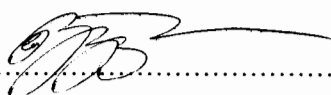
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา


อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางานนิพนธ์
ของ กรัณทวัชร์ ธิไชย ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

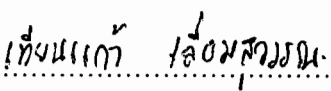
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์


.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร.ลือชัย วงษ์ทอง)

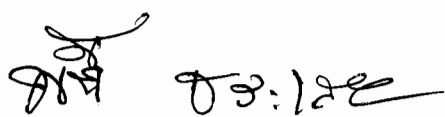
คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์


.....ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทวัน อินทชาติ)


.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.ลือชัย วงษ์ทอง)


.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พจน์ีย์ ธาระเสนา)
วันที่...16...เดือน.....ธันวาคม.....พ.ศ....2558.....

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข” ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากการได้รับความกรุณาคร.ลือชัย วงศ์ทอง อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าคอยให้คำแนะนำและคำชี้แนะข้อสงสัยต่าง ๆ และคอยตรวจสอบงานวิจัยของข้าพเจ้ามาโดยตลอด ซึ่งทำให้เกิดความสมบูรณ์ในทุก ๆ เรื่องของวิจัยในเล่มนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ผู้รักษาการแทนรองอธิการบดี มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ผู้รักษาการแทนผู้ช่วยอธิการบดี มหาวิทยาลัยบูรพา และดร.กฤษฎา นันทเพ็ชร อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่กรุณาเสียสละเวลาตรวจสอบความถูกต้อง ความเที่ยงตรงของคำถามแต่ละข้อ และข้อเสนอแนะต่าง ๆ

ขอขอบคุณประชาชนกลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 440 คน ที่สละเวลาให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ผู้ซึ่งเป็นกำลังใจอันสูงสุดและคอยสนับสนุนในทุก ๆ เรื่อง โดยเฉพาะการให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด ขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ ทุกคนใน รป.ม. รุ่น 10 (ภาคค่ำ) ที่ให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด

ท้ายสุดนี้ หากมีสิ่งใดขาดตกบกพร่อง หรือผิดพลาดประการใด ผู้วิจัย ขออภัยเป็นอย่างยิ่งในความผิดพลาดมา ณ ที่นี้ด้วย และหวังว่าการค้นคว้าแบบอิสระครั้งนี้คงจะมีประโยชน์บ้างไม่มากนักน้อยสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือมีความสนใจกรณีศึกษา

กรัณทวัชร์ ฉาไชย

57930148: กลุ่มวิชา: การบริหารทั่วไป; รป.ม. (การบริหารทั่วไป)

คำสำคัญ: พฤติกรรม/ การสวมหมวกนิรภัย/ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์/ เทศบาลเมืองแสนสุข
 ทัศนวิสัย ธิไชย: พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขต
 เทศบาลเมืองแสนสุข (BEHAVIOR ON SAFETY HELMET WEARING OF MOTORCYCLE
 RIDERS IN SAENSUK MUNICIPALITY) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ลือชัย วงษ์ทอง, ปร.ด.
 69 หน้า. ปี พ.ศ. 2558.

การวิจัยเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาล
 เมืองแสนสุข ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่
 รถจักรยานยนต์ ในเทศบาลเมืองแสนสุข 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม
 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเทศบาลเมืองแสนสุข โดยจำแนกตามปัจจัย
 ส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ อาชีพ และ รายได้ของประชากร ประชากร
 ที่ใช้ คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเทศบาลเมืองแสนสุข จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ
 รวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล แก่ สถิติเชิงพรรณนา
 (Descriptive Statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) และ สถิติการหา
 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

ผลการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่าโดยภาพรวมพฤติกรรมการสวม
 หมวกนิรภัย ของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการปฏิบัติอยู่ในระดับทุกครั้งที่ปัจจัย
 ด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ ปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ ปัจจัย
 ด้านประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสบการณ์การทำความผิด ปัจจัยด้านการรับรู้
 ข่าวสาร และปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมี
 นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ข้อเสนอแนะ รัฐบาลควรพิจารณากฎหมายข้อบังคับใช้การสวมหมวกนิรภัยรวมทั้ง
 เพิ่มมาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจนเด็ดขาดสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอาทิปรับเงิน
 เป็นจำนวนมากยึดใบขับขี่หรือลงโทษทั้งจำทั้งปรับในการในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำซ้อน
 ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายควรเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมาย
 การสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัดโดยดำเนินการอย่างมีระบบเป็นขั้นตอนสม่ำเสมอและเสมอภาค
 ในทุกกรณีโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

57930148: MAJOR: GENERAL ADMINISTRATION; M.P.A.

(GENERAL ADMINISTRATION)

KEYWORDS: BEHAVIOR/ SAFETY HELMET WEARING/ MOTORCYCLE RIDERS/
SAENSUK MUNICIPALITY

KARUNTAWAD TACHAI: BEHAVIOR ON SAFETY HELMET WEARING OF
MOTORCYCLE RIDERS IN SAENSUK MUNICIPALITY. ADVISOR: LUECHAI
WONGTHONG, Ph.D. 69 P. 2015.

This study aimed to study behavior on safety helmet wearing of motorcycle riders in Saensuk Municipality and to identify factors relevant to such behavior, based on personal factors such as gender, age, education level, status, occupation, and income. The sample consisted of 400 residents in Saensuk Municipality and questionnaires were used to collect the data. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, and Pearson Correlation Coefficient.

The study revealed a regular and consistent behavior on wearing safety helmets among motorcycle riders. Motorcycle ownership, riding experience, driving license holding, information receiving, and safety helmet possession were found to be the factors relevant, with statistical significance at .05, to the behavior on wearing safety helmets among riders,

The recommendations from the study were amendment of the law on safety helmet wearing as well as exercising concrete and severe penalty on those breaching the law, which included heavy fining, and driving license confiscation, or both fining and imprisonment in the case of repetitive breaching of helmet wearing law, as well as consistent and impartial enforcement of the law on the part of the police.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
สมมติฐานของการวิจัย.....	4
ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม.....	8
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์.....	15
แนวคิดเกี่ยวกับความรู้.....	18
แนวคิดเรื่องอุปนิสัยจากการจราจร.....	22
ความรู้เกี่ยวกับบรรณจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่.....	26
ความรู้เกี่ยวกับหมวดนิรภัย.....	30
กฎหมายเกี่ยวกับหมวดนิรภัย.....	31
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	35
วิธีการวิจัย.....	35
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	35
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	37

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การตรวจสอบประสิทธิภาพของเครื่องมือ.....	37
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	38
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	38
เกณฑ์การแปลความหมาย.....	39
เกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแปลความ.....	39
4 ผลการวิจัย.....	40
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป.....	40
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์.....	42
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	45
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	48
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	56
สรุปผลการวิจัย.....	56
อภิปรายผลการวิจัย.....	57
ข้อเสนอแนะ.....	59
บรรณานุกรม.....	61
ภาคผนวก.....	64
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	69

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 สถิติจำนวนประชากร เทศบาลเมืองแสนสุข ปี พ.ศ. 2543-2557.....	35
2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพ.....	40
3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์....	43
4 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ.....	45
5 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย..	48
6 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	49
7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างกรณีใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	50
8 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	51
9 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การกระทำความผิดกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	52
10 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข่าวสารกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	53
11 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการมีหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.....	54
12 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	55

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการดำรงชีวิตของคนไทยอย่างมาก เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวในการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดชลบุรี นอกจากนี้รถจักรยานยนต์มีราคาที่ไม่แพงจนเกินไป หาซื้อง่ายและค่าบำรุงรักษาไม่สูง ไม่สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมากนัก รูปลักษณ์สวยงาม และสามารถทำความเร็วได้ทันเวลา ประกอบกับค่านิยมของคนไทย โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น นักเรียน นักศึกษา นิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางกันมาก รถจักรยานยนต์จึงเป็นยานพาหนะที่ประชาชนมีความต้องการสูงขึ้นเรื่อย ๆ ดังเช่น สถิติจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ของกรมการขนส่ง จังหวัดชลบุรี รถจักรยานยนต์ 850,625 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2557) และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นที่น่าสังเกตว่าอุบัติเหตุจากการจราจรได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ประกอบกับการขยายตัวของความเจริญทางด้านถนนหนทาง ความเจริญของการท่องเที่ยว

อย่างเช่นในช่วงสงกรานต์ปี พ.ศ. 2557 ที่ผ่านมา ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากการรวบรวมข้อมูลของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2557 เกิดขึ้น 2,992 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 5.80% มีผู้เสียชีวิต 322 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 0.31% และมีผู้บาดเจ็บ 3,225 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 6.09% จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุ พบว่าประเภททางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุสูงและมีผู้เสียชีวิตมากที่สุดเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางตรง ทางโค้ง และทางแยก ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ สรุปผลการจับกุมและดำเนินคดีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรตามมาตรการ 10 มาตรการหลัก โดยกองบังคับการตำรวจทางหลวงรวมทั้งสิ้น 24,691 ราย แยกเป็นข้อหาได้ดังนี้ (กรมทางหลวง, 2557)

1. ไม่สวมหมวกนิรภัย 1,874 ราย
2. ขับรถขณะเมาสุรา 347 ราย
3. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1,428 ราย
4. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด 16,182 ราย
5. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 1,846 ราย
6. อุปกรณ์ไม่ครบถ้วนถูกต้อง 1,465 ราย
7. ขับรถย้อนศร 433 ราย
8. แชนในที่คับขัน 445 ราย

9. ฝ่าฝืนสัญญาไฟ 507 ราย

10. โทศพิศทัชณะจักร 164 ราย

ซึ่งจะเห็นได้ว่า มีผู้กระทำความผิดข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย มีเป็นอันดับที่ 2 ถึง 1,874 ราย จากปัญหาอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถในการจราจรและการสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจร จึงควรมีมาตรการการป้องกันแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การให้ผู้ขับขี่เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย โดยกระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่และคนโดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ การทำให้ประชาชนหันมาเห็นความสำคัญและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้นนั้น สามารถทำได้หลายวิธี เช่น การให้การศึกษาด้านสุขภาพและการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย ตลอดจน มาตรการทางกฎหมาย ต่อมาใน พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ โดยออกบังคับใช้ในเขต กรุงเทพมหานครก่อน เนื่องจากเห็นว่าสมควรผ่อนผันกำหนดเฉพาะท้องที่ที่จำเป็นและมีความพร้อม ในการปฏิบัติเท่านั้น (พระราชกฤษฎีกา, 2535) แต่ก็ยังมีการต่อต้านจากคนบางกลุ่ม โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการชุมนุมประท้วงและก่อความวุ่นวาย จึงทำให้การบังคับใช้ มีผลเฉพาะถนนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 240 สาย เท่านั้น ปัจจุบันการบังคับใช้หมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา

เทศบาลเมืองแสนสุขได้รับการยอมรับจากสภาภิบาลแสนสุขขึ้นเป็นเทศบาลตำบลแสนสุข เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2531 พร้อมกันนี้ได้ขยายพื้นที่ความรับผิดชอบจาก 12.5 ตารางกิโลเมตร (15 หมู่บ้าน) เป็น 20.268 ตารางกิโลเมตร (20 หมู่บ้าน) ด้วยศักยภาพของท้องถิ่นและผู้บริหารท้องถิ่น ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ สร้างความเจริญก้าวหน้าได้อย่างรวดเร็ว และในปี พ.ศ. 2536 เทศบาล ฯ จึงได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยราชการต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย, กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, องค์การบริหารส่วนจังหวัด, กรมการปกครอง ฯลฯ ซึ่งเทศบาล ฯ ได้นำงบประมาณเหล่านั้นมาใช้ในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จวบจนปัจจุบัน เทศบาล ฯ ได้รับการยกระดับขึ้นเป็นเทศบาลเมืองแสนสุข เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2544 และยึดหลักการบริหารที่เด่นชัด คือ “เทศบาลเมืองแสนสุขต้องเป็นเมืองที่น่าอยู่ ควบคู่กับการรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน มีแหล่งท่องเที่ยวที่สะอาดสวยงาม เป็นที่รู้จักระดับสากล พัฒนาเศรษฐกิจสังคมให้เจริญรุ่งเรือง เพื่อให้ประชาชนอยู่ดีกินดีตลอดไป”

พัฒนาการของชุมชนในท้องถิ่น

ก่อนปี พ.ศ. 2486 ชุมชนต่าง ๆ ในเทศบาลเมืองแสนสุขยังไม่เป็นที่รู้จักของคนภายนอก เว้นชุมชนเขาสามมุข ซึ่งเป็นชุมชนเล็ก ๆ ในรัชสมัยสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีบ้านเรือนเพียง 3-4 หลัง เป็นชุมชนที่ประกอบอาชีพทางการประมง เขาสามมุขในสมัยนั้น มีลักษณะคล้ายเกาะริมฝั่งทะเล ตอนกลางเขาเป็นป่าดงดิบ จึงเขาเป็นป่าแสม ป่าโกงกาง ชายฝั่งทะเลมีลิง และงูชุกชุมมาก ตรงหัวเขาด้านตะวันตกมีสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ชาวบ้านใกล้เคียงนับถือ คือ “เจ้าแม่สามมุข” ชุมชนเขาสามมุขหนาแน่นและเจริญขึ้น เมื่อ จอมพล ป.พิบูลสงคราม มาสร้างบ้านพักตากอากาศขึ้นทางด้านตะวันตกของเขา ประมาณปี พ.ศ. 2486-2488 นอกจากนั้นยังสร้างบ้านรับรองของรัฐบาลเพื่อใช้รับรองบุคคลสำคัญและอาคันตุกะจากต่างประเทศ ตลอดจนที่ประชุมคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสร้างบ้านพักสำหรับข้าราชการอีก 13 หลัง และตัดถนนเชื่อมจากบางแสนไปเขาสามมุขโดยรอบ และได้เวนคืนที่ดินส่วนหนึ่งจากชาวบ้าน รวมพื้นที่จับจองและเวนคืนทั้งสิ้น 113 ไร่ หลังสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม (พ.ศ. 2501) เขาสามมุขไม่คึกคักดังแต่ก่อน ปี พ.ศ. 2503 จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้สร้างบ้านรับรองของรัฐบาลขึ้นใหม่ที่แหลมแท่น (ด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเขาสามมุข) บุคคลสำคัญของรัฐบาลก็ย้ายไปประชุมและพักผ่อนกันที่บ้านรับรองแหลมแท่น บ้านรับรองของรัฐบาลที่เขาสามมุขก็ถูกละเลยและทรุดโทรมลงตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2536 เทศบาลฯ ได้จัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาเขาสามมุขให้เป็นจุดท่องเที่ยวที่สำคัญ และได้พัฒนาต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และจะยังคงดำเนินต่อไปในอนาคต โดยเริ่มต้นพัฒนาพื้นที่ด้านตะวันออกของเขาสามมุขช่วงต่อจากศาลเจ้าแม่สามมุขจีน ไปทางใต้แล้วพัฒนาเชื่อมต่อรอบเขาสามมุขไปยังแหลมแท่น รวมถึงชายทะเลบางแสนตลอดแนวและถนนทางไปอ่างศิลา พร้อมทั้งทำการปรับปรุงพื้นที่ริมทะเลแหลมแท่น ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ทั้งบริเวณแหลมแท่นและเขาสามมุข รวมถึงชายหาดบางแสน เพื่อให้มีทั้งสถานที่พักผ่อน, ชมทัศนียภาพ, เพื่อนันทนาการ รวมทั้งมีการจัดตั้งศูนย์ศึกษาธรรมชาติ, สวนสุขภาพ และสถานที่จำหน่ายของที่ระลึกและอาหารด้วย

ซึ่งพาหนะที่นิยมก็คือ รถรถจักรยานยนต์ และในปัจจุบันประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยกันอย่างมาก เมื่อประสบอุบัติเหตุอาจทำให้สูญเสียชีวิตก็เป็นได้ เนื่องจากหมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก จากสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น จึงทำให้ผู้วิจัยในฐานะผู้ที่อาศัยอยู่ในเทศบาลเมืองแสนสุขไม่อยากจะเห็นการสูญเสียชีวิตของคนในหลาย ๆ ครอบครัว จึงได้สนใจที่ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข โดยทำการศึกษาปัญหาในประเด็นพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวก

นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข เพื่อนำไปใช้ส่งเสริมให้มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ แนะนำให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็น ต่อการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง โดยเฉพาะประชาชน ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาลเมืองแสนสุข
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาลเมืองแสนสุข

สมมติฐานของการวิจัย

1. การเป็นเจ้าของรถ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
2. ประสบการณ์ในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
3. การมีใบอนุญาตขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
4. ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
5. ประสบการณ์การกระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
6. การรับรู้ข่าวสาร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
7. การมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขขอเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาระดับความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยดังนี้ ประกอบด้วย ด้านการรับรู้ ด้านการตอบสนอง ด้านการให้คำ ด้านการจัดกลุ่ม และด้านการแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ

1. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนสิงหาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2558

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีรถจักรยานยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง และสามารถใช้อุปกรณ์จักรยานยนต์ในการขับขี่ไปในที่ต่าง ๆ ได้ตลอดเวลาที่ต้องการ ระยะทางที่ขับขี่ หมายถึง ระยะทางที่ถูกวัดเป็นกิโลเมตรที่ขับขี่แต่ละครั้งจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมาย

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง เหตุการณ์ที่ทำให้เสียการทรงตัว ซึ่งเกิดขึ้นในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่คาดคิดมาก่อน อันก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการได้ของผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

การมีใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จากสำนักงานขนส่งทางบกไม่ว่าประเภทใด

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

การมีหมวกนิรภัย หมายถึง การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ท้องที่ที่บังคับหมวกนิรภัย ผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย บทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายและประโยชน์ของหมวกนิรภัย โทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย การเลือกซื้อหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง และประเภทของหมวกนิรภัย

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแบบแผนการใช้หรือสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้หรือไกล ไปสถานที่ใดและเวลาใด และวิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันสำรวจ

ประสบการณ์การกระทำความผิด หมายถึง การที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์กระทำความผิดกฎหมายจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการจับปรับ

ประสบการณ์การสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เคยสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะย้อนหลัง ไป 6 เดือน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การเคยประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง ไม่ว่าจะเกิดรุนแรงหรือเล็กน้อย ในระยะเวลาที่นับย้อนหลัง ไป ตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันสำรวจ

ผู้บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่ตรวจผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

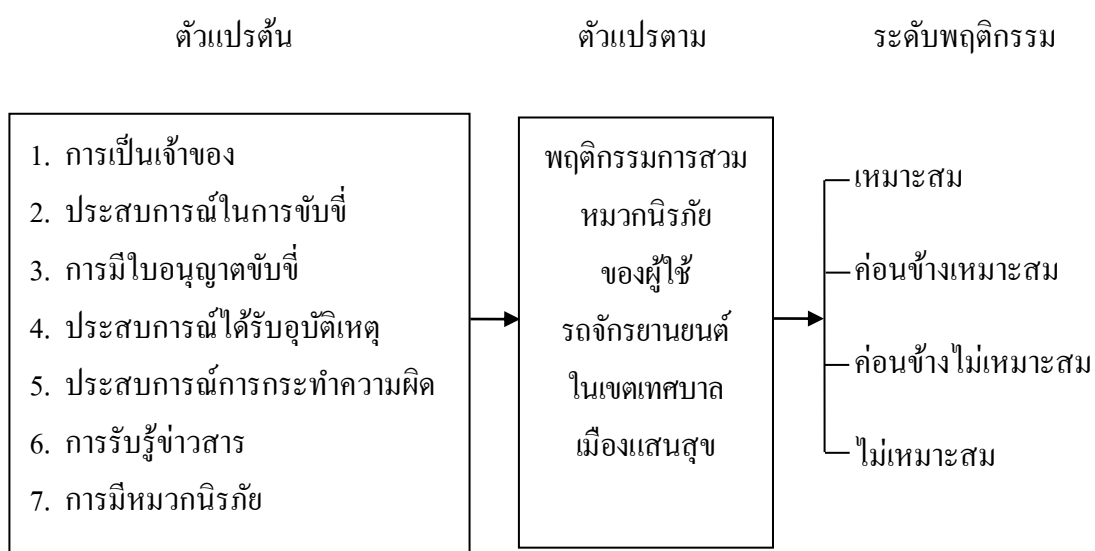
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข
3. เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานและเพื่อควบคุมการจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข และการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร
4. เพื่อนำผลการศึกษามาใช้ในการกำหนดแนวทางหรือแสวงหามาตรการลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น
5. เพื่อให้ได้ทราบถึงประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้หมวกนิรภัย เพื่อให้เกิดผลบังคับในทางปฏิบัติ
6. เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบในการวางแผนของหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ โดยการจัดกิจกรรมสุขศึกษาหรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และกฎหมายหมวกนิรภัย

7. เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ต่อประชาชนผู้สนใจให้เห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบังคับใช้หมวกนิรภัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาใช้เป็นกรอบในการศึกษา พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข และปัจจัยในด้านต่าง ๆ โดยนำมา ประยุกต์เพื่อกำหนดตัวแปรอิสระ พฤติกรรมในด้านต่าง ๆ และระดับพฤติกรรมออกมาเป็นแนวคิด ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองแสนสุข ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิด เป็นพื้นฐานและแนวทางการศึกษา ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
2. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์
3. แนวคิดเกี่ยวกับความรู้
4. แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร
5. ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
6. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย
7. กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ เช่น การทำงานของหัวใจ การทำงานของกล้ามเนื้อ การเดิน การพูด การคิด ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ เป็นต้น

นักจิตวิทยาเชื่อว่า พฤติกรรมเป็นผลที่เกิดจากการทำปฏิกริยาของมนุษย์หรืออินทรีย์ (Organize) กับสิ่งแวดล้อม (Environment) ซึ่งเขียนเป็นสูตรได้ดังนี้ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2538, หน้า 15-27)

$$B = F(O, E)$$

$$B = \text{พฤติกรรม}$$

เมื่อ F = ผลที่เกิดจากปฏิกริยาระหว่างองค์ประกอบ

$$O = \text{อินทรีย์ (Organism)}$$

$$E = \text{สิ่งแวดล้อม (Environment)}$$

พฤติกรรมของอินทรีย์ที่ได้จากการทำปฏิกริยากับสิ่งแวดล้อมนั้น จะมีผลออกมาในรูปแบบทั้งที่สังเกตได้ด้วยบุคคลอื่นและสังเกตไม่ได้ แต่สามารถจะวินิจฉัยว่ามีหรือไม่มีโดยใช้วิธีการหรือเครื่องมือทางด้านจิตวิทยา

พฤติกรรมดังกล่าว มีส่วนประกอบอยู่ 3 ส่วนด้วยกัน คือ

1. พฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญา (Cognitive domain)

พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณเพื่อประกอบการตัดสินใจ พฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา ประกอบด้วย ความสามารถในระดับต่าง ๆ ดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge) ความรู้ในที่นี้เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำได้ อาจจะโดยนึกได้หรือโดยการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมายข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง วิธีแก้ปัญหา เป็นต้น

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension) เมื่อบุคคลได้มีประสบการณ์กับข่าวสารหนึ่ง ๆ อาจจะโดยการฟัง ได้อ่าน หรือได้เขียน เป็นที่คาดว่าบุคคลนั้นจะทำความเข้าใจกับข่าวสารนั้น ๆ ความเข้าใจนี้อาจจะแสดงออกในรูปของทักษะ หรือความสามารถต่อไปนี้

1.2.1 การแปล (Translation) หมายถึง ความสามารถในการเขียนบรรยายเกี่ยวกับเกี่ยวกับข่าวสารนั้น ๆ โดยใช้คำพูดของตนเอง ซึ่งอาจจะออกมาในรูปที่แตกต่างจากเดิมหรือออกมาในภาษาอื่น แต่ความหมายยังเหมือนเดิม

1.2.2 การให้ความหมาย (Interpretation) หมายถึง การให้ความหมายต่อสิ่งต่าง ๆ หรือข่าวสารต่าง ๆ ซึ่งอาจจะออกมาในรูปความคิดเห็นหรือข้อสรุปตามที่บุคคลนั้นเข้าใจ

1.2.3 การคาดคะเน (Extrapolation) หมายถึง ความสามารถในการตั้งความคาดหมายหรือคาดหวังว่าจะอะไรจะเกิดขึ้น ซึ่งความสามารถนี้จะเกิดจากความเข้าใจสภาพการณ์และแนวโน้มที่อธิบายไว้ในข่าวสารนั้น ๆ

1.3 การประยุกต์หรือการนำความรู้ไปใช้ (Application)

หมายถึง ในการนำความรู้ไปใช้เป็นพฤติกรรมขั้นหนึ่งในหมวดพุทธิปัญญา ซึ่งจะต้องอาศัยความสามารถหรือทักษะด้านความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้นี้ อีกนัยหนึ่งก็คือ การแก้ปัญหานั้นเอง

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis)

ความสามารถในการวิเคราะห์เป็นขั้นหนึ่งของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญา ซึ่งอาจแบ่งเป็นความสามารถขั้นย่อย ๆ ได้ 3 ขั้นตอนด้วยกัน คือ

ความสามารถในขั้นที่ 1 ผู้เรียนสามารถแยกแยะองค์ประกอบของปัญหาหรือสภาพการณ์ออกเป็นส่วน ๆ เพื่อทำความเข้าใจกับสัดส่วนต่าง ๆ ให้ละเอียด

ความสามารถในขั้นที่ 2 ผู้เรียนสามารถมองเห็นความสัมพันธ์อย่างแน่ชัดระหว่างส่วนประกอบเหล่านั้น

ความสามารถในขั้นที่ 3 ผู้เรียนสามารถมองหลักการผสมผสานระหว่างส่วนประกอบที่รวมกันเป็นปัญหาหรือสภาพการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

ตัวอย่างความสามารถในการวิเคราะห์ปัญหาหรือสภาพการณ์ ได้แก่

1. ความสามารถในการแยกแยะข้อเท็จจริง (Facts) ออกจากสมมติฐาน (Hypothesis)
2. มองเห็นความเกี่ยวข้องหรือความสัมพันธ์ของความคิดต่าง ๆ ที่ประกอบเป็นปัญหาหรือสภาพการณ์นั้น ๆ

3. มองเห็นความคิดหรือความเข้าใจที่ประกอบขึ้นเป็นปัญหาหรือสภาพการณ์นั้น ๆ

สรุปแล้วความสามารถในการวิเคราะห์ก็คือ ความสามารถในการแยกส่วนประกอบย่อย ๆ ของส่วนรวมออกเป็นส่วน ๆ เพื่อให้เข้าใจส่วนรวมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

1.5 การสังเคราะห์ (Synthesis)

หมายถึง ความสามารถในการนำเอาส่วนประกอบย่อย ๆ หลาย ๆ ส่วนมารวมกันเข้าเป็นส่วนรวมที่มีโครงสร้างที่แน่ชัด โดยทั่วไปแล้วความสามารถนี้จะเกี่ยวข้องกับการนำเอาประสบการณ์เก่ามารวมกับประสบการณ์ใหม่แล้วสร้างเป็นแบบแผนหรือหลักสำหรับปฏิบัติ ขบวนการในการรวมกันของส่วนต่าง ๆ นั้นเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน ความสามารถในการสังเคราะห์นี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมทางพุทธิปัญญาที่ก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ หรือความคิดริเริ่มในตัวผู้เรียน ความสามารถในการสังเคราะห์นี้จะต้องอาศัยความสามารถขั้นต่าง ๆ หลายขั้นดังกล่าวมาแล้ว คือ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ และความสามารถในการวิเคราะห์

1.6 การประเมินผล (Evaluation)

ความสามารถในการประเมินผลนี้เกี่ยวข้องกับการให้ค่าต่อความรู้หรือข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่จะต้องใช้เกณฑ์หรือมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นส่วนประกอบ ในการประเมินผลมาตรฐานนี้อาจจะออกมาในรูปคุณภาพและปริมาณ และมาตรฐานที่ใช้นี้อาจจะมาจากการที่บุคคลนั้นตั้งขึ้นเอง หรือมาจากมาตรฐานที่มีอยู่แล้ว ความสามารถในการประเมินผลนอกจากจะเป็นความสามารถขั้นสุดท้ายของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญาแล้ว ยังเป็นตัวเชื่อมที่สำคัญของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญากับพฤติกรรมทางด้านความรู้สึก (Affective domain) ซึ่งจะกล่าวให้ละเอียดต่อไป

ความสามารถในการประเมินผลนี้ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นในขั้นสุดท้ายเสมอไป แต่อาจจะอยู่ในขั้นของความสามารถหรือทักษะต่าง ๆ ดังได้กล่าวมาแล้ว ข้อ 1.1 ถึง 1.5 ข้างต้น จะเห็นว่าพฤติกรรมทางพุทธิปัญญา (Cognitive domain) ตั้งแต่ ข้อ 1.2 ถึงข้อ 1.6 ดังกล่าวแล้ว เป็นพฤติกรรมที่แสดงถึงความสามารถหรือทักษะที่ต้องใช้สติปัญญา ซึ่งสลับซับซ้อนมากกว่าพฤติกรรมขั้นแรก คือ ความรู้ (Knowledge) ดังกล่าวไว้ในข้อ 1.1 และพฤติกรรมขั้นแรกนี้จะเป็นส่วนประกอบในการสร้างหรือก่อให้เกิดความสามารถหรือทักษะในขั้นต่อ ๆ ไป (เจ็ดชัย โขติสุทธิ, 2543, หน้า 9-14)

2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกความชอบ (Affective domain)

พฤติกรรมด้านนี้ หมายรวมถึง ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ ไม่ชอบ การให้คุณค่า การปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ พฤติกรรมด้านนี้ยากต่อการอธิบาย เพราะเกิดภายในจิตใจของบุคคล ซึ่งต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้ เพราะความรู้สึกภายในของคนนั้นยากต่อการที่จะวัดจากพฤติกรรมที่แสดงออกมภายนอก การเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ แบ่งออกเป็นขั้นตอนดังนี้

2.1 การรับรู้ (Receiving)

2.2 การตอบสนอง (Responding)

2.3 การให้ค่า (Valuing)

2.4 การจัดกลุ่ม (Organization)

2.5 การแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by value or value complex)

เพื่อให้เข้าใจส่วนประกอบของขั้นตอนของการเกิดพฤติกรรมทางด้านทัศนคติ ความรู้สึก ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น จะขยายความของขั้นตอนต่าง ๆ ให้ชัดเจนดังต่อไปนี้

1. การรับรู้หรือการใส่ใจ (Receiving or attending)

ขั้นของการรับหรือการใส่ใจนี้เป็นขั้นที่แสดงว่า บุคคลนั้นได้ถูกหรือมีภาวะจิตใจที่พร้อมที่จะรับสิ่งเร้านั้นหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น การรับหรือการใส่ใจนี้เป็นขั้นของสภาพจิตใจขั้นแรกที่จะนำไปสู่สภาพจิตใจในขั้นต่อไป แต่เนื่องจากคนเรามีประสบการณ์เดิม ซึ่งอาจจะได้จากการเรียนรู้ (ชนิดเป็นทางการหรือไม่เป็นทางการก็ได้) จากประสบการณ์เดิมนี้อาจจะมีสภาพจิตใจขั้นของการรับหรือการใส่ใจพร้อมแล้ว โดยไม่ต้องถูกกระตุ้นให้เกิดขึ้นก็ได้

ในขั้นของการรับนี้ มีส่วนประกอบย่อย 3 ส่วน ซึ่งถือว่าเป็นวนประกอบที่จะเกิดต่อเนื่องกัน ส่วนประกอบย่อยมีดังนี้

1.1 ความตระหนัก (Awareness)

ความตระหนักนี้เกือบจะคล้ายพฤติกรรมขั้นแรกๆ ของพฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา (Cognitive domain) คือ ความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริง (Knowledge) ได้อธิบายมาแล้ว แต่มีความแตกต่างตรงที่ว่า ความตระหนักนี้ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการจำหรือความสามารถที่จะระลึกได้ แต่ความตระหนักหมายถึง การที่บุคคลได้คิดถึง หรือการเกิดขึ้นในความรู้สึกว่า มีสิ่งหนึ่ง มีเหตุการณ์หนึ่ง ซึ่งการรู้สึกว่ามีหรือการได้คิดถึงถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่งนี้ เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นในสภาวะของจิตใจ แต่ไม่ได้แสดงว่าบุคคลนั้นสามารถจำได้หรือระลึกได้ถึงลักษณะเฉพาะบางอย่างของสิ่งนั้น

1.2 ความยินดีหรือความเต็มใจที่จะรับ (Willingness to receive)

ในขณะที่ผู้เรียนเกิดความพึงพอใจที่จะรับสิ่งที่มากระตุ้นความรู้สึกเอาไว้ เช่น การให้ความสนใจอย่างดีในขณะที่ผู้อื่นกำลังพูด เป็นต้น

1.3 การเลือกรับหรือการใส่ใจ (Controlled or selected attention)

สภาวะจิตใจในขั้นนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเกิดขึ้นที่ (1.1) และ (1.2) ดังกล่าวมาแล้ว เมื่อมีสิ่งเร้ามาเร้าหรือมีสถานการณ์บางอย่างเกิดขึ้น บุคคลนั้นจะเลือกรับหรือเลือกใส่ใจ เฉพาะสิ่งที่เขาชอบหรือสถานการณ์ที่เขาไม่ชอบพฤติกรรม พฤติกรรมในขั้นนี้อาจแสดงให้เห็นโดย “จากการฟังดนตรี บุคคลนั้นสามารถบอกถึงความแตกต่างของอารมณ์ บอกความหมายของเครื่องดนตรี ชนิดต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการขึ้นเป็นเสียงดนตรีนั้น”

2. การตอบสนอง (Responding)

พฤติกรรมในขั้นนี้เกิดต่อเนื่องจากพฤติกรรมในขั้นที่ 1 คือ การรับหรือการให้ความสนใจ ต่อสถานการณ์หรือต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ในขั้นนี้บุคคลจะถูกจูงใจให้เกิดความใส่ใจอย่างเต็มที่ ซึ่งหมายความว่า บุคคลนั้นได้เกิดความรู้สึกผูกมัดตัวเองต่อสิ่งเร้าหรือสถานการณ์ที่มากระตุ้น ความรู้สึกผูกมัดนี้ยังเป็นเพียงความรู้สึกขั้นต้น จึงยืนยันไม่ได้แน่นอนว่าบุคคลนั้นมี “ทัศนคติ” หรือ “ค่านิยม” ในทางใดทางหนึ่งต่อสถานการณ์หรือสิ่งเร้านั้น ๆ ในขั้นนี้อาจกล่าวได้ว่า บุคคลเกิด “ความสนใจ” อย่างแท้จริง ซึ่งถ้าความสนใจเกิดขึ้นก็หมายความว่า ผู้เรียนได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับ หรือมีความรู้สึกผูกมัดกับวัตถุ สิ่งของ สถานการณ์ หรือปรากฏการณ์ใดปรากฏการณ์หนึ่ง ซึ่งจะทำให้บุคคลนั้นพยายามทำปฏิกิริยาตอบสนองบางอย่าง หรือได้รับความพึงพอใจ จากการมีส่วนร่วม หรือจากการทำกิจกรรมนั้น

พฤติกรรมขั้นการตอบสนองนี้ มีส่วนประกอบย่อย 3 ส่วนประกอบ คือ

2.1 การยินยอมในการตอบสนอง (Acquiescence in responding)

ในขั้นนี้อาจใช้คำว่า “เชื่อฟัง” แทนพฤติกรรมที่แสดงว่า มีการยินยอมในการตอบสนอง แต่การทำปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลในขั้นนี้ไม่ได้แสดงว่าเขายอมรับถึงความจำเป็นหรือประโยชน์ จากการทำปฏิกิริยานั้น ๆ ตัวอย่างของพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การยินดีที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย ทางด้านสุขภาพอนามัย เชื่อฟังกฎเกณฑ์การเล่นต่าง ๆ

2.2 ความเต็มใจที่จะตอบสนอง (Willingness to respond)

ในขั้นนี้บุคคลเกิดความรู้สึกผูกมัดที่จะทำปฏิกิริยาบางอย่าง ซึ่งไม่ใช่เพียง เพื่อจะหลีกเลี่ยงจากสิ่งที่ไม่พึงพอใจหรือหลีกเลี่ยงการลงโทษ แต่จะเนื่องมาจากความเต็มใจ ของบุคคลนั้นจริง ๆ อาจกล่าวได้ว่า บุคคลนั้นเกิดความสมัครใจที่จะกระทำ ซึ่งเป็นผลมาจาก

การเลือกของบุคคลนั่นเอง ตัวอย่างของพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การยอมรับความรับผิดชอบ ในอันที่จะปรับปรุงสุขภาพของตนเอง และความรับผิดชอบต่อสุขภาพอนามัยของบุคคลอื่น

2.3 ความพอใจในการตอบสนอง (Satisfaction in response)

พฤติกรรมขั้นนี้สืบเนื่องมาจากการเต็มใจที่จะตอบสนอง เมื่อบุคคลทำปฏิกริยา บางอย่างไปแล้ว บุคคลนั้นเกิดความรู้สึกพอใจ ซึ่งเป็นสภาวะทวารมณ์ของบุคคล อาจจะออกมา ในรูปความพอใจ ความสนุกสนาน เป็นต้น ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การเกิดความรู้สึกยินดี ในการอ่านหนังสือ เกิดความรู้สึกพอใจในการได้สนทนากับบุคคลอื่น เป็นต้น

3. การให้ค่าหรือการเกิดค่านิยม (Valuing)

คำว่า “ค่านิยม” นี้ มักจะถูกใช้บ่อย ๆ ในการเขียนวัตถุประสงค์ทางการศึกษา ซึ่งการที่เรา ให้ค่านิยมต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด ภาวะการณ์ใดภาวะการณ์หนึ่ง นั้น หมายถึงว่า สิ่งนั้นหรือภาวะการณ์นั้น มีคุณค่าต่อตัวเรา การให้ค่านิยมนี้เกิดจากประสบการณ์และการประเมินค่าของบุคคลนั่นเอง และขณะเดียวกันก็เป็นผลจากสังคมด้วยส่วนหนึ่ง

พฤติกรรมขั้นนี้อาจจะอธิบายให้ชัดเจน โดยใช้คำว่า “ความเชื่อ” หรือ “ทัศนคติ” ในขั้นนี้บุคคลกระทำปฏิกริยาหรือพฤติกรรม ซึ่งแสดงว่าเขายอมรับหรือรับรู้ว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่า สำหรับตัวเขา หรือแสดงว่าเขามีค่านิยมอย่างใดอย่างหนึ่ง ในขั้นนี้เราจะไม่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ ของค่านิยมต่าง ๆ แต่จะพิจารณาเฉพาะถึงขบวนการยอมรับในตัวบุคคลเกี่ยวกับสิ่งที่เขา เกิดความตระหนักให้อยู่ในภาวะที่เขาสามารถบังคับได้ หรือเป็นสิ่งที่เป็นอย่างแท้จริง พฤติกรรมขั้นนี้ส่วนมากมักจะใช้คำว่า “ทัศนคติ” และ “ค่านิยม”

4. การจัดกลุ่ม (Organization)

เมื่อบุคคลเกิดค่านิยมต่าง ๆ ขึ้นแล้ว ซึ่งหมายความว่า ค่านิยมที่เขา มีนั้นจะมีหลายชนิด จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระบบของค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ ระหว่างค่านิยมเหล่านั้น การจัดกลุ่มค่านิยม แบ่งเป็นส่วนประกอบดังนี้

4.1 การจัดกลุ่มค่านิยม พฤติกรรมในขั้นนี้จะเป็นส่วนที่เกิดเพิ่มเติมของขั้นที่ 3 (การให้ค่า) บุคคลจะสามารถมองเห็นว่าสิ่งที่เขาให้ค่าใหม่นี้มีส่วนสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับค่านิยม ที่เขามีอยู่เดิม หรือที่กำลังจะมีต่อไปอย่างไรบ้าง การเกิดความคิดนี้อาจจะออกมาในลักษณะ เป็นนามธรรมหรือออกมาในรูปสัญลักษณ์ก็ได้ ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การพยายาม ที่แสดงให้เห็นถึงลักษณะของสิ่งของบางอย่าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับศิลปะที่เขานิยมชมชอบ

4.2 การจัดระบบของค่านิยม ในขั้นนี้บุคคลจะนำค่านิยมต่าง ๆ ที่เขามีอยู่มาจัดระบบ อาจเป็นการเรียงลำดับ โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของค่านิยมเหล่านั้น ซึ่งจะเป็นที่มา ของการกำหนดปรัชญาของชีวิตของบุคคลนั้น หรืออาจจะออกมาในรูปแบบสังเคราะห์ ค่านิยมต่าง ๆ

และจากการสังเคราะห์นี้บุคคลนั้นก็จะได้ค่านิยมใหม่สำหรับตัวเองขึ้นมา ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การวางแผนเกี่ยวกับการพักผ่อนของตนเอง เพื่อเป็นเกณฑ์ในการปฏิบัติและให้เกิดความสมดุลกับกิจกรรมอื่น ๆ ที่มี (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2538, หน้า 26 อ้างถึงใน เชิดชัย โชติสุทธิ, 2543, หน้า 21)

5. การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a value or value complex) พฤติกรรมนี้ ถือว่าเป็นส่วนประกอบหนึ่งของกระบวนการซึมซับ ในขั้นนี้ “ค่านิยม” ต่าง ๆ จะอยู่ในส่วนประกอบของค่านิยมต่าง ๆ ของบุคคล เพราะถือว่าบุคคลมีค่านิยมหลายชนิดและบุคคลก็จัดอันดับค่านิยมเหล่านั้น อาจเรียงลำดับจากที่สูงสุดถึงด้อยสุด ที่เราเรียกว่า “ลำดับค่านิยม” ค่านิยมเหล่านี้จะเป็นตัวควบคุมพฤติกรรมของบุคคล เชื่อกันว่าบุคคลจะแสดงปฏิกิริยาหรือพฤติกรรมต่าง ๆ โดยมีผลจากค่านิยมที่เขามีหรือรับเอาไว้ พฤติกรรมในขั้นนี้มีส่วนประกอบสองส่วน คือ

5.1 การวางหลักทั่วไป (Generalized set) พฤติกรรมในขั้นนี้แสดงให้เห็นถึงความพร้อมที่จะปฏิบัติสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือในแนวทางใดแนวทางหนึ่ง อาจเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่รู้ตัว แต่เป็นสิ่งที่จะเป็นแนวทางของการปฏิบัติบางอย่าง หลักทั่วไปที่จะเกิดขึ้นนี้จะปรากฏฐานของบุคคลในการที่จะแก้ไข หรือควบคุมปัญหาต่าง ๆ ในสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคลนั้น และเป็นรากฐานให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างของพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ ความพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขกฎเกณฑ์ต่าง ๆ และเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติบางอย่างตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2538, หน้า 26)

5.2 การแสดงลักษณะ (Characterization) พฤติกรรมในขั้นนี้เป็นพฤติกรรมขั้นสูงสุดของกระบวนการซึมซับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหรือสังเกตได้โดยบุคคลอื่น การแสดงลักษณะนี้จะเป็นสิ่งที่ค่อนข้างถาวร ซึ่งสืบเนื่องมาจากค่านิยมที่บุคคลนั้นยึดมั่นอยู่ พฤติกรรมในขั้นนี้อาจจะแสดงให้เห็นโดยผู้เรียน ผ่านกระบวนการเรียนรู้ ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การสร้างปรัชญาชีวิตสำหรับตัวเอง การคิดกฎต่าง ๆ ในการปฏิบัติตน โดยพิจารณาถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรมจรรยา และด้านหลักประชาธิปไตย

5.3 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติ หรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ในสถานการณ์หนึ่ง ๆ หรืออาจจะเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ แต่คาดคะเนว่าอาจจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมการแสดงออกนี้เป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่เป็นเป้าหมายของการศึกษาที่จะต้องอาศัยพฤติกรรมระดับต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วเป็นส่วนประกอบ พฤติกรรมด้านนี้

เมื่อแสดงออกมาจะสามารถประเมินได้ง่าย แต่กระบวนการจะก่อให้เกิดพฤติกรรมนี้ต้องอาศัยระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน (เชดชัย โชติสุทธิ, 2543, หน้า 22)

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ (Human behavior theory)

พฤติกรรมเป็นกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งบุคคลแสดงออกโดยผู้อื่นอาจเห็นได้ เช่น การยิ้ม การเดิน หรือผู้อื่นอาจเห็นได้ยาก ต้องใช้เครื่องมือช่วย เช่น การเต้นของหัวใจ พฤติกรรมทุกอย่างที่บุคคลแสดงออกมานั้น มีผลมาจากการเลือกปฏิกิริยาตอบสนองที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์นั้น ๆ พฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ จะมีพื้นฐานมาจากความรู้และทัศนคติที่คอยผลักดันให้เกิดพฤติกรรม ซึ่งแต่ละคนจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันออกไป เนื่องจากได้รับความรู้จากแหล่งต่าง ๆ ไม่เท่ากัน มีการตีความสารที่รับมาไปคนละทิศคนละทาง ทำให้เกิดการเรียนรู้และการสั่งสมประสบการณ์ในเรื่องความรู้ที่ไม่เท่ากัน

นักจิตวิทยามักสนใจศึกษาเกี่ยวกับความรู้สึกภายในจิตใจของมนุษย์ เช่น ทัศนคตินำไปสู่พฤติกรรมของมนุษย์อย่างไร ซึ่งเมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ภายในจิตใจของมนุษย์แล้ว สิ่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ พฤติกรรมของมนุษย์ที่แสดงออกต่อผู้อื่น (ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ, 2534)

องค์ประกอบของพฤติกรรม

Cronbach (1963, pp. 68-70) ได้อธิบายว่าพฤติกรรมของบุคคลจะเกิดขึ้นจากองค์ประกอบ 7 ประการ ดังนี้

1. ความมุ่งหมาย (Goal) เป็นความต้องการหรือวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดกิจกรรม คนเรามีพฤติกรรมเกิดขึ้นก็เพราะต้องการตอบสนองความต้องการของตนเอง หรือต้องการทำตามวัตถุประสงค์ที่ตนได้ตั้งไว้ คนเรายังมีความต้องการหลาย ๆ อย่างในเวลาเดียวกัน และมักจะเลือกสนองตอบความต้องการที่รีบด่วนก่อนความต้องการอื่น ๆ
2. ความพร้อม (Readiness) ระดับวุฒิภาวะหรือความสามารถที่จำเป็นในการประกอบพฤติกรรมเพื่อสนองตอบความต้องการ คนเราจะมีความพร้อมในแต่ละด้านที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้น พฤติกรรมของทุกคนจึงไม่จำเป็นต้องเหมือนกัน และไม่สามารถจะประกอบพฤติกรรมได้ทุกรูปแบบ
3. สถานการณ์ (Situation) คนเรายังจะประกอบพฤติกรรมที่ตนเองต้องการ เมื่อมีโอกาสหรือสถานการณ์นั้น ๆ เหมาะสมสำหรับการประกอบพฤติกรรม
4. การแปลความหมาย (Interpretation) แม้จะมีโอกาสในการประกอบพฤติกรรมแล้ว คนเรายังมักจะประเมินสถานการณ์ หรือคิดพิจารณาก่อนที่จะทำพฤติกรรมนั้น ๆ ลงไป เพื่อให้พฤติกรรมนั้นมีความเสี่ยงน้อยที่สุด และสามารถที่จะตอบสนองความต้องการของเขาได้มากที่สุด

5. การตอบสนอง (Respond) หลังจากได้แปลความหมาย หรือได้ประเมินสถานการณ์แล้ว พฤติกรรมก็จะถูกกระทำตามวิธีการที่ได้เลือกในขั้นตอนของการแปลความหมาย

6. ผลที่ได้รับ (Consequence) เมื่อประกอบพฤติกรรมไปแล้ว ผลที่ได้จากการกระทำนั้น ๆ อาจตรงกับความต้องการ หรืออาจจะไม่ตรงกับความต้องการที่ตนเองได้คาดหวังไว้

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง (Reaction to threat) เมื่อคนเราไม่สามารถตอบสนอง ความต้องการของตนเองได้ก็จะประสบกับความผิดหวัง ซึ่งเมื่อเกิดความผิดหวังแล้ว คน ๆ นั้น ก็อาจจะกลับไปแปลความหมายใหม่ เพื่อที่จะหาวิธีที่จะสนองความต้องการของตนเองใหม่ จากแนวคิดดังกล่าว สรุปได้ว่า พฤติกรรมมนุษย์นั้นจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่างด้วยกัน ได้แก่ เป้าหมาย ความพร้อม สถานการณ์ การแปลความหมาย การตอบสนอง ผลลัพธ์ที่ตามมา และปฏิกริยาต่อความผิดหวัง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นทั้งสิ้น นับว่าเป็นเงื่อนไขที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมของมนุษย์นั่นเอง

ประเภทของพฤติกรรม

สุภัททา ปินทะแพทย์ (2542, หน้า 2-5) ได้แบ่งประเภทของพฤติกรรมที่เกิดขึ้น ในลักษณะต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. พิจารณาจากพฤติกรรมที่ปรากฏด้วยการสังเกต พฤติกรรมภายนอก (Overt) คือ พฤติกรรมที่ปรากฏเห็นได้อย่างชัดเจน และพฤติกรรมภายใน (Covert) คือ พฤติกรรมที่ไม่ปรากฏ ให้สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน

2. พิจารณาจากแหล่งที่เกิดพฤติกรรม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในร่างกาย เมื่อบุคคล มีวุฒิภาวะเป็นพฤติกรรมความพร้อมที่เกิดขึ้น โดยมีธรรมชาติเป็นตัวกำหนดให้เป็นไปตามเผ่าพันธุ์ และวงจรชีวิตและพฤติกรรมที่เกิดขึ้น โดยมีสิ่งแวดล้อมเป็นตัวกระตุ้น เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้น เนื่องจากประสบการณ์ ซึ่งก่อให้เกิดการเรียนรู้ขึ้น

3. พิจารณาจากภาวะทางจิตของบุคคล พฤติกรรมที่กระทำโดยรู้ตัว (Conscious) เป็นพฤติกรรมที่อยู่ในระดับจิตสำนึก และพฤติกรรมที่กระทำโดยไม่รู้ตัว (Unconscious) เป็นพฤติกรรมที่อยู่ในระดับจิตไร้สำนึก หรือจิตใต้สำนึก หรือเรียกอีกอย่างว่า พฤติกรรมที่ขาดสติสัมปชัญญะ

4. พิจารณาจากแหล่งพฤติกรรมการแสดงออกของอินทรีย์ พฤติกรรมทางกายภาพ (Physiological activities) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกโดยใช้อวัยวะของร่างกายอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การเคลื่อนไหวร่างกายด้วยแขนหรือขา การปรับเปลี่ยนอริยาบถของร่างกาย การพยักหน้า การโคลงตัว เป็นต้น และพฤติกรรมทางจิตใจ (Psychological activities) เป็นพฤติกรรมที่อยู่ในระดับ ความคิด ความเข้าใจ หรือเกิดอารมณ์ เป็นต้น

5. พิจารณาจากการทำงานของระบบประสาท พฤติกรรมที่ควบคุมได้ (Voluntary) เป็นพฤติกรรมที่อยู่ในความควบคุมและการสั่งการด้วยสมอง จึงสามารถแสดงพฤติกรรมได้ตามที่ต้องการ และพฤติกรรมที่ควบคุมไม่ได้ (Involuntary) เป็นพฤติกรรมการทำงานของระบบร่างกายที่เป็นไปโดยอัตโนมัติ เช่น กิริยาสะท้อน สัญชาตญาณ และการทำงานของระบบอวัยวะภายใน เป็นต้น จากแนวคิดข้างต้นชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรมของมนุษย์แบ่งออกได้ 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ พฤติกรรมที่เกิดจากภาวะทางกาย และพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากสภาวะทางจิตใจ ซึ่งมีทั้งประเภทที่รู้ตัวและไม่รู้ตัว แบ่งออกเป็นที่ควบคุมได้ และแบบที่ไม่สามารถควบคุมได้

สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์

ซุคา จิตพิทักษ์ (2525, หน้า 59-66) ได้อธิบายว่าสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์มี 2 ประเภท คือ

1. ลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์แต่ละคน ประกอบด้วย

1.1 ความเชื่อ หมายถึง การที่บุคคลคิดว่าการกระทำบางอย่าง หรือปรากฏการณ์บางอย่าง หรือสิ่งของบางอย่าง หรือคุณสมบัติของสิ่งของ หรือของบุคคลบางอย่างมีอยู่จริง หรือเกิดขึ้นจริง ๆ กล่าวโดยสรุป คือ การที่บุคคลหนึ่งคิดถึงอาจจะดีในแง่ข้อเท็จจริงได้ แต่ถ้าเขาคิดว่าความจริงเป็นเช่นนั้นแล้ว นั่นคือ ความเชื่อของเขา

1.2 ก่านิยม หมายถึง แนวความคิดทั้งที่เห็นได้อย่างชัดเจนและไม่เด่นชัด ซึ่งเป็นลักษณะพิเศษของบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มหนึ่งเกี่ยวกับว่าจะอะไรเป็นสิ่งดี ซึ่งเป็นความคิดที่มีอิทธิพลให้บุคคลเลือกกระทำอันใดอันหนึ่งที่มีอยู่หลายวิธี หรือเลือกเป้าหมายอันใดอันหนึ่งจากหลาย ๆ อันที่มีอยู่

1.3 ทักษะคิดหรือเจตคติ ทักษะคิดเป็นแนวโน้มหรือขั้นเตรียมพร้อมของพฤติกรรม นักจิตวิทยาบางท่านเรียกว่า ทักษะคิดเป็นการตอบสนองสิ่งเร้าทางจิตใจ ซึ่งคล้ายกับการตอบสนองทางร่างกายต่างกัน แต่ว่ายังไม่ได้ออกกำลังกายเท่านั้น (จิตทยา สุวรรณะชญ, 2517, หน้า 223) ทักษะคิดแม้จะเป็นผู้กำหนดทิศทางของพฤติกรรม แต่ทักษะคิดมิได้กำหนดเวลาที่ควรแสดงพฤติกรรม ทั้งยังมีได้กำหนดว่า ควรแสดงพฤติกรรมมากน้อยเพียงใด สิ่งที่กำหนดเวลาและปริมาณของพฤติกรรมนั้น เรียกว่า แรงจูงใจ ดังนั้น ทักษะคิดจึงเป็นผู้วางแนวหรือทิศทางให้แรงจูงใจ และแรงจูงใจเป็นผู้กำหนดพฤติกรรมอีกทอดหนึ่ง

1.4 บุคลิกภาพ เป็นสิ่งที่บอกว่าบุคคลจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์หนึ่ง ๆ การอธิบายว่าบุคลิกภาพได้มาอย่างไรนั้น จะต้องอาศัยทฤษฎีทางจิตวิทยา หรือทฤษฎีการเรียนรู้ มาอธิบายหลักของทฤษฎีนี้บ่งว่าคนหรือสัตว์ก็ตาม ถ้าพฤติกรรมใดนำมาซึ่งรางวัล สัตว์ หรือคน สถานการณ์หนึ่ง ๆ การอธิบายว่าบุคลิกภาพได้มาได้อย่างไรนั้น จะมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรม

แบบนั้นเมื่อมีโอกาส แต่ถ้าพฤติกรรมใดนำมาซึ่งการลงโทษ สัตว์หรือคนนั้นจะมีแนวโน้มที่จะไม่ทำเช่นนั้นอีก

2. กระบวนการอื่น ๆ ทางสังคม ซึ่งไม่เกี่ยวกับลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์ สามารถแบ่งเป็นประเด็นได้ ดังนี้

2.1 สิ่งกระตุ้นพฤติกรรม (Stimulus object) และความเข้มข้นของสิ่งกระตุ้นพฤติกรรม (Strength of stimulus object) พฤติกรรมจะเกิดขึ้นไม่ได้ ถ้าไม่มีสิ่งกระตุ้นพฤติกรรม สิ่งกระตุ้นพฤติกรรมนั้นเป็นอะไรก็ได้ เช่น อาหาร เสียงปืน คำสบประมาท ฯลฯ

2.2 สถานการณ์ (Situation) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นบุคคลและไม่ใช่บุคคล ซึ่งอยู่ในสถานะที่บุคคลกำลังจะมีพฤติกรรม

จากแนวคิดเรื่องพฤติกรรมข้างต้น ทำให้ทราบว่า พฤติกรรมจะมีพื้นฐานมาจากความรู้ และทัศนคติที่คอยผลักดันให้เกิดพฤติกรรม ซึ่งในแต่ละบุคคลจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันออกไป สืบเนื่องมาจากการได้รับความรู้จากแหล่งต่าง ๆ ไม่เท่ากัน รวมถึงการตีความหมายของสารที่ได้รับมา ไปคนละทิศคนละทางอีกด้วย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การสื่อสารผ่านสื่อต่าง ๆ มีประโยชน์ในการทำให้บุคคลมีความรู้ นำความรู้ที่ได้มาสร้างทัศนคติ สุดท้ายจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคล สามารถนำแนวคิดที่ได้มาเป็นอ้างอิงในการสรุปผลการศึกษาในด้านแนวโน้มการเกิดพฤติกรรมของบุคคลว่าต้องอาศัยปัจจัยในด้านใดบ้างที่มีส่วนให้แต่ละบุคคลมีแนวโน้มการเกิดพฤติกรรมจากการเปิดรับข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ จึงมีพฤติกรรมการแสดงออกที่แตกต่างกัน

แนวคิดเกี่ยวกับความรู้

แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้

คำว่า “ความรู้” (Knowledge) เป็นนามธรรม ซึ่งนักวิชาการหลาย ๆ ท่านได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

Hotper (1985 อ้างถึงใน มาโนช เวชพันธ์, 2532, หน้า 15-16) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้ นับเป็นขั้นแรกของพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการจดจำ ซึ่งอาจจะโดยการนึกได้ มองเห็น ได้ยิน หรือ ได้ฟัง ความรู้นี้เป็นหนึ่งในขั้นตอนของการเรียนรู้ โดยประกอบไปด้วย คำจำกัดความหรือความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง วิธีการแก้ไขปัญหา และมาตรฐาน เป็นต้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ความรู้เป็นเรื่องของการทำอะไรได้ ระลึกได้ โดยไม่จำเป็นต้องใช้ความคิดที่ซับซ้อนหรือใช้ความสามารถของสมองมากนัก ด้วยเหตุนี้ การจำได้จึงถือว่าเป็นกระบวนการที่สำคัญในทางจิตวิทยา และเป็นขั้นตอนที่นำไปสู่พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ในการวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การประเมินผล ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ได้ใช้ความคิดและความสามารถ

ทางสมองมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนความเข้าใจ (Comprehension) นั้น ฮอสเปอร์ ชี้ให้เห็นว่าเป็นขั้นตอนต่อมาจากความรู้ โดยเป็นขั้นตอนที่จะใช้ความสามารถของสมองและทักษะในขั้นที่สูงขึ้นจนถึงระดับของการสื่อความหมาย ซึ่งอาจเป็นไปได้โดยการใช้ปากเปล่า ข้อเขียนภาษา หรือการใช้สัญลักษณ์ โดยมักเกิดขึ้นหลังจากที่บุคคลได้รับข่าวสารต่าง ๆ แล้ว อาจจะโดยการฟัง การเห็น การได้ยิน หรือเขียน แล้วแสดงออกมาในรูปของการใช้ทักษะหรือการแปลความหมายต่าง ๆ เช่น การบรรยายข่าวสารที่ได้ยินมาโดยคำพูดของตนเอง หรือการแปลความหมายจากภาษาหนึ่งไปยังอีกภาษาหนึ่ง โดยคงความหมายเดิมเอาไว้ หรืออาจเป็นการแสดงความคิดเห็นหรือข้อสรุป หรือการคาดคะเนก็ได้

Davenport and Laurence (1998 อ้างถึงใน มาโนช เวชพันธ์, 2532, หน้า 16) ได้ให้ความหมายของคำว่า ความรู้ คือ “สารสนเทศผนวกกับประสบการณ์ บริบท การตีความ และการไตร่ตรอง ความรู้เป็นรูปแบบที่มีมูลค่าสูงของสารสนเทศที่พร้อมจะถูกนำไปใช้ เพื่อการตัดสินใจและการกระทำต่าง ๆ”

Good (1973, p. 325) ได้ให้ความหมายของความรู้ว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง (Facts) ความจริง (Truth) กฎเกณฑ์และข้อมูลต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับและรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์ต่าง ๆ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (1526 อ้างถึงใน อักษร สวัสดิ์, 2542, หน้า 26) ได้ให้คำอธิบายว่า ความรู้เป็นพฤติกรรมขั้นต้นที่ผู้เรียนรู้เพียงแต่เกิดความจำได้ โดยอาจจะเป็นการนึกได้หรือโดยการมองเห็น ได้ยิน จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ โครงสร้าง และวิธีแก้ไขปัญหา ส่วนความเข้าใจอาจแสดงออกมาในรูปแบบของทักษะด้าน “การแปล” ซึ่งหมายถึง ความสามารถในการเขียนบรรยายเกี่ยวกับข่าวสารนั้น ๆ โดยใช้คำพูดของตนเอง และ “การให้ความหมาย” ที่แสดงออกมาในรูปของความคิดเห็นและข้อสรุป รวมถึงความสามารถในการ “คาดคะเน” หรือการคาดหมายว่าจะเกิดอะไรขึ้น

วิชัย วงศ์ใหญ่ (2537, หน้า 130) ได้ให้ความหมายความของ “ความรู้” ไว้ว่า ความรู้เป็นพฤติกรรมเบื้องต้นที่ผู้เรียนสามารถจำได้ หรือระลึกได้ โดยการมองเห็น ได้ยิน ความรู้ในขั้นนี้คือ ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ คำจำกัดความ เป็นต้น

อนุชา เทวราชสมบูรณ์ (2545, หน้า 18) ความหมายของ “ความรู้” (knowledge) หมายถึง สิ่งที่สั่งสมมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้าหรือประสบการณ์ รวมทั้งความสามารถเชิงปฏิบัติ และทักษะ ความเข้าใจ หรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์ สิ่งที่ได้มาจากการได้ยิน ได้ฟัง การคิด หรือการปฏิบัติองค์วิชาในแต่ละสาขา

โสภา ชูพิชัยกุล และอรทัย ชื่นมนุชย์ (2543, หน้า 31) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้เป็นการรับรู้ จำและเข้าใจเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัย เกิดจากประสบการณ์

อนันต์ ศรีโสภา (2545, หน้า 14-15) ได้ให้ความหมายของคำว่า ความรู้ คือ ส่วนหนึ่งของความสามารถทางพุทธิปัญญา (Cognitive domain) ซึ่งประกอบด้วย ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล

ชวาล แพรรัตนกุล (2546, หน้า 201) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้เป็นการแสดงออกทางสมรรถภาพทางด้านสมอง ด้านความจำ โดยใช้วิธีให้ระลึกออกมาเป็นหลัก

กล่าวโดยสรุป ความรู้ หมายถึง การรับรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ เรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับสิ่งเฉพาะเรื่อง หรือเรื่องทั่ว ๆ ไปที่มนุษย์ได้รับรู้จากประสาทสัมผัสทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสิ่งเร้า และการรับรู้เหล่านั้นต้องชัดเจนและต้องอาศัยเวลา

ระดับความรู้

ตามทฤษฎีของบลูม (Bloom, 1956, pp. 62-197) ได้แยกระดับความรู้ไว้ 6 ระดับ คือ

1. ความรู้ (Knowledge) หมายถึง การเรียนรู้ที่เน้นถึงการจำและการระลึกได้ถึงความคิด วัตถุ และปรากฏการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นความจำที่เริ่มจากสิ่งง่าย ๆ ที่เป็นอิสระแก่กัน ไปจนถึงความจำในสิ่งที่ยุกยักซับซ้อนและมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน

2. ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (Comprehension) เป็นความสามารถทางสติปัญญาในการขยายความรู้ ความจำ ให้กว้างออกไปจากเดิมอย่างสมเหตุสมผล การแสดงพฤติกรรมเมื่อเผชิญกับสื่อความหมาย และความสามารถในการแปลความหมายการสรุปหรือการขยายความสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

3. การนำไปใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำความรู้ (Knowledge) ความเข้าใจ หรือความคิดรวบยอด (Comprehension) ในเรื่องใด ๆ ที่มีอยู่เดิมไปแก้ไขปัญหาที่แปลกใหม่ของเรื่องนั้น โดยการใช้ความรู้ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง วิธีการกับความคิดรวบยอดมาผสมผสานกับความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความคิดนั้น

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถและทักษะที่สูงกว่าความเข้าใจและการนำไปปรับใช้ โดยมีลักษณะเป็นการแยกแยะสิ่งที่จะพิจารณาออกเป็นส่วนย่อยที่มีความสัมพันธ์กัน รวมทั้งการสืบค้นความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ เพื่อดูว่าส่วนประกอบปลีกย่อยนั้นสามารถเข้ากันได้หรือไม่ อันจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการรวบรวมส่วนประกอบย่อย ๆ หรือส่วนใหญ่ ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เป็นเรื่องราวอันหนึ่งอันเดียวกัน การสังเคราะห์จะมีลักษณะของการเป็นกระบวนการรวบรวมเนื้อหาสาระของเรื่องต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างรูปแบบ

หรือ โครงสร้างที่ยังไม่ชัดเจนขึ้นมาก่อน อันเป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความคิดสร้างสรรค์ภายในขอบเขตของสิ่งที่กำหนดให้

6. การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินเกี่ยวกับความคิด ค่านิยม ผลงาน คำตอบ วิธีการ และเนื้อหาสาระ เพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง โดยมีกำหนด (Criteria) เป็นฐานในการพิจารณาตัดสิน การประเมินผล จัดได้ว่าเป็นขั้นตอนที่สูงสุดของพุทธิลักษณะ (Characteristics of cognitive domain) ที่ต้องใช้ความรู้ความเข้าใจ

อนันต์ ศรีโสภา (2545, หน้า 14-15) ได้แบ่งความรู้ออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับเนื้อหาวิชา ได้แก่ ความหมายของคำต่าง ๆ ความเป็นจริงที่เกี่ยวกับเวลา เหตุการณ์ บุคคล สถานที่
2. ความรู้เกี่ยวกับวิธีและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น ลักษณะแบบแผนต่าง ๆ กฎเกณฑ์ ระเบียบ วิธีดำเนินงานของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
3. ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวความคิดและโครงสร้างของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การบรรยายคุณค่า พยากรณ์ หรือตีความหมายสิ่งที่เราสังเกตเห็น และความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง

การวัดความรู้

ชวาล แพรรัตนกุล (2546, หน้า 201-205) กล่าวว่า การวัดความรู้ คือ การวัดสมรรถภาพทางสมองด้านการระลึกออกของความจำนั่นเอง เป็นการวัดเกี่ยวกับเรื่องราวที่เคยมีประสบการณ์หรือเคยรู้เห็นและทำมาก่อนทั้งสิ้น การวัดความรู้ความสามารถสร้างคำถามวัดสมรรถภาพด้านนี้ได้หลายลักษณะด้วยกัน ลักษณะของคำถามก็แตกต่างกันออกไปตามชนิดของความรู้ ความจำ แต่ก็จะมีลักษณะร่วมกันอยู่อย่างหนึ่ง คือ เป็นคำถามที่ให้ระลึกถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาที่จำได้ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของคำศัพท์ นิยาม ระเบียบแบบแผน หรือหลักการ และทฤษฎีต่าง ๆ

การจัดการความรู้ (Knowledge management) หมายถึง กระบวนการที่ดำเนินร่วมกันโดยผู้ปฏิบัติงานในองค์กรหรือหน่วยงานย่อยขององค์กร เพื่อสร้างและใช้ความรู้ในการทำงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ดีกว่าเดิม มีเป้าหมายในการพัฒนางานและคน โดยใช้ความรู้และการทำงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ดีกว่า มีเป้าหมายในการพัฒนางานและคน โดยใช้ความรู้และการจัดการความรู้

กระบวนการจัดการความรู้ (Knowledge management process)

1. ค้นหาความรู้ (Knowledge identification) โดยการค้นหาความรู้ที่องค์กรจำเป็นต้องมี และมีการวิเคราะห์แหล่งความรู้ที่มีอยู่นำมาใช้ประโยชน์
2. การสร้างและแสวงหาความรู้ (Knowledge creation and acquisition) โดยการสร้างแหล่งต่าง ๆ ที่กระจัดกระจายทั้งภายใน/ ภายนอก เพื่อจัดทำเนื้อหาให้ตรงกับความต้องการ

3. การจัดความรู้ให้เป็นระบบ (Knowledge organization) โดยการแบ่งชนิดและประเภทของความรู้ เพื่อจัดทำระบบให้ง่าย สะดวกต่อการค้นหา และใช้ปฏิบัติงาน

4. การประมวลและการกลั่นกรองความรู้ (Knowledge codification and refinement) โดยการจัดรูปแบบและ “ภาษา” ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งองค์กร ปรับปรุง เรียบเรียงเนื้อหาให้ทันสมัย และตรงกับความต้องการ

5. การเข้าถึงความรู้ (Knowledge access) โดยใช้ความสามารถในการเข้าถึงความรู้ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ในเวลาที่ต้องการ

6. การแบ่งปันแลกเปลี่ยนความรู้ (Knowledge sharing) โดยจัดทำเอกสารฐานความรู้ ชุมชนนักปฏิบัติ ระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) และการสับเปลี่ยนงาน (Job relation)

7. การเรียนรู้ (Learning) โดยนำความรู้ไปใช้ในการตัดสินใจ แก้ปัญหา และปรับปรุงองค์กร

แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร

นายแพทย์วิจิตร บุญยโศตระ กล่าวว่า อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อาจทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้ โดยที่เราไม่ต้องการ

องค์การอนามัยโลกให้คำจำกัดความว่า อุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยยานพาหนะ หรือล้อเลื่อน หรือยานพาหนะ (Vehicle) เคลื่อนที่อย่างน้อยหนึ่งคัน และก่อให้เกิดความบาดเจ็บหรือทำลายทรัพย์สิน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้มีการศึกษาเรื่องราวเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และกล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยทั่วไปว่า ประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ 4 ส่วน คือ

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

ปัจจัยเกี่ยวกับคนเป็นส่วนสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล ทั้งอายุ เพศ และประสบการณ์ขับขี่รถ สภาพพรด สภาพจิตใจ การได้รับยาหรือสารต่าง ๆ รวมทั้งที่สำคัญที่สุด คือ พฤติกรรมของคน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคน ประกอบด้วย

1.1 ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสภาพการณ์ต่าง ๆ กัน ดังนั้น กฎหมายจึงเข้มงวดต่อการขับขี่ ยวดยาน โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่รถส่วนบุคคล และผู้มีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตใบขับขี่รถสาธารณะได้ การมีสิทธิสอบขอรับใบขับขี่รถ มิใช่จะเป็นการรับรองว่าจะเป็นการขับขี่รถเป็น โดยถูกต้องตาม

กฎหมายและมีความปลอดภัย จากการศึกษาปัจจัยที่มีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับองค์ประกอบเหล่านี้ คือ

1.1.1 อายุ บุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจราจร มักจะเป็นบุคคลที่มีอายุอยู่ในกลุ่มที่ต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งวัยดังกล่าวนี้เป็นวัยหนุ่มสาวที่คึกคะนอง สนุกสนาน มีความแข็งแรง และเชื่อมั่นในตัวเอง จึงมักขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดความรอบคอบ มีความประมาทจนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และผู้ขับขี่ที่มีอายุเกิน 65 ปี ก็อาจประสบภัยบนถนนมากเช่นกัน เพราะมีการตอบสนองช้าในการรับรู้ มีความเฉื่อยชา ตกใจง่าย

1.1.2 เพศ เป็นปัจจัยที่ยอมรับกันทั่วไปว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร สำหรับในประเทศไทย พบว่า เพศชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่เพศชายขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าเพศหญิง และมีการขับขี่เป็นระยะทางไกล ๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่า

1.1.3 สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรง มีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ภาวะการณืได้ยืมการมองเห็นจะมีผลต่อการรับรู้หรือการตัดสินใจต่าง ๆ สภาพร่างกายที่พิการ ทูพพลภาพหรือไม่สามารถใช้อวัยวะต่าง ๆ เช่น แขน ขา ได้อย่างปกติ เหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1.1.4 สภาพทางจิต ภาวะความเครียด ความกดดันต่าง ๆ ของจิตใจ ภาวะอารมณ์วิตกกังวล อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น มีความชะล่าใจ ฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามสิทธิของทาง ขาดกลยุทธ์ในการขับขี่ยานพาหนะ

1.1.5 ยานบางประเภทที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยาประเภทกระตุ้นประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน มีผลให้เบื่ออาหาร น้ำหนักลด นอนไม่หลับ เกิดอาการประสาทหลอน แต่เมื่อยาหมดฤทธิ์จะรู้สึกง่วงนอนมากทันที ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับขี่เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมียาประเภทที่ทำให้ง่วงนอน จึงไม่ควรรับประทานขณะขับรถ เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดันโลหิต เป็นต้น แอลกอฮอล์และยาที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการทำงานของประสาท แอลกอฮอล์เป็นสารออกฤทธิ์ กัดการทำงานของประสาทส่วนกลาง คือ สมองส่วนใหญ่ที่ควบคุมการทำงานของร่างกายและสติสัมปชัญญะ ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจตอบสนองสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ จะใช้เวลามากขึ้น ประสาทตาจะหย่อนสมรรถภาพ มีผลทำให้เกิดการรับรู้ภาพ แสง และสีต่าง ๆ ช้าลง อาณาเขตของการมองแคบลง ทำให้เห็นภาพการจราจรไม่มากพอ และการคาดคะเนระยะผิดไป การประสานของประสาทและกล้ามเนื้อจะแย่ง ทำให้การบังคับรถลำบากขึ้น และประสาทการทรงตัวขณะที่ขับขี่ยานพาหนะสองล้อเสื่อมสภาพลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ได้ง่าย เมื่อดื่มสุรามาก ๆ จะเกิดอาการง่วง หลับใน และความคิด ความจำเสื่อม การตัดสินใจช้า อาจทำให้หมดสติ และเป็นอันตรายถึงตายได้

1.2 ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ และโดยธรรมชาติของคนโดยสาร การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้นจะมีก็ต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ แต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอ้อมนั้น ได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความเครียดและขับรถเร็ว

1.3 คนเดินเท้า จัดเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย แต่คนเดินเท้าบางส่วนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การข้ามถนนนอกทางข้าม หรือการลงมาเดินบนถนนแทนที่จะเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาค่ำคืน จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายมาก

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ประกอบด้วย ชนิดของยานพาหนะ ขนาดของยานพาหนะ สภาพการใช้งานของยานพาหนะ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ สภาพยานพาหนะที่มีความชำรุดบกพร่อง เช่น ระบบไฟเสีย ทำให้ไม่สามารถให้สัญญาณการจราจรได้ ระบบห้ามล้อที่ชำรุด ทำให้ไม่สามารถหยุดยานพาหนะในขณะที่ต้องการได้ สภาพยางที่บวมหรือแตก การไม่มีกระจกมองหลัง หรือมีแล้วใช้การไม่ได้ ทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน เป็นต้น นอกจากนี้ การใช้ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่เหมาะสม เช่น การบรรทุกหนักเกินไป การบรรทุกของยื่นล้ำเกินไป ระบบไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน รวมทั้ง การขอยืมรถผู้อื่น ไปใช้ ทำให้ไม่ทราบจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องของรถ ล้วนแล้วแต่มีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนน

ปัจจัยเกี่ยวกับถนน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจรไปมาอยู่หลายประเด็น เช่น ลักษณะพื้นผิวการจราจร ถนนหนทางที่มีผิวการจราจรที่ขรุขระ ชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ ผุพัง หรือพื้นผิวจราจรที่วัสดุที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้พื้นผิวจราจรมีหลายลักษณะ เช่น มีทั้งแบบคอนกรีตและแบบลาดยาง ผิวทางไม่เรียบ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่อย่างไรก็ตาม บนพื้นผิวนถนนที่เรียบ ขับขี่สบาย ก็อาจมีผลให้เกิดความสะควก คล่อง และขับขี่โดยประมาทได้เช่นกัน

3.1 ไหล่ทาง อันได้แก่ พื้นผิวด้านข้างถนน ซึ่งมีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้เช่นกัน ไหล่ทางที่แคบ มีสิ่งกีดขวาง มีต้นไม้ หรือไม่มีไหล่ทางเลย ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าไหล่ทางที่กว้าง โล่ง และไม่มีสิ่งกีดขวาง

3.2 เครื่องกันทาง โดยปกติจุดมุ่งหมายของเครื่องกันข้างทางก็คือ การป้องกันรถไม่ให้วิ่งออกนอกเส้นทางและเกิดอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่เตือนผู้ขับขี่ให้ระวังตัว การไม่มีเครื่องกันข้างทางก็อาจทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้

3.3 จำนวนช่องทางเดินรถและความกว้างของช่องทางเดินรถ ช่องทางเดินรถที่มีเพียง 2 ช่องทาง คือ ขาไป 1 ช่อง ขามา 1 ช่อง จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะทำให้พื้นที่ในการใช้สัญจรไปมาน้อยลง การแซงหรือการตัดลนใจที่กะหรือคาดการณ์ไว้ผิดพลาดได้ง่าย รวมทั้งขนาดหรือความกว้างของช่องทางที่ใช้ก็มีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุเช่นกัน ขนาดช่องทางที่คับแคบ ไม่เหมาะสมทำให้รถต้องเบียดหรืออยู่ใกล้กันจนเกินไปก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.4 แนวกั้นกลางถนน ปกติจะใช้สำหรับกั้นแนวถนนที่มีการจราจรที่สวนกันไปมา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนกันและให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ทำให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุลดลง

3.5 แสงสว่าง เป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งที่สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เพราะความมืดจะทำให้เกิดความคิดพลาดในการมองเห็น ทำให้การประมาณการต่าง ๆ คลาดเคลื่อน อุบัติเหตุจึงมักเกิดขึ้นในที่ที่ไม่มีแสงสว่าง อย่างไรก็ตาม ในที่ที่มีมืดที่ต้องการใช้แสงไฟช่วย แสงไฟที่ไม่เหมาะสมทั้งไฟจากถนนและไฟจากยานพาหนะต่างก็มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

3.6 วัสดุที่ใช้ทำถนน วัสดุบางอย่างที่มีคุณสมบัติลื่น ทำให้นถนนลื่น รถไถลได้ง่าย

4. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ ตัว ได้แก่

4.1 สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หมายถึง หมอกจัด แดดจ้า แสงเข้าตา น้ำท่วม ที่ก่อให้เกิดอุปสรรคในการสัญจรไปมา

4.2 สภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น การทิ้งวัสดุขี้าวของลงเกาะเกาะในทาง การที่สภาพแวดล้อมมีมลพิษต่าง ๆ เช่น ควันท่อไอเสีย ทำให้เกิดทัศนียภาพการใช้รถไม่ดี การใช้รถที่เสียงท่อไอเสียที่ดังทำให้เสียสมาธิในการขับขี่ การไม่มีป้ายเตือนในที่ที่ไม่ปลอดภัย หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือสิ่งปกติเกิดขึ้นบนทาง เช่น มีการขุดถนนแล้วไม่ได้ทำป้ายเตือนไว้ หรือมีการทำโฆษณามากเกินไป ทำให้เสียสมาธิต่อการขับขี่ การที่มีต้นไม้แตกกิ่งก้านสาขาบังตา ทำให้มองเห็นป้ายต่าง ๆ หรือสัญญาณจราจรได้ไม่ชัดเจน เป็นต้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่มีส่วนสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้

นอกจากการเรียนรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และปัจจัยนี้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว การเรียนรู้เกี่ยวกับรถยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ย่อมลดอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น

ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในส่วนนี้จะนำเสนอความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ คุณสมบัติที่สำคัญของรถจักรยานยนต์ สภาพปัญหาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ดัดแปลงพัฒนาขึ้นมาจากรถจักรยานสองล้อ โดยการเพิ่มเครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน รถจักรยานยนต์คันแรกเข้าใจกันว่าสร้างขึ้นโดยคาร์ล เบนซ์ ในปี พ.ศ. 2429 ต่อมามีการพัฒนาให้มีความคล่องตัวมากขึ้น ความเร็วสูง รูปร่างกะทัดรัด จึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายและมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ในด้านเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ตลอดจนทหารและการป้องกันประเทศ รถจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศไทย ราวรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมหาธีรราชเจ้า รัชการที่ 6 แต่ยังไม่แพร่หลาย ได้มีการดัดแปลงเป็นรูปร่างสามล้อเครื่องเพื่อประโยชน์ในการโดยสารและบรรทุก ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อประเทศได้พัฒนาในการคมนาคม โดยเฉพาะการก่อสร้างข่ายถนนขึ้นทั่วประเทศไทย ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ก็แพร่หลายอย่างกว้างขวาง ประมาณน่าจะมีรถจักรยานยนต์ วิ่งอยู่ในประเทศถึงหกล้านคัน

2. คุณสมบัติที่สำคัญของรถจักรยานยนต์

2.1 มีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด ไม่ว่าจะถนน จะเรียบ ขรุขระ แคบหรือกว้าง คดเคี้ยวลาดชัน หรือไม่มีรถก็สามารถขับเคลื่อนผ่านไปได้ตาม ความชำนาญของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์สามารถขับเคลื่อนไปได้ในทุกภูมิภาค ทั้งในเมือง และชนบท ดังนั้น ผู้คนจึงนิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก

2.2 ความเร็วเทียบเท่ารถยนต์หรือรถที่ใหญ่กว่า ความเร็วดังกล่าวสามารถใช้ได้ในทุกสภาวะของภูมิภาค โดยเฉพาะในทางราบ ถนนดี ๆ รถจักรยานยนต์บางคันสามารถ ทำความเร็วได้ถึง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.3 ราคาไม่แพงเกินไป ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ใหม่สามารถซื้อได้ประมาณ 3-4 หมื่นบาท

2.4 ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

2.5 สามารถฝึกหัดขับเคลื่อนได้โดยง่าย ค่าใช้จ่ายในการฝึกหัดก็ไม่สูงจนเกินไป

2.6 กำลังพอที่จะบรรทุกได้ตามความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวันในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความคล่องตัวพอดีพอสมควร เมื่อบรรทุกคนหรือสิ่งของก็จะสามารถขับเคลื่อน

รถจักรยานยนต์ได้แล้ว จำนวนคนหรือสิ่งของที่บรรทุกก็พอสมควรแก่อัตราของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังนั้น จึงพบว่ามีการจักรยานยนต์บรรทุก บรรทุกคน โดยสารตามตรอกซอยหรือบรรทุกคน ในครอบครัว เนื่องจากความเร็ว ความคล่องตัว ความมีอิสระในอารมณ์ของผู้ขับขี่หนุ่มสาว ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจึงมีสูง นอกจากนี้ภาวะเศรษฐกิจและการพัฒนา บ้านเมืองด้านคมนาคม เศรษฐกิจ การเมือง สังคม ก็มีแนวโน้มว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากในอนาคต

3. สภาพปัญหาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก็เช่นเดียวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ประกอบด้วยปัญหาปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ คือ

3.1 ปัญหาที่เกี่ยวกับคน เช่น ผู้ขับขี่ขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับจราจร ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะโดยปลอดภัย ยกตัวอย่างเช่น การใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันศีรษะ พบว่า ในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น มีผู้ขับขี่ใช้หมวกนิรภัยมากขึ้นถึงร้อยละ 20-40 ซึ่งมักเป็นผู้ที่ได้รับการศึกษาดี มีความเข้าใจถึงคุณประโยชน์ ทราบว่าเป็นสิ่งที่ใช้ป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ ที่สมองได้ และผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บมาแล้วส่วนใหญ่จะเริ่มใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น หรือในเรื่องของการสวมรองเท้าที่มีได้ป้องกันการบาดเจ็บที่เท้า เช่น รองเท้าแตะ เป็นต้น นอกจากนี้ เรื่องของการบรรทุกผู้โดยสารสิ่งของ เช่น เด็กเล็กที่อยู่ในอ้อมอกของผู้ขับขี่บ้าง เกาะท้ายบ้าง ซ้อนสามบ้าง ลักษณะของการนั่ง เช่น การนั่งตะแคงข้างแทน การนั่งคร่อม ซึ่งมีความปลอดภัยสูงกว่า ความคุ้นเคยกับสภาพถนน การดื่มสุรา การใช้ยา สภาพร่างกายที่ไม่พร้อม เช่น ความหิว โรคประจำตัว เป็นต้น

ผู้ขับขี่ขาดความรับผิดชอบและขาดมารยาทในการใช้ถนนที่ดี ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม จะปฏิบัติต่อระเบียบก็ตามเมื่อมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจตราเข้มงวด และแม้ว่าผู้กระทำผิด ถูกจับกุมก็ยังพยายามหลีกเลี่ยง ใช้ระบบอภิสิทธิ์ เป็นต้น

3.2 ปัญหาเกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น ไม่มีการกำหนดมาตรฐานที่จะออกมาใช้งาน หรือมีสภาพบกพร่อง ขาดการตรวจสอบบำรุงรักษาก่อนการใช้งาน มักมีการดัดแปลงเพื่อความสวยงาม ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น กระจกมองหลัง หมวกนิรภัย ตะแกรง คลุมเท้า ดัดแปลงท่อไอเสีย ก่อให้เกิดเสียงดัง ดัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อเร่งความเร็วขึ้น

3.3 ปัญหาที่เกี่ยวกับถนน

3.3.1 ปัญหาการจราจรบนทางหลวง (นอกเมือง) ซึ่งประกอบไปด้วย สภาพทางเรขาคณิตทาง (Geometric condition) ที่มีมาตรฐานการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัย

ในการขับขี่ ทำให้มีความสะดวกในการเร่งความเร็ว นอกจากนี้ยังมีวัสดุที่นำมาใช้ทำผิวทาง โดยทั่วไปมักเป็นหินปูน ซึ่งมีค่าความฝืดต่ำกว่ามาตรฐาน จึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

3.3.2 ปัญหาการจราจรในเมือง การออกแบบบางเรขาคณิตยังไม่มีความมาตรฐานที่แน่นอน โดยเฉพาะบริเวณทางแยก นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการจัดรอบเวลาที่เหมาะสมของสัญญาณไฟแยก การติดตั้งสัญญาณไฟในที่ที่เหมาะสม สภาพการจราจรก็เป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่ง เช่น บนถนนมีปริมาณจราจรคับคั่ง ยวดยานบางคันใช้ความเร็วสูง เพื่อเร่งให้ไปถึงจุดหมาย อารมณ์ผู้ขับขี่ หงุดหงิด หรือในสภาพการจราจรคล่องตัว รถสามารถวิ่งเร็ว อุบัติเหตุก็เกิดขึ้นได้เช่นกัน

4. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัญหาด้านอุบัติเหตุการจราจรนั้น เป็นปัญหาสังคมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยใหญ่ ๆ 4 ประการ ตามที่กล่าวไปแล้ว คือ ปัจจัยเกี่ยวกับคน ปัจจัยเกี่ยวกับทาง ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ และปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม การควบคุม ป้องกัน หรือแก้ไขปัญหา จึงจำเป็นจะต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่าย ในสังคมที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกัน หน่วยงานที่จะต้องรับผิดชอบนั้น ประกอบด้วย

4.1 ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินงานด้านกฎหมายให้เกิดมาตรการทางสังคม ที่เข้มแข็ง รวมทั้งร่วมวางระบบให้เกิดระเบียบปฏิบัติให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถ ใช้ถนนให้ถูกวิธีเกี่ยวกับการขนส่งควบคุมการขนส่งต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพรถ ถนน ให้บุคคล มีการปฏิบัติอย่างถูกต้องในการใช้การจราจร

4.2 ด้านทางหลวงแผ่นดินและเส้นทางที่ประชาชนจะต้องใช้สัญจรไปมา เพื่อการสร้างทางบำรุงทางให้อยู่ในสภาพดี เหมาะสม ลดสภาพที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4.3 ด้านการศึกษา เพื่อจะมาให้ความรู้ ให้การศึกษาแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ในสถาบันให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ร่วมมือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในสังคม

4.4 ด้านสาธารณสุข ในการรับผิดชอบรักษาพยาบาลฟื้นฟูสภาพของผู้บาดเจ็บ ตลอดจนหาทางร่วมมือ ป้องกัน ควบคุม แก้ไขปัญหาด้านการจราจรมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น หน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ ต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการ ที่ชัดเจน มีการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ร่วมกัน การแก้ไขปัญหาจึงเป็นไปได้โดยดำเนินการตาม แนวทางการควบคุมและการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้

4.4.1 การให้สุขศึกษาและประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนให้ประชาชนเกิดความรู้ ความเข้าใจ เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ที่จะก่อให้เกิดอันตรายได้ง่าย รวมทั้งจิตสำนึก ของความปลอดภัยในการขับขี่รถให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มประชาชนในกลุ่มเสี่ยง เช่น การไม่ดื่มเหล้า หรือใช้ยาระงับประสาทก่อนการใช้รถหรือเวลาขับรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับรถดี มีน้ำใจ รับผิดชอบ ให้อภัย จิตใจสงบ เยือกเย็น ไม่ถือค่านอง เป็นต้น ลักษณะการให้สุขศึกษา

และประชาสัมพันธน์นี้อาจทำได้ทั้งโดยตรงและทางอ้อม หรือโดยในระบบการศึกษาและนอกระบบการศึกษา กล่าวคือ

4.4.1.1 ในระบบการศึกษา (Formal education) โดยสถาบันการศึกษา ในทุกระดับ ตั้งแต่อนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา วิทยาลัย เป็นต้น ต่างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ซึ่งควรจะต้องเริ่มต้นที่ครูและอาจารย์ที่จะต้องมิจิตสำนึกและความรู้เกี่ยวกับปัญหา ความรุนแรง ตลอดจนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรเสียก่อน เมื่อครูอาจารย์เหล่านี้ เกิดความรู้ความเข้าใจแล้วก็สามารถดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ ให้ความรู้แก่ผู้อื่นได้ ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างแก่นักเรียนได้ สามารถจัดหลักสูตรในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างเหมาะสม จัดกิจกรรมภายในสถาบันเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การจัดประชุม อบรม นิทรรศการ บรรยาย จัดทำโครงการรณรงค์ในเรื่องความปลอดภัย การขับขีรถอย่างถูกวิธี เป็นต้น

4.4.1.2 นอกระบบการศึกษา (Non-formal education) เป็นการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจและการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย โดยการใช้สื่อสารมวลชนต่าง ๆ เช่น การออกข่าว บทความ การโฆษณา จัดทำโปสเตอร์ แผ่นพับ การจัดโครงการรณรงค์เพื่อการขับขีที่ปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุที่สาธารณะชน การใช้รถอย่างถูกวิธี เป็นต้น

นอกจากนี้การดึงพลังกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชนให้ตระหนักในปัญหาและความสูญเสียแล้วมารวมกลุ่มรวมพลังร่วมมือกันหาทางแก้ไข ควบคุม ป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ ปลูกฝังความคิด ในการขับขีอย่างปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ

4.2 การใช้มาตรการทางกฎหมายทางสังคม โดยข้อกำหนดหรือข้อบังคับ (Enforcement) ทางจราจรที่จะให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ทั่วไป รวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ปรับปรุงกฎหมายที่ช่องโหว่ ให้มีระเบียบแบบแผนที่ดีที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียได้ เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี การสวมหมวกนิรภัย การบรรทุกเกินอัตราที่กำหนด การใช้ความเร็วเกินกฎหมาย กำหนดไว้ นอกจากนี้การที่รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมของประชาชนเป็นอย่างมาก อาจจะต้อง มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน การขับขีแก่ผู้ซื้อรถทุกราย เป็นต้น

4.3 มาตรการเกี่ยวกับทางการดูแลสภาพเส้นทางที่ใช้ให้เหมาะสมคืออยู่เสมอ เช่น ลักษณะพื้นผิวการจราจรที่ไม่ก่อให้เกิดโอกาสของการประสบอุบัติเหตุได้ง่าย ความกว้างของถนน หนทาง การมีไหล่ทาง การดูแลสิ่งกีดขวาง การจัดระบบทางเท้า การมีสัญญาณจราจรที่เหมาะสมไว้ เพื่อระมัดระวังในการขับขี การมีระบบวิศวกรรมต่าง ๆ ที่ดี การใช้ระบบไฟสัญญาณ การเดินรถ ทางเดียว หรืออื่น ๆ

4.4 มาตรการทางสิ่งแวดล้อม เป็นการดูแลในเรื่องทั่ว ๆ ไป ที่จะมีผลต่อการขับขีรดแล้วเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น การดูแลปริมาณจราจรของเส้นทางการจราจรให้เหมาะสม การปรับปรุงระบบการจราจรให้เหมาะสม การดูแลสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อการใช้ถนน เช่น ถนนที่ลื่น การมีน้ำท่วมขัง การมีต้นไม้บังตา เป็นต้น

4.5 การศึกษาวิจัย เป็นหนทางที่จะให้ทราบถึงระดับความเสียหายของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นส่วนสามารถดำเนินการป้องกันแก้ไขได้อย่างตรงจุดขึ้น สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องปฏิบัติหลายด้านโดยหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมมือกัน การควบคุมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุการจราจรทั่วไป จึงจะเป็นไปอย่างได้ผลดี

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ในส่วนนี้จะนำเสนอความหมายของหมวกนิรภัย ชนิดของหมวกนิรภัย ประโยชน์ของหมวกนิรภัย และการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและขนาดที่พอดีกับศีรษะของผู้ใช้ ซึ่งมีรายละเอียดดังที่จะได้กล่าวต่อไปนี้

1. ความหมายหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้า ในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกะโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิด อะครีโลไนไตรล์ บิวตาไดอิน-สไตรีนเทอร์พอลิเมอร์ จากการศึกษพบว่า หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานไม่ทำให้ผู้สวมใส่ลดขอบเขตการมองในทางกว้าง และระดับเสียงที่ควรจะได้ยิน และไม่ทำให้เกิดจากเจ็บปวดคอเพิ่มขึ้น

2. ชนิดของหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยมี 3 ชนิด คือ

2.1 ชนิดครึ่งศีรษะแบบมาตรฐาน รูปร่างเหมือนกะลา เมื่อสวมหมวกจะคลุมศีรษะพอดี และมีสายรัดคางเพื่อสวมให้กระชับศีรษะ สามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะบนเท่านั้น ราคาประมาณ 200-650 บาท

2.2 ชนิดเต็มศีรษะแบบเต็มใบ เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกชนิดครึ่งศีรษะ ตัวหมวกยื่นต่ำลงมาคลุมท้ายทอยด้านหลัง และมีมุมกระดูกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคางเป็นที่นิยมกันทั่วไป ราคาประมาณ 300-1,800 บาท

2.3 ชนิดเต็มหน้าแบบปิดเต็มหน้า เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้าตรงตำแหน่งตาเท่านั้น เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า เหมือนหมวกของนักรบโบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขันและมีสายรัดคางสำหรับหมวกที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมรับประกันรับรอง ราคาประมาณ 800-8,000 บาท

3. การเลือกใช้หมวกนิรภัย

3.1 ควรใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (Full shell) เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณหน้าได้ด้วย น้ำหนักเบา ราคาไม่แพงจนเกินไป เหมาะสำหรับคนไทย และควรเลือกใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)

3.2 พื้นผิวหมวกด้านนอก ควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกขึ้นในบุด้วยโพลีโอสไทรน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อควรจะต้องทดสอบโดยสวมหมวกและรัดสายรัดคางไว้ ทดลองผลักตัวหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือมากกว่านั้น ควรเลือกหมวกใบใหม่

3.3 ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ง่าย สายรัดคาง ควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม ขอบหมวกควรมีสีสด หรือมีแถบสีคาดตัดไว้ เพื่อช่วยให้คนขับรถและคนขี่รถจักรยานยนต์ ช่างเคียงสังเกตได้ง่ายขึ้น

3.4 หมวกนิรภัยและสายรัดคางไม่สามารถใช้งานได้ตลอดไป มีการเสื่อมตามอายุการใช้งาน ดังนั้น ควรเปลี่ยนหมวกทุก 3-5 ปี หรือหากเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้วก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

4. การสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย ควรสวมหมวกที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกแน่นกระชับกับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงจะสามารถลดอันตรายที่จะเกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไป จะหลุดออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

เป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับประชาชนทั่วประเทศเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีรายละเอียดดังที่ได้กล่าวต่อไป

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1.1 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกกันน็อกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

1.2 มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบกแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบกมาตรา 122 (เดิม) ดังนี้

2.1 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

2.2 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติบังคับ ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง บทบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

3. พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความใน (2) และ (3) ของมาตรา 2 แห่งพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2537 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

3.1 ในท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

3.2 ในท้องที่จังหวัดอื่น นอกจากกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป

4. กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกกันน็อก” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้างด้านหลังขากรรไกรและคาง ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใส

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอด ถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส

“หมวกนิรภัยครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ กรณีที่ได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะได้รัดคางด้วยสายรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันไม่ให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิด อุบัติเหตุ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ได้ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ น้อย พบว่า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุด ผลการวิเคราะห์ พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ พบว่า ในภาพรวม ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ น้อย มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม และผลการทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ น้อย พบว่า ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ และปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เสรี เศรษฐกร (2541) ได้ศึกษาการส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัย ขอนแก่น สวมหมวกนิรภัย ผลการศึกษาพบว่า ในการวิจัยเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น จากผลการวิจัยพบว่า มีนักศึกษาที่ขับขี่

รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเป็นจำนวนน้อย และเมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังใส่กิจกรรมแทรกแซง ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างไร

อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2546) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์มีความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของหมวกนิรภัยว่า ไม่ได้มีการบังคับใช้เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครอย่างเดียว ร้อยละ 53.0 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอวังจันทร์ ร้อยละ 59.0 มีความรู้ความเข้าใจที่ว่า อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ โดยเฉพาะสมองนั้นไม่สามารถรักษาให้หายเป็นปกติได้ เช่นเดียวกับอวัยวะอื่น ๆ นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังเข้าใจว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มีผลมาจากอวัยวะภายในบอบช้ำและเสียเลือดมาก ไม่ใช่มาจากสาเหตุที่ศีรษะได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บ ร้อยละ 77.8

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ในเรื่องของหมวกนิรภัย โดยเฉพาะในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยนั้น จำเป็นต้องสวมให้ได้ขนาดพอดีกับศีรษะ และหมวกนิรภัยจะต้องมีคุณภาพตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งจะได้นำเสนอถึงวิธีการศึกษา ได้แก่ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary research) โดยศึกษาจากหนังสือ เอกสาร วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาให้สมบูรณ์
2. การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) ศึกษาโดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ
 - 2.1 การใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชน ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่นำมาศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จำนวนประมาณ 43,495 คน

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนประชากร เทศบาลเมืองแสนสุข ปี พ.ศ. 2543-2557 (งานทะเบียนราษฎร เทศบาลเมืองแสนสุข, 2557)

ปี พ.ศ.	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	บ้าน (หลัง)	ครัวเรือน	ประชากรเพิ่มขึ้น/	เพิ่มขึ้น/
						ลดลง (คน)	ลดลง (%)
2543	18,403	20,906	39,309	17,934	6,931	-4,106	-9.46
2544	18,677	20,193	38,870	17,985	7,215	-439	-1.12
2545	19,510	21,026	40,536	18,420	7,617	1,666	4.29
2546	19,696	21,850	41,546	18,940	7,832	1,010	2.49
2547	19,886	22,588	42,474	19,626	8,083	928	2.23
2548	19,729	23,261	42,990	20,640	8,333	516	1.21

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	บ้าน (หลัง)	ครัวเรือน	ประชากรเพิ่มขึ้น/ ลดลง (คน)	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (%)
2549	19,751	23,691	43,442	21,532	8,623	452	1.05
2550	19,859	23,385	43,244	22,284	8,729	-198	-0.46
2551	20,078	24,288	44,366	23,286	8,907	1,122	2.59
2552	19,929	24,383	44,312	23,925	9,128	-54	-0.12
2553	19,773	24,067	43,840	24,691	9,354	-472	-1.07
2554	19,725	23,597	43,322	26,068	9,517	-518	-1.18
2555	19,917	23,387	43,304	28,057	9,904	-18	-0.04
2556	20,169	23,288	43,457	29,295	10,184	153	0.35
2557	20,225	23,270	43,495	29,516	10,253	38 (มกราคม)	0.09

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ซึ่งไม่รู้จำนวนประชากรที่นอนนอน โดยขออ้างอิงหนังสือความรู้เกี่ยวกับสถิติโดยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเพื่องานวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดย ลือชัย วงษ์ทอง (2557)

โดยใช้สูตรการหากลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$n = \frac{4qp}{d^2}$$

$$n = \frac{4 \times .25}{d^2}$$

เพราะฉะนั้น $n = \frac{1}{d^2}$

เมื่อ

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

P = อัตราส่วนของกลุ่มประชากรที่เรากำหนดจะสุ่ม

q = $1-p$

d = สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนที่เรากำหนด

แทนค่าในสูตรได้ดังนี้

$$n = \frac{4qp}{d^2}$$

จากโจทย์

$$p = .5, q = .5$$

$$d = 5 \text{ หรือ } .05$$

$$\text{เพราะฉะนั้น } n = \frac{4 \times .5 \times .5}{$$

$$(.05) (.05)$$

$$= \frac{1}{$$

$$0.0025$$

$$= 400 \text{ คน}$$

แสดงว่าจะต้องเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่มมาประมาณ 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ
 ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ
 ตอนที่ 3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ มีลักษณะเป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

4 หมายถึง เหมาะสม

3 หมายถึง ค่อนข้างเหมาะสม

2 หมายถึง ค่อนข้างไม่เหมาะสม

1 หมายถึง ไม่เหมาะสม

การตรวจสอบประสิทธิภาพของเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตามลำดับดังนี้

1. ศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กำหนดกรอบความคิดในการวิจัย
2. เขียนแบบสอบถามฉบับร่างตามโครงสร้างเนื้อหา
3. นำแบบสอบถามฉบับร่างให้อาจารย์ที่ปรึกษาและนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน คือ

- 3.1 รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ผู้รักษาการแทนรองอธิการบดี มหาวิทยาลัยบูรพา
- 3.2 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ผู้รักษาการแทน ผู้ช่วยอธิการบดี มหาวิทยาลัยบูรพา
- 3.3 ดร.กฤษฎา นันทเพ็ชร อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ความเที่ยงตรงของคำถามแต่ละข้อ และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไข

4. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้ว ให้อาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content validity) และความเหมาะสมของคำถาม นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) โดยทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ทดสอบหาความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability)

พฤติกรรมกรรมการสวามหวนกรนิรภัย ใช้สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach) ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.84

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด ในการแจกแบบสอบถามนั้นจะแจกให้กับประชาชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษานี้ จะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ โดยโปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้หลักสถิติดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา สูงสุด อาชีพ รายได้ต่อเดือน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา หากความถี่ ร้อยละ อธิบายลักษณะส่วนบุคคลของประชากร โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) เพื่อบอกถึงลักษณะของข้อมูลทั่วไป โดยการบรรยายเชิงพรรณนาแล้วนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำบรรยาย
2. ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด

การรับรู้ข่าวสาร และการมีหมวกนิรภัย โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา หากความถี่ ร้อยละ อธิบายลักษณะส่วนบุคคลของประชากร โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) เพื่อบอกถึงลักษณะของข้อมูลทั่วไป โดยการบรรยายเชิงพรรณนาแล้วนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำบรรยาย

3. ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีการแบ่งช่วงคะแนนในแต่ละระดับออกเป็น 4 อันดับ ได้แก่ เหมาะสม ก่อนข้างเหมาะสม ก่อนข้างไม่เหมาะสม และไม่เหมาะสม โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา หากความถี่ ร้อยละ อธิบายลักษณะส่วนบุคคลของประชากร โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) เพื่อบอกถึงลักษณะของข้อมูลทั่วไป โดยการบรรยายเชิงพรรณนาแล้วนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำบรรยาย

4. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistic) นำข้อมูลมาประมวลผล โดยการ Compute ข้อมูลด้านพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขึ้นมาใหม่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปทดสอบหาค่าความสัมพันธ์ Chi-square test ระหว่างปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

เกณฑ์การแปลความหมาย

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายไว้ 4 ระดับ โดยแบ่งช่วงคะแนนในแต่ละระดับออกเป็นอันดับค่าชั้น (Class interval) ที่มีช่วงชั้นเท่า ๆ กัน ดังนี้ (ลือชัย วงษ์ทอง, 2555, หน้า 91)

$$\begin{aligned} \text{ช่วงกว้างของอันดับค่าชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\ &= \frac{4-1}{4} \\ &= 0.75 \end{aligned}$$

เกณฑ์การแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ย มีดังนี้

ระดับค่าเฉลี่ย	ระดับพฤติกรรมกรรมการใช้หมวกนิรภัย
3.26-4.00	เหมาะสม
2.31-3.25	ค่อนข้างเหมาะสม
1.76-2.30	ค่อนข้างไม่เหมาะสม
1.00-1.75	ไม่เหมาะสม

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข” ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ประชากรที่ใช้ คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) และทดสอบค่าความสัมพันธ์ Chi-square test

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	177	43.75
หญิง	223	56.25
รวม	400	100.00
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	4	4.00
ระหว่าง 20-25 ปี	75	18.75
ระหว่าง 26-30 ปี	70	17.50
ระหว่าง 31-35 ปี	111	27.75
ระหว่าง 36-40 ปี	67	16.75
มากกว่า 40 ปีขึ้นไป	61	15.25
รวม	400	100.00

ตารางที่ 2 (ต่อ)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สถานภาพ		
โสด	138	34.50
สมรส	213	53.25
หย่า/ หม้าย	49	12.50
รวม	400	100.00
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ระดับประถมศึกษา	0	0.00
ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น	33	8.25
ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	79	19.75
ระดับอนุปริญญา/ ปวส.	96	24.00
ระดับปริญญาตรี	192	48.00
สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.00
รวม	400	100.00
อาชีพ		
รับราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12	3.00
พนักงานบริษัท/ ห้างร้านเอกชน	167	41.75
ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	117	29.25
เกษตรกร	18	4.50
รับจ้างทั่วไป	82	20.50
อื่น ๆ	4	1.00
รวม	400	100.00

ตารางที่ 2 (ต่อ)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5000 บาท	8	2.00
ระหว่าง 5,000-10,000 บาท	18	4.50
ระหว่าง 10,001-20,000 บาท	157	39.25
ระหว่าง 20,001-30,000 บาท	96	24.00
30,001 บาทขึ้นไป	121	30.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 2 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 55.75 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 44.25

อายุ พบว่า กลุ่มอายุ 31-35 ปี มากที่สุด ร้อยละ 27.75 รองลงมา เป็นผู้ที่ มีกลุ่มอายุ 20-25 ปี ร้อยละ 18.75 กลุ่มอายุ 26-30 ปี ร้อยละ 17.50 กลุ่มอายุ 36-40 ปี ร้อยละ 16.75 กลุ่มอายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.25 กลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 4.00

สถานภาพ พบว่า มีสถานภาพสมรส มากที่สุด ร้อยละ 53.25 รองลงมา มีสถานะ โสด ร้อยละ 34.50 และหย่า/ หม้าย ร้อยละ 12.25

การศึกษา พบว่า จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 48.00 รองลงมา ระดับอนุปริญญา/ ปวส. ร้อยละ 24.00 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช. ร้อยละ 19.75 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 8.25 ระดับประถมศึกษา และระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 0.00

อาชีพ พบว่า ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/ ห้างร้านเอกชน ร้อยละ 41.75 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 29.25 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 20.50 รับราชการ/ เกษตรกร ร้อยละ 4.50 พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00 และอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 1.00

รายได้ต่อเดือน พบว่า มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 39.25 รองลงมา คือ 30,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 30.25 ระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 24.00 ระหว่าง 5,000-10,000 บาท ร้อยละ 4.50 และต่ำกว่า 5000 บาท ร้อยละ 2.00

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์

การใช้รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์		
เป็นเจ้าของ	349	87.25
ไม่เป็นเจ้าของ	51	12.75
รวม	400	100.00
ประสบการณ์ในการขับขี่		
ไม่เกิน 1 ปี	0	0.00
1-2 ปี	7	1.75
3-4 ปี	16	4.00
4 ปีขึ้นไป	377	94.25
รวม	400	100.00
การมีใบอนุญาตขับขี่		
ไม่มี	96	24.00
มี	289	72.25
มีแต่หมดอายุ	15	3.75
รวม	400	100.00
ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	101	25.25
เคย 1 ครั้ง	109	27.25
เคย 2 ครั้ง	98	24.50
เคย 3 ครั้ง	52	13.00
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	40	10.00
รวม	400	100.00

ตารางที่ 3 (ต่อ)

การใช้รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประสบการณ์การกระทำความผิด		
ไม่เคย	181	45.25
เคย 1 ครั้ง	117	29.25
เคย 2 ครั้ง	52	13.00
เคย 3 ครั้ง	36	9.00
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	14	3.50
รวม	400	100.00
การรับรู้ข่าวสาร		
เคย	382	95.50
ไม่เคย	18	4.50
รวม	400	100.00
การมีหมวกนิกัย		
มี	330	82.50
ไม่มี	70	17.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 2 ผลการศึกษาปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

การเป็นเจ้าของรถ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 87.25 และไม่เป็นเจ้าของรถ ร้อยละ 12.75

ประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่า ส่วนมากเป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป ร้อยละ 94.25 รองลงมา ประสบการณ์ในการขับขี่ 3-4 ปี ร้อยละ 4.00 ประสบการณ์ในการขับขี่ 1-2 ปี ร้อยละ 1.75 และไม่เกิน 1 ปี ร้อยละ 0.00

การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ส่วนมากมีใบอนุญาตในการขับขี่ ร้อยละ 72.25 รองลงมา ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 24.00 และมีแต่หมคอายุ ร้อยละ 3.75

ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ครั้ง ร้อยละ 27.25 รองลงมา ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.25 ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง ร้อยละ 24.50 ได้รับอุบัติเหตุ

จากการขับขีรถจักรยานยนต์ 3 ครั้ง ร้อยละ 13.00 และได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ครั้ง ร้อยละ 10.00

ประสบการณ์การกระทำความผิด พบว่า ส่วนมากเป็นผู้ไม่เคยได้รับประสบการณ์การกระทำความผิด ร้อยละ 45.25 รองลงมา ประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 1 ครั้ง ร้อยละ 29.25 ประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 2 ครั้ง ร้อยละ 13.00 ประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 3 ครั้ง ร้อยละ 9.00 และประสบการณ์การกระทำความผิด มากกว่า 3 ครั้ง ร้อยละ 3.50

การรับรู้ข่าวสาร พบว่า ส่วนมากเคยได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร้อยละ 96.50 และไม่เคยได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร้อยละ 4.50

การมีหมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 82.50 และไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 17.50

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 4 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม				
1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	48 (12.00)	208 (52.00)	120 (30.00)	24 (6.00)	2.70	0.75	ค่อนข้างเหมาะสม	13
2. เมื่อเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	227 (56.75)	98 (24.50)	71 (17.75)	4 (1.00)	3.37	0.80	เหมาะสม	6
3. เมื่อเดินทางในระยะใกล้ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	107 (26.75)	172 (43.00)	95 (23.75)	26 (6.50)	2.90	0.87	ค่อนข้างเหมาะสม	12
4. เมื่อเดินทางในระยะไกล ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	241 (60.25)	94 (23.50)	57 (14.25)	8 (2.00)	3.42	0.80	เหมาะสม	3
5. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่าน มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	277 (69.25)	111 (27.75)	12 (3.00)	0 (0.00)	3.66	0.53	เหมาะสม	1
6. เมื่อท่านมีเด็กเล็กเป็นผู้โดยสาร ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	180 (45.00)	102 (25.25)	98 (24.50)	20 (5.00)	3.10	0.94	ค่อนข้างเหมาะสม	11
7. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่าน มีการจราจรพลุกพล่าน ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	233 (58.25)	106 (26.50)	53 (13.25)	8 (2.00)	3.41	0.79	เหมาะสม	4

ตารางที่ 4 (ต่อ)

พฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัย	พฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัย				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม				
8. เมื่อเส้นทางที่เดินทางจราจรไม่หนาแน่น เดินทางไม่สะดวก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	178 (44.50)	103 (25.75)	103 (25.75)	16 (4.00)	3.10	0.92	ค่อนข้างเหมาะสม	10
9. เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะที่สภาวะร่างกายไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	198 (49.50)	119 (29.75)	67 (16.75)	16 (4.00)	3.24	0.87	ค่อนข้างเหมาะสม	8
10. เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	221 (55.25)	124 (31.00)	39 (9.75)	16 (4.00)	3.37	0.81	เหมาะสม	7
11. เมื่อท่านเดินทางในช่วงเวลา กลางคืนขณะขับรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	203 (50.75)	97 (24.25)	84 (21.00)	16 (4.00)	3.21	0.91	ค่อนข้างเหมาะสม	9
12. ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน ขณะขับรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	229 (57.25)	110 (27.50)	53 (13.25)	8 (2.00)	3.40	0.79	เหมาะสม	5
13. ท่านรัดสายรัดคางทุกครั้ง ที่สวมหมวกนิรภัย	248 (62.00)	120 (30.00)	32 (8.00)	0 (0.00)	3.54	0.63		2
ภาพรวม					3.26	0.80	เหมาะสม	

จากตารางที่ 4 ผลการศึกษาพฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัย พบว่า โดยภาพรวม พฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการปฏิบัติ ในการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.26$, $SD = 0.80$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อได้ ดังนี้

เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.66$, $SD = 0.53$) เป็นลำดับที่ 1

รัดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.54$, $SD = 0.63$) เป็นลำดับที่ 2

เมื่อเดินทางในระยะไกลจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.42$, $SD = 0.80$) เป็นลำดับที่ 3

เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่าน ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.41$, $SD = 0.79$) เป็นลำดับที่ 4

เมื่อในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับรถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.40$, $SD = 0.79$) เป็นลำดับที่ 5

เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขมีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.37$, $SD = 0.80$) เป็นลำดับที่ 6

เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.67$, $SD = 0.81$) เป็นลำดับที่ 7

เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะที่สภาวะร่างกายไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.24$, $SD = 0.87$) เป็นลำดับที่ 8

เมื่อเดินทางในช่วงเวลากลางคืนขณะขับรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.21$, $SD = 0.91$) เป็นลำดับที่ 9

เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่น เดินทางไม่สะดวก จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขมีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.10$, $SD = 0.92$) เป็นลำดับที่ 10

เมื่อมีเด็กเล็กเป็นผู้โดยสารจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.10$, $SD = 0.94$) เป็นลำดับที่ 11

เมื่อเดินทางในระยะใกล้จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 2.90$, $SD = 0.87$) เป็นลำดับที่ 12

เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 2.70$, $SD = 0.75$) เป็นลำดับที่ 13

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 5 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของรถกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การเป็นเจ้าของรถ	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
เป็นเจ้าของรถ	12 (3.40)	82 (23.50)	95 (27.20)	160 (45.80)	349 (100.00)	54.585	0.000*
ไม่เป็นเจ้าของรถ	8 (15.70)	29 (56.90)	14 (27.50)	0 (0.00)	51 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* $p < .05$

จากตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับการเป็นเจ้าของรถ พบว่า การเป็นเจ้าของรถกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 54.585$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00 ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การเป็นเจ้าของรถ พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 45.80 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 ที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 23.50 และที่เหมาะสม ร้อยละ 3.40

การไม่เป็นเจ้าของรถ พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 56.90 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.50 และที่เหมาะสม ร้อยละ 15.70

ตารางที่ 6 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัย

ประสบการณ์ ในการขับขี่	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
1-2 ปี	0 (0.00)	7 (1.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	7 (100.00)	42.061	0.000*
3-4 ปี	4 (25.00)	8 (50.00)	4 (25.00)	0 (0.00)	16 (100.00)		
4 ปีขึ้นไป	16 (4.20)	96 (25.50)	105 (27.90)	160 (42.40)	377 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* $p < .05$

จากตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 42.061$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
ที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00
ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00
โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประสบการณ์ในการขับขี่ 1-2 ปี พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างเหมาะสม
ร้อยละ 1.80

ประสบการณ์ในการขับขี่ 3-4 ปี พบว่า ที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 50.00 และที่เหมาะสม
และค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 25.00 เท่ากัน

ประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป พบว่า ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 42.40 ที่ค่อนข้าง
ไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.90 ที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 และที่เหมาะสม ร้อยละ 4.20

ตารางที่ 7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การมีใบอนุญาตขับขี่	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
ไม่มี	16 (16.70)	40 (41.70)	28 (29.20)	12 (12.50)	96 (100.00)	90.652	0.000*
มี	0 (0.00)	71 (24.60)	77 (26.60)	141 (48.80)	289 (100.00)		
มีแต่หมดอายุ	4 (26.70)	0 (0.00)	4 (26.70)	7 (46.70)	15 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* p < .05

จากตารางที่ 7 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับการมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 90.652$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00 ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 41.70 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 29.20 ที่เหมาะสม ร้อยละ 16.70 และที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 12.50

การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 48.80 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 26.60 และที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 24.60

การมีใบอนุญาตขับขี่ แต่หมดอายุ พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 46.70 ที่เหมาะสม และค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 26.70 เท่ากัน

ตารางที่ 8 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุกับพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัย

ประสบการณ์ ที่ได้รับอุบัติเหตุ	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
ไม่เคย	4 (4.00)	16 (15.80)	31 (30.70)	50 (49.50)	101 (100.00)	43.906	0.000*
เคย 1 ครั้ง	0 (0.00)	28 (25.70)	37 (33.90)	44 (40.40)	109 (100.00)		
เคย 2 ครั้ง	8 (8.20)	38 (38.80)	20 (20.40)	32 (32.70)	98 (100.00)		
เคย 3 ครั้ง	4 (7.70)	14 (26.90)	6 (11.50)	28 (53.80)	52 (100.00)		
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	4 (10.00)	15 (37.50)	15 (37.50)	6 (15.00)	40 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* $p < .05$

จากตารางที่ 8 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ พบว่า ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุกับพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 43.906$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
ที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00
ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00
โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม
ร้อยละ 48.80 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 26.60 และที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 24.60

ประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ 2 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้าง
เหมาะสม ร้อยละ 38.80 ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 32.80 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 20.40
และที่เหมาะสม ร้อยละ 8.20

ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ 3 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 53.80 ที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 26.90 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 11.50 และที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 7.70

ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 3 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างเหมาะสม และที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 37.50 เท่ากัน ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 15.00 และที่เหมาะสม ร้อยละ 10.00

ตารางที่ 9 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การกระทำความผิดกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ประสบการณ์การกระทำความผิด	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม		
ไม่เคย	4 (2.20)	38 (21.00)	49 (27.10)	90 (49.70)	181 (100.00)	69.898 0.000*
เคย 1 ครั้ง	0 (0.00)	40 (34.20)	41 (35.00)	36 (30.80)	117 (100.00)	
เคย 2 ครั้ง	8 (15.40)	15 (28.80)	8 (15.40)	21 (40.40)	52 (100.00)	
เคย 3 ครั้ง	4 (11.10)	18 (50.00)	7 (19.40)	7 (19.40)	36 (100.00)	
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	4 (28.60)	0 (0.00)	4 (28.60)	6 (42.90)	14 (100.00)	
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)	

* $p < .05$

จากตารางที่ 9 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์การกระทำความผิด พบว่า ประสบการณ์การกระทำความผิดกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 69.898$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม

ร้อยละ 40.00 ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ไม่เคยมีประสบการณ์การกระทำความคิด พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 49.70 ที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.10 ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 21.00 และที่เหมาะสม ร้อยละ 2.20

มีประสบการณ์การกระทำความคิด 1 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 35.00 ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 34.20 และที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 30.80

มีประสบการณ์การกระทำความคิด 2 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.40 ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 28.80 และที่เหมาะสม และที่ก่อนข้าง ไม่เหมาะสม ร้อยละ 15.40 เท่ากัน

มีประสบการณ์การกระทำความคิด 3 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 50.00 ที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม และไม่เหมาะสม ร้อยละ 19.40 และเหมาะสม ร้อยละ 11.10

มีประสบการณ์การกระทำความคิดมากกว่า 3 ครั้ง พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 42.90 ที่เหมาะสม และก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 28.60 เท่ากัน

ตารางที่ 10 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข่าวสารกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การรับรู้ข่าวสาร	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ก่อนข้าง เหมาะสม	ก่อนข้าง ไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
เคย	16 (4.20)	111 (29.10)	95 (24.90)	160 (41.90)	382 (100.00)	41.609	0.000*
ไม่เคย	4 (22.20)	0 (0.00)	14 (77.80)	0 (0.00)	18 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* $p < .05$

จากตารางที่ 10 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยกับการรับรู้ข่าวสาร พบว่า การรับรู้ข่าวสารกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 41.609$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับ สมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00 ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เคยรับรู้ข่าวสาร พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 41.90 ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 29.10 ที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 24.90 และที่เหมาะสม ร้อยละ 4.20

ไม่เคยรับรู้ข่าวสาร พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 77.80 และที่เหมาะสม ร้อยละ 22.20

ตารางที่ 11 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการมีหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การมีหมวกนิรภัย	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				รวม	χ^2	Sig.
	เหมาะสม	ก่อนข้าง เหมาะสม	ก่อนข้าง ไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
มี	4 (1.20)	75 (22.70)	95 (28.80)	156 (47.30)	330 (100.00)	97.827	0.000*
ไม่มี	16 (22.90)	36 (51.40)	14 (20.00)	4 (5.70)	70 (100.00)		
รวม	20 (5.00)	111 (27.80)	109 (27.20)	160 (40.00)	400 (100.00)		

* p < .05

จากตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์โดยใช้สถิติ Chi-square หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยกับการมีหมวกนิรภัย พบว่า การมีหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 97.827$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับ สมมติฐานที่ตั้งไว้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 40.00 ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 27.80 ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 27.20 และเหมาะสม ร้อยละ 5.00 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การมีหมวกนิรภัย พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 47.30 ที่ก่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 28.80 ที่ก่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 22.70 และที่เหมาะสม ร้อยละ 1.20

การไม่มีหมวกนิรภัย พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 51.40 ที่ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ 22.90 ที่ค่อนข้างไม่เหมาะสม ร้อยละ 20.00 และที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 5.70

ตารางที่ 12 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
1. การเป็นเจ้าของรถมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
2. ประสบการณ์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
3. การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
4. ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
5. ประสบการณ์การกระทำความผิดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
6. การรับรู้ข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน
7. การมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข	ยอมรับสมมติฐาน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาลเมืองแสนสุข” ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเทศบาลเมืองแสนสุข 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเทศบาลเมืองแสนสุข โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ อาชีพ และรายได้ของประชากร ประชากรที่ใช้คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเทศบาลเมืองแสนสุข จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) และสถิติการหาค่าความสัมพันธ์ Chi-square

สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของประชาชนประชาชนที่อาศัยอยู่ในเทศบาลเมืองแสนสุข พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 31-35 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/ ห้างร้านเอกชน และมีรายได้ต่อเดือน 10,000-20,000 บาท

ผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป มีใบอนุญาตขับขี่เป็นของตนเอง มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ไม่เคยมีประสบการณ์กระทำความผิด เคยได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง

ผลการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลแสนสุข การปฏิบัติของการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับทุกครั้ง และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า

เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 1

ท่านรัดสายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 2

เมื่อเดินทางในระยะไกล ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 3

เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่าน ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 4

ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 5

เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผล ต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 6

เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะฝนตก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม เป็นอันดับที่ 7

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีรายละเอียดดังนี้

การเป็นเจ้าของรถกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ประสบการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

การมีใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ประสบการณ์การกระทำความผิดกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

การรับรู้ข่าวสารกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

การมีหมวกนิรภัยกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรม การสวมหมวก นิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการปฏิบัติของการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับ

ทุกครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของณัฐพัชร วงศ์ธรรมมา (2551) ความรู้และพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลจระเข้ น้อย พบว่า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมากที่สุด ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ พบว่า ในภาพรวมผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจระเข้ น้อยมีพฤติกรรม ในการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม และผลการทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจระเข้ น้อย พบว่า ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ และปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยภาพรวมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีการปฏิบัติ ของการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม จำแนกตามพฤติกรรมได้ดังนี้ เป็นอันดับที่ 1 เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 2 รัศมีสายรัดคาง ทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติ อยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 3 เมื่อเดินทางในระยะไกลจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 4 เมื่อเส้นทาง ที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 5 ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวก นิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 6 เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม อันดับที่ 7 เมื่อจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกจะสวมหมวกนิรภัย พบว่า เป็นปัจจัยที่ส่งผล ต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการปฏิบัติอยู่ในระดับเหมาะสม และเมื่อหาค่าความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยแยกเป็นรายละเอียดดังนี้

ผลการศึกษาความเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์กระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ข่าวสาร และการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ เรื่อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาลเมืองแสนสุขนั้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรพิจารณากฎหมายข้อบังคับใช้การสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งเพิ่มมาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจนเด็ดขาดสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย อาทิ ปรับเงินเป็นจำนวนมาก ยึดใบขับขี่ หรือลงโทษทั้งจำทั้งปรับ ในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำซ้อน
2. ควรเพิ่มงบประมาณในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยให้กว้างขวางครอบคลุมทุกภูมิภาค ทั้งในส่วนกลางและในส่วนท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยและบทลงโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืน ตลอดจนตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว
3. ควรมีนโยบายและวางแผนเกี่ยวกับการจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยให้เพียงพอในแต่ละพื้นที่ ตลอดจนมีการจัดฝึกอบรมในการปฏิบัติการให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อจะได้ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเคร่งครัด มีการจัดเก็บฐานข้อมูล ตลอดจนสรุปและประเมินผลการดำเนินการอย่างเป็นระบบด้วยมาตรฐานเดียวกัน
4. ควรเพิ่มมาตรการและเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีมาตรฐานและเข้มงวดมากขึ้น โดยเน้นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย บทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนควบคู่ไปกับกฎจราจร และทักษะในการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัด โดยดำเนินการอย่างมีระบบเป็นขั้นตอนสม่ำเสมอและเสมอภาคในทุกกรณี โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ
2. ควรมีการกำหนดช่องทางในการเดินทางสำหรับรถจักรยานยนต์อย่างชัดเจนและเป็นระบบ กล่าวคือ มีช่องทางเดินรถพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เท่านั้น โดยไม่อนุญาตให้ใช้ช่องทางเดินรถร่วมกับรถยนต์ประเภทอื่น ทั้งนี้เพื่อลดโอกาสและความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
3. ควรบรรจุกฎหมายจราจรและกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยลงไปในหลักสูตร ตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย โดยอาจจะแทรกอยู่ในหลักสูตรวิชาสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิต หรือพัฒนาเป็นหลักสูตรวิชาใหม่เกี่ยวกับกฎหมายพื้นฐานสำหรับการดำรงชีวิต ทั้งนี้เพื่อเป็นการปลูกฝังความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าว และสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย ตลอดจนความรับผิดชอบต่อตนเองและผู้อื่นตั้งแต่ปฐมวัย

4. ควรมีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้มีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างทั่วถึง โดยผ่านทางสื่อต่าง ๆ อาทิ วิทยุ, โทรทัศน์, หนังสือพิมพ์, บทความ, ป้ายโฆษณา, โปสเตอร์แผ่นพับ, สื่อสิ่งพิมพ์รูปแบบต่าง ๆ ตลอดจนการจัดกิจกรรมเพื่อการรณรงค์ทางสังคม เป็นต้น

5. ควรมีมาตรการในการกำกับดูแลและควบคุมมาตรฐานในการผลิตรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้และการตระหนักถึงความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

2. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยบรรลุผลสัมฤทธิ์และล้มเหลว

3. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2549). สถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศ. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กรมการขนส่งทางบก. (2557). ข้อมูลจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2557. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2557). สรุปผลการสรุปผลการดำเนินงานด้านอำนวยความสะดวกปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2557. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง.
- งานทะเบียนราษฎร เทศบาลเมืองแสนสุข. (2557). สถิติจำนวนประชากร เทศบาลเมืองแสนสุข ปี พ.ศ. 2543-2557. ชลบุรี: เทศบาลเมืองแสนสุข.
- งามนิษฐ์ ศรีพรหม. (2541). การสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชน กลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย. เชียงราย: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย.
- เฉลิมกิจ เพชรรัศมี. (2544). พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอไทรงาม จังหวัดกำแพงเพชร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชามนุษยศาสตร์, คณะมนุษยศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกริก.
- ชวาล แพร่ตฤณกุล. (2546). ความรู้และการรับรู้ (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์.
- ชูดา จิตพิทักษ์. (2525). พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น (ครั้งที่พิมพ์ 2). กรุงเทพฯ: สารมวลชน.
- เจดชัย โชติสุทธิ. (2543). ทักษะและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน. ภาคนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ทิตยา สุวรรณชะฎ. (2517). วิทยาศาสตร์สังคม. กรุงเทพฯ: สำนักวิจัยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา. (2551). ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจระเข้เนื้อ. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ประพันธ์ บรรลुकิลปี. (2542). อุบัติเหตุบนท้องถนนในจังหวัดมุกดาหาร. มุกดาหาร: สำนักงานสาธารณสุขมุกดาหาร.

- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2538). *การพัฒนารูปแบบการประเมินประสิทธิผลองค์การของวิทยาลัยพยาบาล สังกัดกระทรวงสาธารณสุข*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคน โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2535. (2535, 24 กันยายน).
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 19 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 29 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2535, 14 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. หน้า 5-6.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2537. (2537, 31 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. หน้า 15.
- มาโนช เวชพันธ์. (2532). *การมีส่วนร่วมทางการเมือง ของข้าราชการประจำ: ศึกษาเปรียบเทียบข้าราชการพลเรือน ทหารและตำรวจ*. ม.ป.ท.
- ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ. (2543). *การวิเคราะห์ผู้รับสาร*. กรุงเทพฯ.: คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ยุภา หงส์วะชิน. (2542). *พฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารกฎหมาย การแพทย์และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ลือชัย วงษ์ทอง. (2555). *เอกสารประกอบการสอนวิชาการระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์*. ชลบุรี: วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วันศิริ เจาตระกูล. (2546). *การศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรอุตสาหกรรมมหาบัณฑิต, สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม, คณะบริหารเทคนิคศึกษาม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- วิจิตร บุญยะโหดระ, อนุวัฒน์ ศุภชุติสกุล, วิโรจน์ ตั้งเจริญเสถียร, อติสร หลายชูไทย และสุกัลยา คงสวัสดิ์. (2539). *รายงานการวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: กระทรวงสาธารณสุข.
- วิชัย วงศ์ใหญ่. (2537). *กระบวนการพัฒนาหลักสูตร และการเรียนการสอน*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. (2529). *การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์*. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.

- สุจิตรา ทัดเที่ยง. (2535). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์*. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สุภัททา ปิณฑะแพทย์. (2542). *พฤติกรรมมนุษย์และการพัฒนาคน*. กรุงเทพฯ: สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา.
- เสรี เศรษฐกร. (2541). *การส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- โสภา ชูพิชัยกุล และอรทัย ชื่นมณุษย์. (2543). *จิตวิทยาสังคม (พิมพ์ครั้งที่ 4)*. กรุงเทพฯ: อรุณสภา.
- อนันต์ ศรีโสภา. (2545). *พุทธปรัชญา (พิมพ์ครั้งที่ 5)*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- อนุชา เทวราชสมบูรณ์. (2545). *การจัดการความรู้*. พิษณุโลก: ศูนย์พัฒนาองค์ความรู้ทางการศึกษา สำนักผู้ตรวจราชการ ประจำเขตตรวจราชการที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก.
- อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล. (2546). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง*. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อักษร สวัสดิ์. (2542). *ความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย: กรณีศึกษาในเขตบางกะปิ กรุงเทพฯ*. ภาคนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Bloom, B. S. (1956). *Taxonomy of educational objectives, the classification of educational goals Handbook I: Cognitive Domain*. New York: McKay.
- Carter, V. G. (1973). *Theory of knowledge*. New York: Garland.
- Cronbach. Lee. J (1963). *Educational psychology*. New York :Harcourt, Brace and World.
- Good, C. V. (1973). *Dictionary of education*. New York: McGraw-Hill.

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนิสิตผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเทศบาลเมืองแสนสุข

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

กรุณาตอบคำถามเหล่านี้โดยทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ _____ (1) ชาย _____ (2) หญิง
2. อายุ
_____ (1) ต่ำกว่า 20 ปี _____ (2) 20-25 ปี
_____ (3) 26-30 ปี _____ (4) 31-35 ปี
_____ (5) 36-40 ปี _____ (6) มากกว่า 40 ปีขึ้นไป
3. สถานภาพสมรส
_____ (1) โสด _____ (2) สมรส
_____ (3) หม้าย _____ (4) หย่า
4. ระดับการศึกษาสูงสุด
_____ (1) ประถมศึกษา _____ (2) มัธยมศึกษาตอนต้น
_____ (3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช. _____ (4) อนุปริญญา/ ปวส.
_____ (5) ปริญญาตรี _____ (6) สูงกว่าปริญญาตรี
5. อาชีพ
_____ (1) เกษตรกร
_____ (2) รับราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
_____ (3) รับจ้างทั่วไป
_____ (4) พนักงานบริษัท/ ห้างร้านเอกชน
_____ (5) ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว
_____ (6) อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
6. รายได้ต่อเดือน (รายได้ประจำรวมกับรายได้พิเศษ) ตั้งแต่
_____ (1) ต่ำกว่า 5000 บาท _____ (2) 5,000-10,000 บาท
_____ (3) 10,001-20,000 บาท _____ (4) 20,001-30,000 บาท
_____ (5) 30,001 บาทขึ้นไป

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการใช้รถจักรยานยนต์

กรุณาตอบคำถามเหล่านี้โดยทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ท่านเป็นเจ้าของเองหรือไม่ (การเป็นเจ้าของรถ)

_____ (1) เป็นเจ้าของ	_____ (2) ไม่เป็นเจ้าของ
-----------------------	--------------------------
2. ท่านขับรถจักรยานยนต์มานานเท่าใด (ประสบการณ์ในการขับขี่)

_____ (1) ไม่เกิน 1 ปี	_____ (2) 1-2 ปี
_____ (3) 3-4 ปี	_____ (4) 4 ปีขึ้นไป
3. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ (การมีใบอนุญาตขับขี่)

_____ (1) ไม่มี	_____ (2) มี
_____ (3) มีแต่หมดอายุ	
4. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ)

_____ (1) ไม่เคย	_____ (2) เคย 1 ครั้ง
_____ (3) เคย 2 ครั้ง	_____ (4) เคย 3 ครั้ง
_____ (5) เคยมากกว่า 3 ครั้ง	
5. ท่านเคยถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยหรือไม่ (ประสบการณ์การกระทำความผิด)

_____ (1) ไม่เคย	_____ (2) เคย 1 ครั้ง
_____ (3) เคย 2 ครั้ง	_____ (4) เคย 3 ครั้ง
_____ (5) เคยมากกว่า 3 ครั้ง	
6. ท่านเคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยหรือไม่ (การรับรู้ข่าวสาร)

_____ (1) เคย	_____ (2) ไม่เคย
---------------	------------------
7. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่ (การมีหมวกนิรภัย)

_____ (1) มี	_____ (2) ไม่มี
--------------	-----------------

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมายลง ✓ ในช่องว่าง ที่ตรงกับประสบการณ์หรือความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ข้อที่	พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของท่าน ในสถานการณ์ต่อไปนี้	สวม ทุกครั้ง (4)	สวมเกือบ ทุกครั้ง (3)	นาน ๆ ครั้ง (2)	ไม่สวม (1)
1	เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
2	เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
3.	เมื่อเดินทางในระยะใกล้ ท่านจะสวมหมวก นิรภัย				
4.	เมื่อเดินทางในระยะไกล ท่านจะสวม หมวกนิรภัย				
5.	เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
6.	เมื่อท่านมีเด็กเล็กเป็นผู้โดยสาร ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
7.	เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจร พลุกพล่าน ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
8.	เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่น เดินทางไม่สะดวก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
9.	เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะสภาวะร่างกาย ไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
10.	เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะฝนตก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				

ข้อที่	พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของท่าน ในสถานการณ์ต่อไปนี้	สวม ทุกครั้ง (4)	สวมเกือบ ทุกครั้ง (3)	นาน ๆ ครั้ง (2)	ไม่สวม (1)
11.	เมื่อท่านเดินทางในช่วงเวลากลางคืนขณะขับ รถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
12.	ในช่วงเวลาวิ่งเร็วหรือเร่งด่วน ขณะขับ รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
13.	ท่านรัดสายรัดคางทุกครั้งี่สวมหมวกนิรภัย				