

ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี

อริคม พิทักษ์ธรรม

44525594

รายงานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชา 215481 การวิจัยเพื่อการประชาสัมพันธ์
ภาควิชานิเทศศาสตร์ สาขาประชาสัมพันธ์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา ปีการศึกษา 2546

หัวข้อวิจัย ทศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
 ในเขตเทศบาล แสนสุข จังหวัดชลบุรี

โดย นายอริคม พิทักษ์ธรรม

ภาควิชา นิเทศศาสตร์

ปีการศึกษา 2546

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ประเสริฐ ช่วยแก้ว

ภาควิชา นิเทศศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้งาน
วิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชา 215481 การวิจัยเพื่อการประชาสัมพันธ์

คณะกรรมการสอบการวิจัย

.....
(อาจารย์ประเสริฐ ช่วยแก้ว)

.....
(อาจารย์สุชาติ ราษฎร์รักษา)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดียิ่ง ด้วยความกรุณาอย่างสูงของอาจารย์ประเสริฐ
ช่วยแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้สละเวลาให้คำปรึกษาตรวจแก้ไขและแนะนำแนวทางอันเป็น
ประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้ และขอขอบพระคุณ อาจารย์ชมพูนุช ปัญญาไพโรจน์ สำหรับคำปรึกษา
ในฐานะลูกศิษย์นอกสังกัด ขอขอบพระคุณอาจารย์สุชาดา ราษฎร์รักษา ที่สละเวลาเป็นกรรมการ
คุมสอบงานวิจัย

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ สำหรับกำลังใจและกำลังใจในการทำวิจัยในครั้งนี้
นี้ ถ้าขาดสิ่งหนึ่งสิ่งใดไปในที่กล่าวมาข้างต้นนี้ งานวิจัยชิ้นนี้คงไม่สำเร็จลุล่วงได้ดีเช่นนี้

สุดท้ายนี้ ความภาคภูมิใจและความสำเร็จนี้มาจากพระคุณ ความกรุณาและความช่วยเหลือ
ของทุกๆท่านตามที่ได้กล่าวมานี้ ซึ่งข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ ณ ที่นี้อีกครั้งหนึ่ง และขอจารึกไว้
ในความทรงจำอันงดงามตลอดไป

อธิคม พิทักษ์ธรรม

หัวข้อวิจัย :ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ใน
เขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี
ผู้วิจัย : อธิคม พิทักษ์ธรรม
ภาควิชา : นิเทศศาสตร์ เอกประชาสัมพันธ์
ปีการศึกษา : 2546
อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ประเสริฐ ช่วยแก้ว

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อการศึกษาทัศนคติและพฤติกรรม การใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ตามแหล่งชุมชนของตำบลแสนสุข เช่น ตลาดหนองมน หน้ามหาวิทยาลัยบูรพา ห้างแหลมทอง เป็นจำนวน 150 ชุด โดยวิธี การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ซึ่งเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 150 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 20-29 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป และเป็นนักศึกษา มีทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลางโดยข้อความที่กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติคือ การใช้หมวกนิรภัยร่วมกับผู้อื่นทำให้เกิดโรคติดต่อ และมีพฤติกรรมการสวมหมวกที่ไม่แน่นอน มีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน การเลือกซื้อหมวกจะเลือกเป็นแบบมีมาตรฐาน มอก. และส่วนใหญ่จะสวมหมวกอย่างถูกวิธีโดยการสวมใส่สายรัดคาง

ผลการทดสอบสมมติฐาน

1. ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย แตกต่างกันตามลักษณะประชากร ได้แก่ อายุ แต่ไม่แตกต่างกันตาม เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ
2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แตกต่างกันตามลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ
3. ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กันกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

สารบัญ

บทที่	หน้า
บทคัดย่อ.....	ง
สารบัญ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ฉ
1. บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์.....	3
ขอบเขตของการวิจัย.....	3
สมมติฐาน.....	3
นิยามศัพท์.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม.....	7
แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน.....	10
แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยตามกฎหมาย.....	13
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	17
3. วิธีดำเนินการศึกษา.....	23
การกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่าง.....	23
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	23
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	24
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	24
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	24
เกณฑ์การวิเคราะห์ข้อมูล.....	25
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	25

4. ผลการวิจัย.....	26
การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา.....	26
การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ.....	30
5. สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ.....	37
อภิปรายผล.....	39
ข้อเสนอแนะ.....	42

บรรณานุกรม

ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตามเพศ.....	26
2. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตามอายุ.....	27
3. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตามระดับการศึกษา.....	27
4. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตามอาชีพ.....	27
5. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตามทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย.....	28
6. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยก จำแนกตามพฤติกรรมการใช้หมวก.....	28
7. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยก จำแนกตามความถี่การใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์.....	29
8. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยก จำแนกตามการเลือกซื้อหมวกนิรภัย.....	29
9. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยก จำแนกตามวิธีการสวมหมวกนิรภัย.....	29
10. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านเพศ กับทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย.....	30
11. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านอายุ กับทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย.....	31
12. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านระดับการศึกษา กับ ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย.....	31
13. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านอาชีพ กับทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย.....	32
14. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านเพศ กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย.....	32
15. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านอายุ กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย.....	33
16. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย.....	34
17. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรด้านอาชีพ กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย.....	35
18. เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย.....	36

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

นับจากช่วงปลายศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา วิทยาการทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแขนงต่างๆ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว มนุษย์สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น รวมทั้งทางด้านคมนาคมขนส่งมีการสร้างถนนมากขึ้น และรามีการพัฒนาให้มีความเร็วสูงขึ้น เพื่อความสะดวกสบาย และสิ่งหนึ่งที่เพิ่มตามมาคือ อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งนับวันจะเพิ่มและทวีความรุนแรงมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และทางด้านสาธารณสุข ซึ่งอุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดขึ้นนั้น ส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์และผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมากเป็นผู้ที่มีอายุ 15 ถึง 19 ปี อยู่ในวัยแรงงานและเป็นกำลังสำคัญของชาติในการพัฒนาประเทศ ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีต่อทรัพยากรที่สำคัญคือ คน ทำให้สูญเสียชีวิต บาดเจ็บหรือพิการ จนไม่สามารถประกอบอาชีพได้ บิดา-มารดา ต้องสูญเสียบุตรก่อนวัยอันควร หรือบุตรต้องสูญเสียบิดา-มารดา ต้องอยู่ในฐานะกำพร้าขาดคนเลี้ยงดู อันก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านจิตใจอีกด้วย (วิจิระ พยาน้อย,2541)

สำหรับในประเทศไทยอุบัติภัยบนท้องถนนนับเป็นสาธารณสุขที่สำคัญเนื่องจากเป็นโรคที่มีความรุนแรง และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี ดังจะเห็นได้จากสถิติคืออุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2543 ของรถจักรยานยนต์ทั้งหมดเป็น 37,498 เพิ่มขึ้นจากปี 2542 เป็นจำนวน 2555 ราย และการวิเคราะห์ห้คดีอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 38 เป็นต้นมา แม้จะมีแนวโน้มลดลงก็ตาม แต่กลับเพิ่มสูงขึ้น ในช่วงปี 43-44 โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุเฉลี่ยปีละ 37,984 คน หรือวันละ 104 คน (ไทยรัฐ,2546,10มีนาคม) ทั้งนี้เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่เหมือนยานพาหนะอื่น โอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บเมื่อประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่หรือผู้นั่งในรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 50 เท่า ส่วนสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ป่วยถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น พบว่าเป็นการบาดเจ็บรุนแรงกับอวัยวะที่สำคัญที่สุดภายในร่างกาย คือ การบาดเจ็บในลักษณะกะโหลกร้าว และศีรษะได้รับการกระทบกระเทือน

(สุจิตรา ทัดเที่ยง,2535)วิธีการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุรถยนต์โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่สมองและศีรษะที่ประเทศกำลังพัฒนาสามารถนำไปใช้ได้วิธีการหนึ่ง คือ การใช้หมวกนิรภัย หมวกนิรภัยช่วยลดอัตราการตายของคนขับจากการบาดเจ็บทางสมองได้ 2 เท่า และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสทางสมองได้ถึง 3 เท่า ในกรณีอุบัติเหตุไม่รุนแรงสามารถป้องกันศีรษะไม่ให้เป็นอันตรายถึงชีวิต อาทิ กะโหลกร้าว หน้าผากยุบ โดยสามารถลดอัตราเสี่ยงต่ออันตรายถึงชีวิต

ร้อยละ 40 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จึงเป็นวิธีการที่มีประโยชน์มากวิธีหนึ่ง เพราะช่วยลดความรุนแรงจากการกระแทกและการบาดเจ็บที่ศีรษะได้

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ได้เข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในต่างจังหวัดเพิ่มมากขึ้นและการขับขี่ในสภาพที่เอื้ออำนวยให้สามารถใช้ความเร็วในการขับเคลื่อนที่ได้สูง จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้สูงกว่า ในกรุงเทพฯ ความพยายามในการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุ รัฐบาลได้มีมาตรการในการดำเนินงานหลายรูปแบบด้วยกัน รูปแบบหนึ่งที่รัฐบาลกำหนดนโยบายในรูปแบบกฎหมายเพื่อจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุก็คือ การบังคับใช้หมวกนิรภัย และกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538 กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดขึ้น โดยเฉพาะ ตามประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา คือ ต้องใช้บังคับในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2538 แต่ไม่สามารถบังคับใช้ได้ จึงได้มีพระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2538 ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป

ดังนั้น ในการวางแผนป้องกันภัยและควบคุมปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องศึกษาถึงรายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มประชากรที่เสี่ยง ลักษณะพฤติกรรมของกลุ่มประชากรที่เสี่ยง ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจกระบวนการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถ่องแท้ อันจะนำไปสู่การคิดค้นหาแผนการป้องกันควบคุม อย่างตรงเป้าหมายและมีประสิทธิภาพมากที่สุดดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาว่าประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขว่ามีความคิดเห็นและพฤติกรรมอย่างไรต่อการใช้หมวกนิรภัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชน ต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของประชาชน ต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ลักษณะประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกันมีผลทำให้ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน
2. ลักษณะประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน
3. ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

คำนิยามศัพท์

- หมวกนิรภัย** หมายถึง อุปกรณ์ที่ใช้สวมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอันตรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- ทัศนคติ** หมายถึง ความรู้สึกในเชิงเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย
- พฤติกรรม** หมายถึง การใช้หรือไม่ใช้หมวกนิรภัยในเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. การศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเรื่องนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดมาตรการเพื่อประสิทธิภาพของการบังคับใช้หมวกนิรภัย
2. เพื่อเป็นแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการวางแผนหามาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบริหาร ใช้หวนกริภย ผู้ศึกษาจึงได้สรุปแนวคิดออกเป็นดังนี้

- 1.แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ
- 2.แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
- 3.แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน
- 4.แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้หวนกริภยตามกฎหมาย
- 5.ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

ทัศนคติมาจากภาษาละตินว่า aptus ซึ่งความหมายที่ให้ไว้คือเหมาะสม หรือ การปรุงแต่ง ส่วนในภาษาอังกฤษคำว่า ทัศนคติ มาจากคำว่า attitude แปลว่า ความรู้สึก ความเห็น (Friend&Guralink, อ้างถึงใน พัทธ์ชัย ศรีทอง, 2545 หน้า 5)

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 สรุปได้ว่า เป็นคำสมาสระหว่างคำว่า ทัศนะ ซึ่งแปลว่า ความเห็น กับคำว่า คติ ซึ่งแปลว่าแบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อรวมกันแล้วจึงแปลว่า ลักษณะของความเห็น ซึ่งหมายถึงความรู้สึกส่วนตัวที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ถ้าตามความหมายในพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ได้แปลความหมายของทัศนคติไว้ว่า แนวความคิดเห็น

อรุณ รักธรรม (2540, อ้างถึงใน พัทธ์ชัย ศรีทอง, 2545 หน้า 6) ให้ความหมายว่า ทัศนคติของคนเป็นผลของความรู้สึกทางใจ ที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเอนเอียงเป็นไปในทางใดทางหนึ่ง ทัศนคติจึงเป็นนามธรรมอย่างหนึ่งที่ส่งผลสะท้อนมาสู่พฤติกรรมของคน เพราะฉะนั้นพฤติกรรมของมนุษย์ ก็คือ การแสดงออกทางทัศนคติของเขา ซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดทัศนคติในการประพฤติปฏิบัติต่อสิ่งเดียวกันในลักษณะแตกต่างกัน

ปภาวดี กุลยจินดา (2540, อ้างถึงใน พัทธ์ชัย ศรีทอง, 2545 หน้า 6) ได้สรุปไว้ว่าทัศนคติเป็นความสัมพันธ์ที่คาบเกี่ยวระหว่างความรู้สึก ความเชื่อ หรือการเรียนรู้ ของบุคคลกับแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมตอบโต้ในทางใดทางหนึ่ง ต่อเป้าหมายทัศนคตินั้น

จันทรา กฤตลักษณ์ (2542, อ้างถึงใน พิทักษ์พงษ์ ครงชนม์, 2545 หน้า 7) ให้ความหมายของทัศนคติว่า หมายถึง ผลของการแสดงความคิดเห็นของบุคคลที่เกิดจากหลายองค์ประกอบ ก่อให้เกิดความรู้สึก ได้ทั้งต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ต่างๆ ที่มีทั้งทางบวกและทางลบ หรือทางใดทางหนึ่งเพียงทางเดียว

ขรรค์ ตูลารักษ์ (2542, อ้างถึงใน พิทักษ์พงษ์ ครงชนม์, 2545 หน้า 7) ให้ความหมายว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึก นึกคิด ความเชื่อ หรือความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งหนึ่งหรือสถานการณ์หนึ่ง อันเนื่องมาจากประสบการณ์ โดยมีแนวโน้มที่จะแสดงปฏิกิริยาอย่างใดอย่างหนึ่งทั้งในทางสนับสนุนและโต้แย้ง และสามารถสื่อความหมายนัยของทัศนคตินั้นๆ โดยการแสดงออก

จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2536, อ้างถึงใน พิทักษ์พงษ์ ครงชนม์, 2545 หน้า 7) ได้รวบรวมลักษณะของทัศนคติในมุมมองของนักวิชาการหลายท่าน ดังนี้

1. ทัศนคติที่เกิดจากการเรียนรู้ไม่ใช่สิ่งที่มีติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด กล่าวคือ ประสบการณ์มีอิทธิพล อย่างมากต่อทัศนคติ การสะสมประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผ่านกระบวนการการปะทะสังสรรค์กับสิ่งต่างๆ ในสังคม เป็นต้นว่า บุคคล สิ่งของ ฯลฯ มีผลโดยตรงต่อทัศนคติ
2. ทัศนคติดีลักษณะของการประเมิน (evaluative nature) กล่าวคือ ทัศนคติเกิดจากการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่บุคคลมีอยู่เกี่ยวกับสิ่งของ บุคคลอื่น ซึ่งเป็นสื่อกลางทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนอง ทัศนคติดีธรรมชาติของการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่มีความรู้สึกแฝงอยู่ด้วย การที่บุคคลหนึ่งจะมีทัศนคติอย่างไรต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินความรู้ ความคิด หรือ ความเชื่อถือที่มีเกี่ยวกับสิ่งนั้น ซึ่งจะทำให้ผู้ประเมินความรู้สึกทางบวกหรือทางลบต่อสิ่งดังกล่าว ผลของการประเมินอาจแตกต่างกันตามประสบการณ์ของแต่ละบุคคล
3. ทัศนคติดีคุณภาพและความเข้มข้น (quality and intensity) กล่าวคือ คุณภาพและความเข้มข้นของทัศนคติจะเป็นสิ่งที่บอกถึงความแตกต่างของทัศนคติที่แต่ละคนมีต่อสิ่งต่างๆ คุณภาพของทัศนคติเป็นสิ่งที่ได้จากการประเมิน เมื่อบุคคลประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็อาจมีทัศนคติทางบวก (ความรู้สึกชอบ) หรือทัศนคติทางลบ (ความรู้สึกไม่ชอบ) ต่อสิ่งนั้น นั่นคือก่อให้เกิดสภาวะความพร้อมที่จะเข้าหาหรือหลีกเลี่ยงสิ่งดังกล่าว ส่วนความเข้มข้นจะแสดงความมากน้อยของทัศนคติทางบวกหรือลบหรือบ่งชี้ระดับประเมิน
4. ทัศนคติดีความคงทนไม่เปลี่ยนแปลง (permanence) กล่าวคือ ทัศนคติที่ฝังแน่นลึกซึ้งซึ่งเนื่องมาจากสิ่งที่ประเมินมีความชัดเจนถูกต้องแน่นอน หรือในกรณีที่มีการสะสมประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งนั้นคัดผ่านกระบวนการเรียนรู้มานานพอ ในกรณีเช่นนี้การเพิ่มความรู้ใหม่ หรือแม้แต่การบังคับให้แสดงพฤติกรรมนั้นๆ อยู่เสมอ ก็อาจจะไม่มีผลทำให้ทัศนคติที่กล่าวมาข้างต้นเปลี่ยนแปลง ทัศนคตินี้อาจจะสามารุใช้ทำนายหรืออธิบายพฤติกรรมในสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันในเวลาต่อมาได้อย่างถูกต้อง

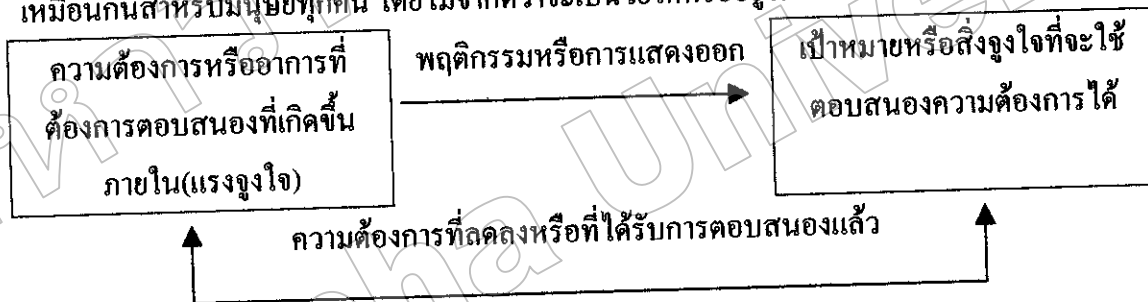
5. ทศนคติมีลักษณะและความสัมพันธ์ กล่าวคือทศนคติแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งของ บุคคลอื่นหรือสถานการณ์และความสัมพันธ์นี้เป็นความรู้สึกงใจ กล่าวคือ ความเชื่อของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นจะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อม ฉะนั้นเมื่อมีการประเมิน ความเชื่อมสัมพันธ์ในรูปแบบดังกล่าวก็จะเกิดขึ้นใน โครงสร้างของทศนคติ นอกจากความสัมพันธ์ข้างต้น ยังมีความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละทศนคติ

2. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

ฮาโรลด์ เจ ลีวิต (Harold J. Leavitt, 1964 อ้างถึงใน ธงชัย สันติวงษ์, 2539, หน้า 377-378) เสนอว่าพฤติกรรมของมนุษย์จะเป็นไปโดยข้อสมมุติฐาน 3 ประการที่สัมพันธ์กันอยู่คือ

1. พฤติกรรมจะเกิดขึ้นได้ก็โดยที่ต้องมีสาเหตุทำให้เกิด (behavior is caused)
2. พฤติกรรมจะเกิดขึ้นได้ก็โดยมีจะต้องมีแรงกระตุ้นสิ่งใดสิ่งหนึ่งทำให้เกิด (behavior is motivated)
3. พฤติกรรมที่เกิดขึ้นจะเป็นไป โดยมีจุดมุ่งหมายเสมอ (behavior is goal directed)

ส่วนประกอบทั้ง 3 ประการนี้จะสัมพันธ์กันอยู่เป็นกระบวนการของพฤติกรรมที่จะมีอยู่เหมือนกันสำหรับมนุษย์ทุกคน โดยไม่จำกัดว่าจะเป็นผู้ใดหรืออยู่ในวัฒนธรรมใดก็ตาม



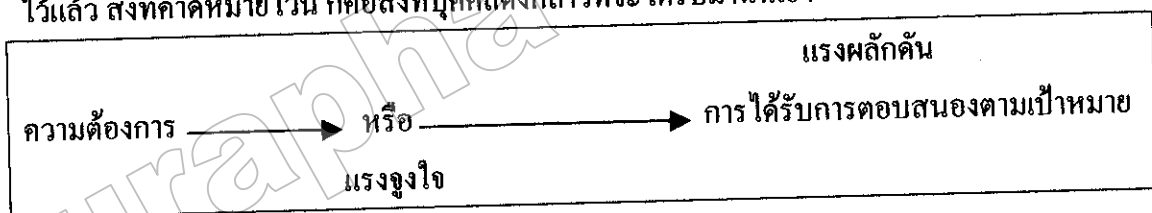
ภาพที่ 1 ให้เห็นถึงกระบวนการของพฤติกรรม

จากภาพข้างต้น การขยายความรายละเอียดของพฤติกรรมอาจกระทำได้ดังนี้ คือ พฤติกรรมหรือการแสดงออกใดๆ ของมนุษย์นั้นจะมีสาเหตุเสมอ การกระทำของคนที่เกิดขึ้นจะไม่เกิดขึ้นมาอย่างเลื่อนลอยโดยไม่มีสาเหตุ สิ่งที่เป็นสาเหตุหรือต้นเหตุที่ทำให้เกิดการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมก็คือ ความต้องการที่จะได้รับการตอบสนองที่เกิดขึ้นในตัวคน (inner state of need or tension) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าแรงจูงใจ หรือความอยากได้ (motive) นั่นเอง ความต้องการหรือความอยากได้สิ่งใดสิ่งหนึ่งมาตอบสนองนี้เอง จะเป็นสาเหตุทำให้มนุษย์ต้องแสดงออกซึ่งพฤติกรรมหรือการกระทำ เพื่อให้ได้มากซึ่งสิ่งนั้นๆ ที่กำลังต้องการอยู่ ดังนั้นพฤติกรรมที่แสดงออกทุกครั้งจึงย่อมมีเหตุให้เกิดเสมอ

พฤติกรรมที่แสดงออกในแต่ละครั้งดังกล่าวนี้ การแสดงออกจะสืบเนื่องมาจากการมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดมากระตุ้น (motivate) ทำให้เกิด กล่าวคือ พฤติกรรมแสดงออกซึ่งพฤติกรรม ตัวอย่างง่ายๆ อาจเป็นดังนี้ คือ ในขณะที่คนกำลังกระหายน้ำ ความต้องการที่จะให้ได้น้ำมาตอบสนองที่เกิดขึ้นในตัวคน (inner state of need or tension) หรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า แรงจูงใจ หรือความอยากได้ (motive) นั้นเอง ความต้องการหรือความอยากได้สิ่งใดสิ่งหนึ่งมาตอบสนองนี้เอง จะเป็นสาเหตุให้มนุษย์ต้องแสดงออกซึ่งพฤติกรรมหรือการกระทำ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิ่งนั้นๆที่กำลังต้องการอยู่ ดังนั้นพฤติกรรมที่แสดงออกทุกครั้งจึงย่อมมีสาเหตุทำให้เกิดเสมอ

พฤติกรรมที่แสดงออกในแต่ละครั้งดังกล่าวนี้ จะสืบเนื่องมาจากการมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดมากระตุ้น (motivate) ทำให้เกิด กล่าวคือ พฤติกรรมจะแสดงออกก็ต่อเมื่อความต้องการที่เป็นสาเหตุเหล่านั้นอย่างหนึ่งใดอย่างหนึ่ง กำลังต้องการจะให้ได้รับการตอบสนอง และจะกลายเป็นตัวกระตุ้นที่มีอิทธิพล ทำให้ต้องมีการแสดงออกซึ่งพฤติกรรม ตัวอย่างง่ายๆ อาจเป็นดังนี้คือในขณะที่คนกำลังกระหายน้ำความต้องการที่จะได้น้ำมาตอบสนอง ย่อมเป็นแรงกระตุ้นหรือแรงผลักดันที่จำเป็นสำหรับพฤติกรรมในครั้งนั้น

นอกจากนี้โดยปกติพฤติกรรมของมนุษย์ที่แสดงออกมานั้น หาได้เป็นไปโดยไม่มีจุดมุ่งหมายหรือไม่มีหลักเกณฑ์แต่อย่างใดไม่ แต่แท้ที่จริงพฤติกรรมของมนุษย์ต่างก็จะแสดงออกไปโดยมีจุดมุ่งหมายหรือหวังในผลตอบแทนอย่างใดอย่างหนึ่ง (specific goals or incentives) ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมรอบตัวเขา ความหมายดังกล่าวก็คือ เป็นการแสดงให้เห็นถึงหลักข้อเท็จจริงที่ว่าในทุกครั้งที่มีมนุษย์แสดงพฤติกรรมออกไป เขาจะแสดงหรือกระทำไปเพื่อการใดการหนึ่งที่คาดหมายไว้แล้ว สิ่งที่คาดหมายไว้นี้ ก็คือสิ่งที่บุคคลดังกล่าวที่จะได้รับมานั่นเอง



การเกี่ยวพันกันของปัจจัยสาเหตุของพฤติกรรมคือ

1. ความต้องการเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงจูงใจที่จะทำให้ต้องไปหาสิ่งต่างๆ เพื่อตอบสนองตามเป้าหมาย
2. แรงจูงใจที่มีอยู่จะผลักดันให้เกิดการกระทำซึ่งจะตอบสนองความต้องการที่มีอยู่
3. การได้รับการตอบสนองความต้องการจะทำให้แรงจูงใจลดลง

อย่างไรก็ดี เป้าหมายหรือสิ่งจูงใจเหล่านั้นจะเป็นสิ่งที่มีความหมาย หรือเป็นสิ่งล่อใจแต่มีใช้เป็นสิ่งที่มียุทธผลที่จะเป็นตัวกำหนดหรือควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ได้ ทั้งนี้เพราะเป้าหมายหรือสิ่งจูงใจเหล่านั้นจะเป็นสิ่งที่จะช่วยให้คนได้รับความพอใจ สมประสงค์ตามแรงจูงใจหรือความอยากได้ (motives) ที่มีอยู่ในตัวบุคคลดังกล่าว ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเป้าหมายหรือสิ่งจูงใจซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่ภายนอก จะเป็นสิ่งที่แสดงให้บุคคลดังกล่าวเห็นกับโอกาส (opportunities) ที่เขาจะสามารถตอบสนองความอยากได้หรือตอบสนองแรงจูงใจของเขา แต่สิ่งที่เป็นตัวกำหนดหรือควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ได้อย่างแท้จริงคือ แรงจูงใจหรือความอยากได้ที่มีอยู่ในตัวเขานั้นเอง ดังนั้นแรงจูงใจหรือความอยากได้นี้จะเป็นตัวชักนำ (guide) พฤติกรรมของคนตลอดเวลา

คณีย์ ไชยโยธา (2538, อ้างถึงใน พิทักษ์พงษ์ ครอบชนม์, 2545 หน้า 14) ได้กล่าวถึงทฤษฎีพฤติกรรมนิยม (behaviorism theory) ซึ่งเชื่อว่า การศึกษาสภาพทางจิตใจของมนุษย์ ซึ่งเป็นสมาชิกของสังคมในสถานที่ต่างๆ นั้นจะช่วยให้เข้าใจพฤติกรรมที่สำคัญของบุคคลในสังคมได้ดี เพราะมนุษย์เป็นผู้สร้างสังคมขึ้นมา มนุษย์ทุกคนย่อมมีจิตใจ อารมณ์ และความคิดที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ทำให้เกิดทัศนคติและค่านิยมที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้ทฤษฎีพฤติกรรมนิยมจึงมุ่งพัฒนาสังคมโดยการเปลี่ยนแปลงลักษณะของบุคคลเพื่อให้เกิดคุณสมบัติและพฤติกรรมที่พึงปรารถนา

มาสโลว์ (Maslow, 1954 ; อ้างถึงใน ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์, 2535) เสนอทฤษฎีว่า ด้วยความต้องการตามลำดับชั้น (hierarchy of needs) แบ่งลำดับความต้องการของบุคคลมี 5 ขั้นตอนตามลำดับคือ ความต้องการทางกายภาพ ความต้องการความปลอดภัย ความต้องการความรัก และการมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของ ความต้องการได้รักความยกย่องและนับถือ และความต้องการความสำเร็จในชีวิต

คนเราเมื่อได้รับการตอบสนองความต้องการด้านกายภาพ ซึ่งเป็นความต้องการขั้นพื้นฐานเพื่อความมีชีวิตอยู่รอดแล้ว ก็จะมีความต้องการเพิ่มขึ้นอีก คือ ความต้องการทางด้านความปลอดภัย เป็นความต้องการที่แสวงหาความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อม และความคุ้มครองจากผู้อื่น เช่น มีความต้องการสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันอันตรายที่จะมาประสบกับตนเอง

สำหรับแรงจูงใจที่จะทำให้แต่ละบุคคลเลือกพฤติกรรมแสดงออกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้านั้น ผู้ศึกษาพบว่า

พินเดอร์ (Pinder, 1984 ; อ้างถึงใน ธงชัย สันติวงศ์, 2539, หน้า 115) ได้ให้ความหมายแรงจูงใจในทางจิตวิทยา หมายถึง สภาวะของบุคคลที่ถูกกระตุ้นให้แสดงพฤติกรรมไปยังจุดหมายปลายทาง

แรงจูงใจจะทำให้แต่ละบุคคลเลือกพฤติกรรมที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า ที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละสถานการณ์ที่แตกต่างกันออกไป พฤติกรรมที่เลือกแสดงนี้เป็นผลจากลักษณะในตัวบุคคลและสภาพแวดล้อมดังนี้

1. ถ้าบุคคลมีความสนใจในสิ่งใด ก็จะเลือกแสดงพฤติกรรมและมีความพอใจที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ

2. ความต้องการเป็นแรงกระตุ้นที่ทำให้กิจกรรมต่างๆ เพื่อสนองความต้องการนั้นๆ

3. ค่านิยมที่เป็นคุณค่าของสิ่งต่างๆ เช่น ค่านิยมทางเศรษฐกิจ สังคม ความงาม จริยธรรม วิชาการ เหล่านี้จะเป็นแรงกระตุ้นให้แรงขับของพฤติกรรมตามค่านิยมนั้น

4. ทักษะที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็มีผลต่อพฤติกรรมนั้น

5. ความมุ่งหวังที่ต่างระดับกัน ก็เกิดแรงกระตุ้นที่ต่างระดับกันด้วย

6. การแสดงออกของความต้องการในแต่ละสังคมจะแตกต่างกันออกไป ตามขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมของสังคมของตนเอง ยิ่งไปกว่านั้นคนในสังคมเดียวกันยังมีพฤติกรรมในการแสดงความต้องการที่ต่างกันอีกด้วย เพราะสิ่งเหล่านี้เกิดจากการเรียนรู้ของคน

7. ความต้องการอย่างเดียวกัน ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันได้

8. แรงผลักดันที่แตกต่างกัน ทำให้การแสดงออกของพฤติกรรมที่เหมือนกันได้

9. พฤติกรรมอาจสนองความต้องการได้หลายๆทางและมากกว่าหนึ่งอย่างเวลาเดียวกัน

แนวคิดเกี่ยวกับแรงจูงใจภายในมี 2 แนวคิด ที่จะทำให้เข้าใจพฤติกรรมการจูงใจคือ

1. แนวคิดของเฮบบ์ (Hebb, 1955; อ้างถึงใน ปรีชาพร วงศ์อนุตรโรจน์, หน้า 131) เน้นทางด้านชีวภาพที่อธิบายกับบุคคล ชอบที่จะค้นหาสิ่งเร้าใจ ระดับของสิ่งเร้าใจเกิดจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมของบุคคลนั้น บุคคลก็จะเกิดแรงจูงใจภายในเพิ่มขึ้น

2. แนวคิดของซาจอนซ์ (Zajonc, 1960; อ้างถึงใน ปรีชาพร วงศ์อนุตรโรจน์, 2535, หน้า 132) กล่าวว่าบุคคลมีความปรารถนา และประพฤติดตามความปรารถนา ความเชื่อ ความคิด การรับรู้ ค่านิยมของตนเอง

ดังนั้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารจักรยานยนต์นั้นขึ้นอยู่กับความต้องการภายในจิตใจ และความต้องการตอบสนองต่อแรงผลักดันหรือแรงจูงใจ ค่านิยมของแต่ละบุคคลในแต่ละสถานการณ์ที่แตกต่างกันออกไป

3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน

อุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญ ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุได้มีทฤษฎีหลายทฤษฎี ในที่นี้จะนำเสนอทฤษฎีที่สำคัญ 2 ทฤษฎี คือ

1. ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ทฤษฎีนี้มองว่าความเสียหายต่างๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห่าตัวใกล้กัน เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มลงตามกันไปด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้แก่ (วิจิตร บุญยะ โทระ 2536: 25-26)

1.1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังจากบุคคล (Social Environment or background) ได้แก่

1.1.1 สภาพแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ เศรษฐกิจ การศึกษา วัฒนธรรม วิถีชีวิต

1.1.2 ภูมิหลังของบุคคล (นิสัยดั้งเดิม) เช่น ความสะเพร่า คีตติง ของเสียง

1.2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (defects of person) ได้แก่

1.2.1 ความบกพร่องทางกายภาพ (physical defection) เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง

เจ็บป่วย

1.2.2 ความบกพร่องทางจิตใจ เช่น ความเครียด

1.3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (unsafe acts unsafe conditions) เช่น การไม่รู้กฎจราจร ผู้ขับขี่มีทัศนคติความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ขอบเสียงและมั่งง่าย การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย สภาพของรถไม่เหมาะสม อัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถ

1.4 อุบัติภัย (accident)

1.5 การบาดเจ็บ หรือเสียหาย (injury or damage)

ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนในตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตามดั่งนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก) กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

2. ทฤษฎีแนวทางหลัก 3E ทฤษฎีแนวทางหลัก 3E ได้แก่ แนวทางแก้ไขด้านวิศวกรรม การจราจร เพื่อการศึกษาถึงโครงสร้าง ขอบข่าย ของทางที่ใช้ในการจราจร และก่อให้เกิดสภาพทำให้การจราจรติดขัด ตลอดจนจนถึงการกำหนดคสัญลักษณ์การจราจรต่างๆ การสร้างถนน การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในกิจการจราจร เพื่อให้การจราจรเกิดความคล่องตัวและปลอดภัย (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. หน้า 20-21)

2.1 แนวทางการแก้ไขด้านวิศวกรรม (enforcement) ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายซึ่งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง ที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง ที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวข้องกับการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่จะหามาตรการกวดขัน มิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร

2.2 การให้การศึกษาอบรม (education) ได้แก่ การให้การศึกษาอบรม เผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่พลเมืองขั้นพื้นฐานในเรื่องการใช้รถใช้ถนน

ในทั้ง 3 แนวนี้ (E) ตัวที่ 3 คือ education มีความสำคัญที่สุด เพราะถึงแม้จะพัฒนาหรือปรับปรุง E2 ตัวแรก คือ engineering และ enforcement ไปมากมายเพียงใดก็ตาม แต่ถ้าหากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดความสำนึกในการเคารพกฎจราจร ตลอดจนความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน อันเนื่องมาจากจราจรก็เป็นสิ่งที่ลำบากและยุ่งยากที่จะแก้ไขได้ ทั้งนี้เพราะว่าการแก้ปัญหารถจราจรโดยการพัฒนาปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจรและการบังคับใช้กฎหมายนั้นสามารถทำได้ง่ายกว่า (เนื่องจากเทคโนโลยีต่างๆ นั้น เราสามารถเพิ่มงบประมาณจัดซื้อจัดหามาได้ทั้งการบังคับใช้กฎหมายก็สามารถกวัดข้นเข้าพนักงานผู้รับผิดชอบได้) แต่ด้านการให้การศึกษาแก่ประชาชนการวางแนวทางเพื่อให้การศึกษาจึงต้องศึกษาวิเคราะห์ให้ละเอียดลึกซึ้ง เราไม่สามารถจะไปลอกเลียนแบบของสังคมชาวตะวันตกที่ต่างวัฒนธรรมต่างลัทธิความเชื่อได้ แต่จะต้องศึกษาจากการให้การศึกษาเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดนิสัยปฏิบัติตนให้ปลอดภัย (safety habits) และมีจิตสำนึกปลอดภัยไว้ก่อน (safety first) พร้อมกันนี้ต้องหาแนวทางการติดตามผลจากการให้ความรู้แก่ประชาชนด้านการจราจรไปแล้วนั้น ประชาชนผู้ที่ได้รับความรู้แล้วได้นำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันหรือไม่ ดังนั้น การศึกษาจึงต้องวิเคราะห์กระทำอย่างละเอียด

แนวทฤษฎีดังกล่าว เห็นว่า สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยได้อย่างดี คือการปลูกฝังจิตสำนึกของผู้ขับขี่รถยนต์โดยให้การศึกษาอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ได้มีความรู้ความเข้าใจ พร้อมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกกระตือรือร้นถึงความปลอดภัย ทั้งของตนเองและผู้อื่น (safety first) จนก่อให้เกิดการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยจนเป็นลักษณะนิสัย (safety habits)

นอกจากนี้ วิจิตร บุญยะโทตะระ (2536, หน้า 86-88) ได้อธิบายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้ดังนี้

1. ปัจจุบันที่เกิดจากคน อับัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

1.2 อายุ ตามกฎหมายกำหนดไว้ว่า ผู้มีอายุ 18 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ได้

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสภาพแวดล้อม สภาพถนน (วิจิตร บุญยะโทตะระ, 2536 : 85) กล่าวถึงคุณลักษณะของถนน ดังนี้

2.1 จำนวนช่องทางถนน ถนนที่มีหลายช่องทาง ปริมาณการจราจรก็มีมากในประเทศไทย พบว่า กว่าครึ่งของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครเกิดบนถนนที่มี 3 ช่องทาง

2.2 ความกว้างของช่องทาง พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย

2.3 แนวกั้นกลางถนน มีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้าแบบประสานงา การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้านหน้าขณะที่รถวิ่งสวนมา เพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน(บุญญ วงศ์คำดี, 2518, หน้า 5 ; อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตะระ, 2536 หน้า 85)

2.4 ไหลถนนและไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ในถนนทางด่วนจำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยานพาหนะที่ได้รับ ความเสียหายจนแล่นต่อไปได้

2.5 สิ่งกีดขวางถนน จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่น บริเวณข้างถนนได้ ดังนั้น บริเวณสะพาน หรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกีดขวางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะบนถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง (มัญญ วงศ์คำดี, 2518, หน้า 5 : อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตะระ, 2536, หน้า 86)

4. แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยตามกฎหมาย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรนั้น โดยเนื้อแท้แล้วเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นข้อห้ามในสังคม หรือที่เรียกว่า มาลา โพรฮิบิตา (mala prohibita) ซึ่งหากไม่มีผู้ฝ่าฝืน ไม่มีผู้ได้รับอันตรายหรือเดือดร้อนจากการจราจรก็ไม่จำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายจราจรออกมาใช้บังคับตามกฎหมายที่บัญญัติขึ้นก็เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางจราจรนั่นเอง ประชญาการลงโทษของกฎหมายเป็นการลงโทษเพื่อการข่มขู่หรือป้องปราม (deterrence) เพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้อื่นกระทำความผิดขึ้นมาอีก (ศราวดี พันธ์ขาว, 2539, หน้า 373)

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2525 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดห้าปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ลักษณะ และวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง บทบัญญัติตามนี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2.พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535

ให้บังคับใช้หมวกนิรภัยในท้องที่ และเวลาต่อไปนี้ คือ

2.1 ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดสามเดือนนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (14 กันยายน 2535)

2.2 ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และอุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2.3 ในเขตท้องที่จังหวัดอื่นนอกจาก (1) และ (2) เมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

3. กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ประกาศ ณ วันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2535 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดแบบหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยมีเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ใช้ได้ตามกฎหมายไว้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ซึ่งหมวกนิรภัยทั้ง 3 แบบนี้ ต้องมีบังลมที่ทำจากวัสดุโปร่งใส ไม่มีสี

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่ใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

การบังคับใช้หมวกนิรภัยนี้ มีผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก แต่ปรากฏว่ายังมีได้มีการณรงค์ให้ประชาชนตระหนักในประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยและหมวกนิรภัยที่มีขายตามท้องตลาดก็มีไม่เพียงพอ และส่วนใหญ่ไม่ตรงกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามกฎหมายกระทรวงคมนาคมตรึงจึงมีมติเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2535 ให้ยกเลิกหรือแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 ไว้ก่อน และให้กระทรวงมหาดไทยรับไปดำเนินการตามหลักการ ดังนี้

1. ให้บังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ยกเว้นในตรอกซอย ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2535 เป็นต้นไป

สำหรับในท้องที่จังหวัดอื่น ให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ร่างกฎหมายเรื่องนี้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

2. ในต่างจังหวัดนอกเหนือจากกรุงเทพมหานคร ให้ระงับการบังคับใช้หมวกนิรภัยไว้ก่อน และให้กระทรวงมหาดไทยรับไปดำเนินการ

- กำหนดมาตรการและแนวทางเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเข้มงวด กวดขันให้ผู้ขับขี่ขยายพาหนะการพกฏจราจรอย่างเคร่งครัด และเห็นประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย

-รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่เสพสุรา สิ่งมีนเมาตลอดจน
วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอื่นๆ ในขณะที่ขับขี่พาหนะดังกล่าว

-ควบคุมดูแลมาตรฐานของหมวกนิรภัยให้สะดวก ปลอดภัย และเกิดความประหยัดต่อผู้ใช้
ตลอดจนควบคุมดูแลปัญหาอื่นๆ อันอาจเกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้ และให้
กระทรวงพาณิชย์ไปพิจารณากำหนดมาตรการ และแนวทางควบคุมราคาหมวกนิรภัย

มาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก

ถึงแม้อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นแล้วโดยหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่มนุษย์สามารถควบคุมป้องกันไม่ให้
เกิดบาดเจ็บได้อย่างแน่นอนทุกราย ยกตัวอย่างเช่น คนขับรถจักรยานยนต์ ถ้าสวมหมวกนิรภัยที่ได้
มาตรฐานและสวมอย่างถูกวิธีแล้ว ถึงแม้จะเกิดอุบัติเหตุก็สามารถป้องกันไม่ให้เกิดบาดเจ็บศีรษะได้
เป็นต้น (วิจิตร บุญชะโหดระ, หน้า 5) มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก ประกอบด้วยมาตร
การหลัก 3 ประการ ดังนี้

1. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (ศราวดี พันธ์ขาว, 2539, หน้า 363-365) สามารถแบ่ง
ออกเป็น 2 แนวทางคือ

1.1 การปรับปรุงแก้ไขและสภาพแวดล้อมเป็นแนวทางซึ่งสามารถจะนำมาใช้ในประเทศซึ่ง
กำลังพัฒนาได้ดี เนื่องจากสภาพการจราจรและความปลอดภัยในประเทศกำลังพัฒนาจะคล้ายกับ
สภาพการจราจรของประเทศซึ่งพัฒนาแล้ว เช่น ประเทศอังกฤษ มาตรการปรับปรุง ได้แก่

-การปรับปรุงสัญญาณไฟ (traffic signals) เช่น การตั้งรอบเวลาของสัญญาณไฟ (timing) การ
เพิ่มความเข้มของแสงสัญญาณไฟ (high intensity)

-การจัดช่องทางเดินรถ และการจัดทำเครื่องหมายจราจร

-การปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับป้ายจราจรให้มีคุณภาพที่ถูกต้องและครบถ้วนรวมไปถึงการติด
ตั้ง การมองเห็น เป็นต้น

-การปรับปรุงพื้นผิวจราจร

-การปรับปรุงแก้ไข โดยการจัดการเกี่ยวกับการจราจร เช่น การจัดเดินรถทางเดียว (one way
street)

1.2 การปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุตามลักษณะการชน ได้แก่

-การปรับปรุงแก้ไขแบบชนบริเวณทางแยกคนละถนน เช่น การจัดให้มีช่องทางเลี้ยวขวา
สำหรับถนนฝั่งตรงข้ามเพื่อให้รถวิ่งทางตรงเห็นเด่นชัดยิ่งขึ้น เป็นต้น

-การปรับปรุงแก้ไขแบบชนบริเวณทางแยกจากถนนสายเดียวกัน เช่น จัดให้มีท่าสี่แยก
กลางถนน เส้นแบ่งช่องทางเดินรถ และเส้นขอบทางเป็นสีสะท้อนแสง

-การปรับปรุงแก้ไขแบบชนบนทาง เช่น ให้สีสะท้อนแสงหรือป้ายแสดงภาพว่ามีวัตถุหรือ
สัตว์กีดขวาง

-การแก้ไขแบบชนเนื่องจากการแขง เช่น จัดให้มีการตีเส้นที่บริเวณห้ามแขง และมีป้ายเตือนหรือป้ายบังคับด้วย

-การปรับปรุงแก้ไขแบบชนนอกทาง เช่น ตีเส้นที่บกลางถนน เพื่อแบ่งการจราจรทั้ง 2 ทิศออกจากกันโดยเด็ดขาด

2. มาตรการทางการแพทย์ (ศราวดี พันธ์ขาว, 2539 หน้า 367-368) อุบัติเหตุจากรถทางบกประมาณร้อยละ 90 สืบเนื่องมาจากความผิดพลาดของคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความรู้ระดับความสมบูรณ์ของสุขภาพ และความพร้อมในการรับรู้พอสมควร สุขภาพดีและความสมบูรณ์ของร่างกายมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความชำนาญคงอยู่ตลอดไป ดังนั้นก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับขี่ หน่วยงานของรัฐจะต้องระมัดระวังมากทั้งในด้านการตรวจสอบร่างกายและสมรรถนะในการขับขี่ การตรวจสุขภาพร่างกายของผู้ขับขี่ควรดำเนินการโดยแพทย์มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก 2 ขั้นตอนดังนี้

2.1 การตรวจสุขภาพของผู้ขับขี่ก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถ

-ความสามารถในการมองเห็น (visual acuity) การมีสายตาดีทั้งสองข้างเป็นสิ่งจำเป็นยิ่งสำหรับการขับขี่รถที่ปลอดภัย ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะควรมีสายตาส่วนกว้าง 140 ส่วนเล็ก 20/40 ส่วนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลควรมีสายตาส่วนกว้าง 140 ส่วนเล็ก 20/50 ถ้าสภาพการมองเห็นระยะไกลของสายตาสองข้างโดยไม่สวมแว่นตาพร้อมกันได้น้อยกว่าที่ต้องการ จำเป็นให้ผู้ขับขี่สวมแว่นตาในขณะที่ขับรถเสมอ และควรมีบันทึกไว้ในใบอนุญาตขับรถด้วย แต่สำหรับบุคคลที่มีตาข้างเดียว ไม่ควรอนุญาตให้ขับรถสาธารณะ สำหรับคนตาบอดสีนั้นพบว่าการแยกสีให้ชัดเจนไม่สู้จะสำคัญสำหรับผู้ขับขี่นัก แต่ผู้ที่มองเห็นของสิ่งเดียวเป็นสองสิ่ง (diplopia) ไม่ควรออกใบอนุญาตขับรถให้

-ความสามารถในการควบคุมบังคับรถ

1. แขน ควรมีการตรวจการเคลื่อนไหวข้อต่อของไหล่ ข้อศอก ข้อมือ นิ้วมือ และควรสังเกตว่ามีกล้ามเนื้อตึงหรือไม่ ข้อต่อไหล่เคลื่อนไหวไม่ได้ก็ไม่นับเป็นอุปสรรคต่อการขับรถ ถ้าไม่เจ็บปวด ส่วนข้อศอกที่แข็งเหยียดงอไม่ได้ แม้จะเป็นอุปสรรคไปบ้างก็ไม่ควรอนุญาตให้ขับรถสาธารณะแต่แรก สำหรับผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์มานานแล้ว อาจจะได้รับอนุญาตให้ขับรถได้ โดยมีข้อแม้ว่าข้อที่แข็งนั้นงอได้มากถึง 135 องศา และการคว้าและหงายมือได้ครึ่งหนึ่งของปกติ ผู้ที่มาขอรับใบอนุญาตต้องคว้าและหงายมือได้เต็มที่ ข้อมืองอหรือเหยียดไม่ได้ ข้อต่อนิ้วมือที่เคลื่อนไหวและเหยียดไม่ได้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ แต่ถ้าถูกตัดนิ้วมือ 1 นิ้วหรือมากกว่า ก็ต้องได้รับการตรวจสอบกำลังของการกำมือว่าแข็งแรงพอที่จะควบคุมพวงมาลัยนั้นได้หรือไม่

2.ขา ผู้ขับรถสาธารณะควรมีการเคลื่อนไหวอย่างคล่องแคล่วและมีกำลังกล้ามเนื้อดีทั้งสองข้าง แต่สำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคลอาจพิจารณาปรับเปลี่ยนเครื่องบังคับรถให้เหมาะสมได้ เช่น เปลี่ยนระบบห้ามล้อมาไว้ที่แกนพวงมาลัยเพื่อใช้มือควบคุมแทนการใช้เท้าอย่างทั่วไป

2.2 การตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ภายหลังได้รับใบอนุญาตขับรถ

ภายหลังการออกใบอนุญาตขับรถแล้ว ควรมีการตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ในบางประเทศ ผู้ขับขี่วัยชราชนิตหนึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพทุกๆ 3 ปี เมื่ออายุเกิน 40 ปี และทุกๆปีเมื่ออายุเกิน 60 ปี การตรวจอาจจะต้องทำซ้ำในกรณีที่ยังไม่ผ่านการเข้าปฏิบัติงานอีกภายหลังที่ป่วยนาน 3 ถึง 4 สัปดาห์ หรือหลังจากได้รับอุบัติเหตุจนไม่สามารถขับขี่ได้เกินกว่า 3 วัน หรือในกรณีใดก็ตามที่เจ้าพนักงานของรัฐเห็นสมควรให้ได้รับการตรวจสอบสุขภาพเพื่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่วัยชราชนิตหนึ่งควรได้รับการตรวจสายตาทุกๆ 6 ปีและทุกๆปีเมื่ออายุเกิน 60 ปี ผู้ขับขี่ที่มีอาการเวียนเป็นลม เป็นโรคหัวใจหรืออาการใดที่อาจเกิดอันตรายต่อการขับรถ หรือทำให้ความลึกลับมืดมัวหรือหมดสติ ก็จำเป็นที่จะต้องได้รับการตรวจและไม่จำเป็นว่าผู้ขับขี่นั้นต้องหยุดงานหรือไม่

1. มาตรการทางกฎหมาย (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2532, หน้า 21)

เนื่องจากความหยาบคายในการบังคับตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ทำให้ผู้กระทำความผิดถูกจรรยาบรรณมากขึ้นตามลำดับ และเกิดเจตคติในทางที่ผิด ในวัยหนุ่มสาวถือว่าการทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณเป็นของโก้เก๋ เช่น การตัดแปลงแต่งรถ ตัดท่อไอเสียเพื่อให้เกิดเสียงดัง ดัดแปลงเพิ่มความเร็วรถจากการศึกษา พบว่า ถ้ามีการบังคับตามกฎหมายอย่างเข้มงวดจะสามารถลดอุบัติเหตุลงไปมากกว่าร้อยละ 40

การจำกัดความเร็ว การออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย จะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บและพิการจากอุบัติเหตุลงไปได้ เป็นต้น

การประชาสัมพันธ์มีความจำเป็นสำหรับทุกคน บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เพราะเป็นการกระตุ้นเตือนเพื่อป้องกันมิให้ผู้ใช้ทางฝ่าฝืนกฎหมาย หรือเพื่อให้ปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้

5. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. มณีทิพย์ วีระรัตนมณี (2536) ได้ศึกษาทัศนคติของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยและผลกระทบในการปฏิบัติตามเมื่อมีการ บังคับใช้หมวกนิรภัย ประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตาม ข้อบังคับ และเพื่อนำผลการศึกษามาใช้ในการกำหนดแนวทาง หรือแสวงหามาตรการลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยแยกกลุ่มศึกษาออกเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเมืองและมา ดำเนินการทางทะเบียน ณ ที่ทำการขนส่งจังหวัดภูเก็ต กลุ่มผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเมือง ประสบอุบัติเหตุในเขตเมือง และรับการรักษาด่วน ณ โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต กลุ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ ซึ่งประกอบด้วย ตำรวจจราจร แพทย์ พยาบาล เจ้าหน้าที่มูลนิธิ กลุ่มสุดท้าย คือ กลุ่มผู้ผลักดันนโยบายการบังคับใช้หมวกนิรภัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือ แบบสอบถามใช้กับกลุ่มศึกษา 3 กลุ่มแรกประกอบด้วยข้อคำถาม 4 หมวด ได้แก่ ข้อมูลส่วนตัวของแต่ละกลุ่มศึกษา ข้อคำถาม เกี่ยวกับความรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจาก

รถจักรยานยนต์ ข้อคำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และข้อคำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยได้ประชากร ในกลุ่มศึกษานี้ทั้งสิ้น 312 คน

2. วิบูลย์ สุพทุทธิธาดา, อนุชานวัญ คำป่าน & ธนาพร พรหมเวช (2536) ได้ศึกษาความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดระยอง จากกลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนที่มาทำใบอนุญาตขับขี่ และมาต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์จำนวน 504 คน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 35.3 การสวมใส่หมวกนิรภัย พบว่า ใส่ประจำทุกครั้งเพียงร้อยละ 21.3 ขณะเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ไม่ใส่หมวกนิรภัย ร้อยละ 81.9

3. รัมภา ททัษธรรม (2538) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร โดยวิธีการศึกษาแบบ Cross-sectional study ทำการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในคิวตามจุดต่างๆ ของถนนและ ชุมชนจำนวน 54 คิว ผู้ขับขี่ 735 คน เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามระหว่างวันที่ 18 สิงหาคม ถึง 31 ตุลาคม พ.ศ. 2537 ผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความผิดปกติของหูเกี่ยวกับการได้ยิน และมีทัศนคติและพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำ และไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำ

4. แท้งจิง ศิริพานิช (2539) ได้ศึกษาผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพมหานคร 1 ปีก่อน และ 1 ปีหลังการประกาศใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุไม่ลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงถึง 20% แม้ว่าจำนวนรถจักรยานยนต์จะเพิ่มขึ้นอย่างมากมายและ

1. อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงเป็นอย่างมากถึง 40.07% เปรียบเทียบก่อนและหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติหมวกนิรภัย 5 เดือน

2. เมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติหมวกนิรภัย 1 ปี พบว่า อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลง 29.77%

3. หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติในระยะแรก(5เดือน)มีการเข้มงวดในการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และความตื่นตัวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยทำให้อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลงอย่างมากถึง 40.07 % แต่เมื่อยืดระยะเวลาในการเปรียบเทียบนานขึ้นเป็น 1 ปี ความเข้มงวดของตำรวจ และความตื่นตัวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เริ่มน้อยลง มีการละเลยการสวมหมวกนิรภัย ทำให้อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลงน้อยกว่าระยะแรก (29.77%)

5.ผาณิต ไทยपाल (2540) ได้ศึกษาและเปรียบเทียบ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ตัวแปรที่ศึกษาประกอบด้วย เพศ ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง รายได้ของผู้ปกครอง ประสบการณ์ ในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ การได้รับอุบัติเหตุและการมีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ปีการศึกษา 2540 จำนวน 249 คน เป็นชาย 82 คน หญิง 167 ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในด้านความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนในด้านเจตคติ และการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำที่ควรปรับปรุง

6.นวรรตน์ เพ็ชรเจริญ, วรณิกา วงศ์ไกรศรีทอง และ รัชนิบูลย์ อุดมชัยรัตน์ (2541)

ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ดำเนินการระหว่างเดือน พฤศจิกายน 2535 ถึงเดือน กุมภาพันธ์ 2536 กลุ่มตัวอย่างจำนวน 4,010 ตัวอย่างพบว่าในภาพรวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 19.2 และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 9.7 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุดคือ กรุงเทพมหานคร โดยผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 48.6 และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 11.7 วันและช่วงเวลา พบว่ามีการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุด คือในวันราชการช่วงเวลาปกติ รองลงมาคือ วันราชการเวลาเร่งด่วน ส่วนในวันหยุดการสวมหมวกนิรภัยจะน้อยกว่า

7.ปรีชา กิตติคุณ (2541) ได้ศึกษาผลการใช้หมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุในโรงพยาบาลชลบุรี ระหว่างเดือนมกราคม 2541 ถึงกุมภาพันธ์ 2541 พบว่าพหุหน้าที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ มีจำนวนถึง 82 % จากจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งสิ้น 1,089 ราย พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไม่ใช้หมวกนิรภัยถึง 62.01 % ผู้ขับขี่และผู้โดยสารส่วนใหญ่ในจังหวัดชลบุรี ยังไม่ใช้หมวกนิรภัยมากถึง 81.15 % และพบว่าผู้โดยสารจะมีอัตราการใช้หมวกนิรภัยต่ำมาก อัตราของผู้ขับขี่ใช้หมวกนิรภัยต่อผู้โดยสารที่ใช้หมวกนิรภัยเท่ากับ 12%

8.ยุพา หงษ์วะชิน (2541) ได้ศึกษาหาความ สัมพันธ์ของปัจจัยบางประการกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ปัจจุบันได้มีการออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวก นิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ยังพบว่าในจังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการวิจัยเชิงสำรวจครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาความ สัมพันธ์ของปัจจัยบางประการกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจำนวน 340 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้ แบบสัมภาษณ์ ในช่วงระหว่างวันที่ 3 มีนาคม - 3 เมษายน พ.ศ.2542 ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเพศชาย ร้อยละ 52.9 อายุเฉลี่ย 25.88 ปี การศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 43.5 สถานภาพ โสด ร้อยละ 72.6

อาชีพ รับจ้างร้อยละ 42.6 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 60.6 ไม่เคยได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับ หมวกนิรภัย สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ ร้อยละ 87.1 ใน 1 เดือน เห็นว่ามีการรณรงค์ ให้สวมหมวกนิรภัย 1-5 ครั้ง ร้อยละ 85.0 โดยเห็นจากโทรทัศน์ มากที่สุด ร้อยละ 37.6 มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 2 ปี ร้อยละ 37.1 โดยขับขี่ในระยะทางต่ำกว่า 10 ก.ม. ร้อยละ 52.1 และขับขี่ในช่วงกลางวัน ร้อยละ 83.8 ขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วมากกว่า 61 ก.ม./ช.ม. ร้อยละ 51.5 ในรอบ 3 ปีไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 55.0 และพบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ระยะทาง ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการ สวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีความรู้ในระดับปาน กลาง ร้อยละ 62.9 สำหรับรายด้านพบว่า มีความรู้เกี่ยวกับหมวก นิรภัยระดับปานกลาง ร้อยละ 82.9 ความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย ระดับสูงร้อยละ 70.0 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย หมวกนิรภัยระดับสูงร้อยละ 69.7 และ ความรู้ของกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัย และไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่แตกต่างกัน ความคิดเห็น โดยรวมอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 66.2 ในรายด้านมีความคิดเห็น ต่อการใช้หมวกนิรภัย ระดับปานกลาง ร้อยละ 72.6 มีความคิดเห็นต่อกฎหมายหมวกนิรภัยระดับ ปานกลาง ร้อยละ 72.4 ความคิดเห็นต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจระดับปานกลาง ร้อยละ 77.4 และความคิดเห็นของกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัย สำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ดังนั้นควรมีการร่วมมือกันในการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึก ที่ดีในการ สวมหมวกนิรภัยทั้งส่วนราชการ โดยเฉพาะตำรวจ สาธารณสุขจังหวัด สถาบัน การศึกษาและชุมชน ในการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยและให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับลักษณะ หมวกนิรภัยและวิธี การสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ยั่งยืน

9.สรุป เบี้ยแก้ว (2541) ได้ศึกษาหามาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาล เมืองชลบุรี โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ได้ แก่ Frequency ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการสวมหมวกหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถ จักรยานยนต์ น่าจะขึ้นอยู่กับพื้นฐานของมนุษย์ที่ต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัยในชีวิตเป็นหลัก ส่วนสิ่งที่น่าจะเป็นแรงกระตุ้นให้บุคคลผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการสวม หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น คือ ความเข้มงวดและต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ ยังมีข้อเสนอแนะในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขั้นพื้นฐาน คือ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้ การศึกษาอบรมแก่ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและมีจิต สำนึกที่ดีควบคู่กันไปกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ารับการอ บรมแทนค่าปรับและให้ข้าราชการ พนักงานของรัฐ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่าง เกร่งกรัด

10. พาริน ภาณุพิณฑุ (2543) ได้วิจัยสำรวจความคิดเห็นและพฤติกรรมของผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนตัว ที่จดทะเบียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรีในปี พ.ศ. 2542 โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเป็นค่าร้อยละ การทดสอบสมมติฐานใช้การคำนวณด้วยค่า (chi-square) ที่ระดับนัยความสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ผลการศึกษาพบว่า

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุมากและผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน

2. ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีการศึกษาสูงและผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีการศึกษาค่ำในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จะมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน

3. ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความถี่ในการใช้รถยนต์มากต่อสัปดาห์ และผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความถี่ในการใช้รถยนต์น้อยต่อสัปดาห์ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จะมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน

4. ผู้ขับขี่รถยนต์รับรู้คุณค่าของการใช้เข็มขัดนิรภัยและผู้ขับขี่รถยนต์ไม่เคยรับรู้คุณค่าของการใช้เข็มขัดนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จะมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน

11. พิทักษ์พงษ์ ครอบชนม์ (2544) ได้ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี วัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ เพื่อการศึกษาทัศนคติ พฤติกรรมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ด้วยการให้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่ม ตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 260 คน จากประชากรทั้งสิ้น 14000 คน ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2544 ผลการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง ส่วนใหญ่ร้อยละ 53.5 ยังคงวางตัวเป็นกลางต่อการใช้หมวกนิรภัย รองลงมา ร้อยละ 41.9 เห็นด้วย กับการใช้หมวกนิรภัย ส่วนผู้ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 4.6 ผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.5 ใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน แต่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งถึงร้อยละ 55.8 และหมวกนิรภัยที่ใช้สวมร้อยละ 44.2 มีราคาถูกเพียง 100-200 บาทต่อใบเท่านั้น อย่างไรก็ตามผู้ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ร้อยละ 70 จะต้องสวมอย่างถูกต้อง คือ สวมโดย ใส่สายรัดคาง และมีร้อยละ 11.5 ที่สวมเฉพาะที่พบเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ กับทัศนคติและพฤติกรรมโดยการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ทัศนคติการใช้หมวกนิรภัยของประชาชนในเขตเทศบาลบางละมุงจะแตกต่างกันตามอายุกับการศึกษา และอาชีพ หมายความว่า คนที่มีอายุมาก การศึกษาสูง และมีอาชีพอิสระจะเห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าคนที่อายุน้อย การศึกษาค่ำ และอาชีพอื่น ผลการศึกษาพฤติกรรมระหว่างพฤติกรรมและทัศนคติของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า พฤติ

กรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวม ราคาของหมวกนิรภัยที่สวม และวิธีการสวมหมวกนิรภัย
แตกต่างกันตามทัศนคติที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายความว่า ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวก
นิรภัยก็จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ และใช้หมวกในราคาแพง เพราะคิดว่า
ปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษา

การวิจัยเรื่องทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ

1. การกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี โดยแจกแบบสอบถามจำนวน 150 คนจากประชากรตำบลแสนสุข 41553คน คิดเป็นร้อยละ0.36 (เทศบาลแสนสุข,2547,กุมภาพันธ์) โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) บริเวณแหล่งชุมชน ในเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรีได้แก่ หน้ามหาวิทยาลัยบูรพา หน้าห้างแหลมทอง ตลาดหนองมน

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้สามารถแจกแจงตามสมมติฐานได้ ดังต่อไปนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลทำให้ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ ลักษณะทางประชากร

ตัวแปรตาม ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

สมมติฐานข้อที่ 2 ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ ลักษณะประชากร

ตัวแปรตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

สมมติฐานข้อที่ 3 ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

ตัวแปรตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น เป็นแบบสอบถามปลายปิด (Close-Ended Questionnaire) มีลักษณะเป็นแบบสำรวจใช้สอบถามเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุขจังหวัดชลบุรี โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย ประกอบด้วยคำถาม 10 ข้อ มีคำถามเชิงบวก คือ 1,2,4 และคำถามเชิงลบคือ 3,5,6,7,8,9,10 โดยกำหนดระดับคะแนนดังนี้

ความคิดเห็น	คำถามเชิง+	คำถามเชิง-
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4	1
เห็นด้วย	3	2
ไม่เห็นด้วย	2	3
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	4

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนของแบบสอบถาม ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ในการรวบรวมข้อมูล (แบบสอบถาม) ผู้วิจัย ได้ทำการแจกและชี้แจงแบบสอบถามด้วยตนเองตามจุดต่างๆ ในเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี กับกลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวน 150 ชุด ที่อยู่ในพื้นที่ เทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี โดยการนำแบบสอบถามไปขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวให้สละเวลาตอบแบบสอบถาม และขอรับคืนทันที

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลแบบสอบถาม
2. ลงรหัสข้อมูลในแบบสอบถาม แล้วบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์
3. ประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS

เกณฑ์การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย
แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ทัศนคติเชิงบวก ข้อ 1,2,4

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	4	คะแนน
เห็นด้วย	=	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	=	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1	คะแนน

ทัศนคติเชิงลบ

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1	คะแนน
เห็นด้วย	=	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	=	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	4	คะแนน

จากนั้นนำคะแนนมาเก็บเป็นช่วงดังนี้

1-1.99	=	ทัศนคติต่ำ / น้อย
2-2.99	=	ทัศนคติปานกลาง
3-4	=	ทัศนคติสูง / มาก

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS for Windows ค่าสถิติที่ใช้เป็นสถิติเชิงพรรณนา (Descriptivr Statistic) ได้แก่

1. ค่าความถี่ (Frequency)
2. ค่าร้อยละ (Percentage)
3. ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)
4. ค่าไค – สแควร์ (χ^2)
5. ค่า Std. Deviation

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่องทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Servey Research) จากประชาชนจำนวน 150 ชุด สามารถนำมาสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา โดยแสดงผลเป็นร้อยละค่าเฉลี่ย

- 1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 1.2 ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย
- 1.3 พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ค่าสถิติ

2.1 สมมติฐานที่ 1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากร กับทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ Chi-Square

2.2 สมมติฐานที่ 2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากร กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ Chi-Square

2.3 สมมติฐานที่ 3 ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย กับ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ Chi-Square

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตาม เพศ (N=150)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	47	31.3
หญิง	103	68.7
รวม	150	100

จากตารางที่ 1 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างของการวิจัยครั้งนี้เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คือมีเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 68.7 เพศชายคิดเป็นร้อยละ 31.3

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตาม อายุ (N=150)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	33	22.0
20-29 ปี	106	70.7
30-39 ปี	5	3.3
40 ปีขึ้นไป	6	4.0
รวม	150	100

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 70.7 รองลงมาคือ ต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตาม ระดับการศึกษา (N=150)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	7	4.6
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	25	16.7
อนุปริญญา หรือ ปวส.	15	10.0
ปริญญาตรีขึ้นไป	103	68.7
รวม	150	100

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 68.7 รองลงมาคือ มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 16.7

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตาม อาชีพ (N=150)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักศึกษา	129	86.0
พนักงานบริษัท	4	2.7
ธุรกิจส่วนตัวหรือประกอบอาชีพอิสระ	12	8.0
ข้าราชการ	3	2.0
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	1.3
รวม	150	100

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 86.0

1.2 ทักษะการที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างแยกตาม ทักษะการที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย (N=150)

ความคิดเห็น	Mean	S.D	แปลผล
1. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดอัตราการเสียชีวิต เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	3.5	0.51	มาก
2. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกมั่นใจในการขับขี่มากยิ่งขึ้น	3.06	0.76	มาก
3. การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดรำคาญ	2.14	0.75	ปานกลาง
4. การมีกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว	3.16	0.61	มาก
5. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง	2.29	0.9	ปานกลาง
6. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ดูไม่เท่	2.69	0.73	ปานกลาง
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย	2.45	0.9	ปานกลาง
8. การใช้หมวกนิรภัยร่วมกับผู้อื่นทำให้เกิดโรคติดต่อ	2.7	0.78	ปานกลาง
9. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เพื่อเป็นการป้องกันการถูกตำรวจจับ	1.97	0.8	น้อย
10. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทรศนะในการมองถนนลดลง	2.26	0.78	ปานกลาง
รวม	2.622	0.752	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 พบว่าทักษะการที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง

(Mean=2.622)

1.3 พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย (N=150)

พฤติกรรมการสวมหมวก	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แน่นอน	34	22.7
นานๆครั้ง	33	22.0
บางครั้ง	51	34.0
เกือบทุกครั้ง	17	11.3
ทุกครั้ง	15	10.0
รวม	150	100

จากตารางที่ 6 พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก โดยพบว่า มีผู้ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่เพียงร้อยละ 10.0 โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 34.0 จะสวมเพียงบางครั้ง

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ (N=150)

ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์	จำนวน	ร้อยละ
นานครั้ง	24	16.0
1-2วันต่อสัปดาห์	18	12.0
3-4วันต่อสัปดาห์	15	10.0
เกือบทุกวัน	24	16.0
ทุกวัน	69	46.0
รวม	150	100

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ถึงร้อยละ 46.0 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทุกวัน

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเลือกซื้อหมวกนิรภัย (N=150)

การเลือกซื้อหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
สีส้ม	9	6.0
ความสบาย	38	25.3
ราคา	14	9.3
มีมาตรฐาน มอก.	59	39.4
รูปทรง	21	14.0
อื่นๆ	9	6.0
รวม	150	100

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 39.4 เลือกแบบมีมาตรฐาน มอก. รองลงมาคือความสบาย ร้อยละ 25.3

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการสวมหมวกนิรภัย (N=150)

วิธีการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
สวมโดยใส่สายรัดคาง	83	55.3
สวมโดยไม่ใส่สายรัดคาง	17	11.4
สวมเฉพาะเมื่อรู้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจเข้มงวดในการตรวจจับ/ปรับ	50	33.3
รวม	150	100

จากตารางที่ 9 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 55.3 ใส่หมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีและรัดคางโดยใส่สายรัดคาง มีเพียงส่วนน้อยร้อยละ 11.4 สวมเพียงเพื่อให้เห็นว่าสวมซึ่งไม่อาจป้องกันภัยได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และมีเพียงร้อยละ 33.3 ที่สวมเพียงในเวลาที่รู้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจอยู่

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 : ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลทำให้ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย
แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านเพศกับทัศนคติที่มีต่อการ
ใช้หมวกนิรภัย (N=150)

เพศ		ระดับทัศนคติ			รวม	ค่า χ^2
		น้อย	ปานกลาง	มาก		
เพศชาย	จำนวน	5	33	9	47	3.156
	ร้อยละ	10.6	70.3	19.1	100	
เพศหญิง	จำนวน	4	83	16	103	
	ร้อยละ	3.9	80.6	15.5	100	

จากตารางที่ 10 พบว่า เพศที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านอายุกับทัศนคติที่มีต่อการ
ใช้หมวกนิรภัย (N=150)

อายุ		ระดับทัศนคติ			รวม	ค่า χ^2
		น้อย	ปานกลาง	มาก		
ต่ำกว่า 20 ปี	จำนวน	2	25	6	33	14.541*
	ร้อยละ	6.1	75.7	18.2	100	
20-29 ปี	จำนวน	7	86	13	106	
	ร้อยละ	6.6	81.1	12.3	100	
30-39 ปี	จำนวน	-	3	2	5	
	ร้อยละ	-	60.0	40.0	100	
40 ปี ขึ้นไป	จำนวน	-	2	4	6	
	ร้อยละ	-	33.3	66.7	100	

*P ≤ 0.05

จากตารางที่ 11 พบว่า อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย ที่กลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 20 ปี มีทัศนคติต่อการ
ใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.7 ขณะที่อายุ 20-29 ปีมีทัศนคติต่อการ
ใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลางร้อยละ 81.1 อายุ 30-39 ปีมีทัศนคติต่อการ
ใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลาง ร้อยละ 60 และตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไปมีทัศนคติต่อการ
ใช้หมวกนิรภัยในระดับมากถึงร้อยละ 66.7

ตารางที่ 12 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านระดับการศึกษากับ
ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย (N=150)

ระดับการศึกษา		ระดับทัศนคติ			รวม	ค่า χ^2
		น้อย	ปานกลาง	มาก		
มัธยมศึกษาตอนต้นลงมา	จำนวน	0	3	4	7	11.317
	ร้อยละ	0	42.9	57.1	100	
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	จำนวน	0	22	3	25	
	ร้อยละ	0	88.0	12.0	100	
อนุปริญญา หรือ ปวส.	จำนวน	1	12	2	15	
	ร้อยละ	6.7	80.0	13.3	100	
ปริญญาตรีขึ้นไป	จำนวน	8	79	16	103	
	ร้อยละ	7.8	76.7	15.5	100	

จากตารางที่ 12 แสดงว่าลักษณะทางประชากรด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อ
ทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัยที่

ตารางที่ 13 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านอาชีพกับทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย (N=150)

อาชีพ		ระดับทัศนคติ			รวม	ค่า χ^2
		น้อย	ปานกลาง	มาก		
นักศึกษา	จำนวน	8	103	18	129	13.734
	ร้อยละ	6.2	79.8	14.0	100	
พนักงานบริษัท	จำนวน	1	3	0	4	
	ร้อยละ	25.0	75.0	0	100	
ธุรกิจส่วนตัว หรือ ประกอบอาชีพอิสระ	จำนวน	-	8	4	12	
	ร้อยละ	-	66.7	33.3	100	
ข้าราชการ	จำนวน	-	1	2	3	
	ร้อยละ	-	33.3	66.7	100	
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	จำนวน	-	1	1	2	
	ร้อยละ	-	50.0	50.0	100	

จากตารางที่ 13 แสดงว่าลักษณะทางประชากรด้านอาชีพที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อทัศนคติในการใช้หมวกนิรภัย

สมมติฐานที่ 2 : ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 14 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านเพศกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ด้านความถี่การสวมหมวก (N=150)

เพศ		ความถี่การสวมหมวกนิรภัย					รวม	ค่า χ^2
		ไม่แน่นอน	นานๆครั้ง	บางครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง		
ชาย	จำนวน	6	6	16	10	9	47	17.313**
	ร้อยละ	12.2	12.8	34.0	21.3	19.1	100	
หญิง	จำนวน	28	27	35	7	6	103	
	ร้อยละ	27.2	26.2	34.0	6.8	5.8	100	

**P ≤ 0.01

จากตารางที่ 14 พบว่า เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยที่เพศชายมีพฤติกรรมการสวมเป็นแบบบางครั้งร้อยละ 34.0 และเกือบทุกครั้งร้อยละ 21.3 ส่วนเพศหญิงมีพฤติกรรมการสวมเป็นแบบบางครั้งร้อยละ 34.0 และไม่แน่นอน ร้อยละ 27.2

ตารางที่ 15 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านอายุ กับ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ด้านความถี่การสวมหมวก (N=150)

อายุ		ความถี่การสวมหมวกนิรภัย					รวม	ค่า χ^2
		ไม่แน่นอน	นานๆครั้ง	บางครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง		
ต่ำกว่า 20 ปี	จำนวน	4	12	11	3	3	33	41.712***
	ร้อยละ	12.1	36.4	33.3	9.1	9.1	100	
20-29 ปี	จำนวน	30	21	39	9	7	106	
	ร้อยละ	28.3	19.2	36.8	8.5	6.6	100	
30-39 ปี	จำนวน	-	-	1	2	2	5	
	ร้อยละ	-	-	20.0	40.0	40.0	100	
40 ปี ขึ้นไป	จำนวน	-	-	-	3	3	6	
	ร้อยละ	-	-	-	50.0	50.0	100	

*** $P \leq 0.001$

จากตารางที่ 15 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่ในการสวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยเป็นแบบนานๆครั้ง ร้อยละ 36.4 ขณะที่ อายุ 20-29 ปี จะมีความถี่ในการสวมเป็นแบบบางครั้ง ร้อยละ 36.8 อายุ 30-39 ปี จะมีความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยแบบเกือบทุกครั้งและทุกครั้งเท่ากันคือ ร้อยละ 40.0 และอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และเกือบทุกครั้ง ถึงร้อยละ 50.0

ตารางที่ 16 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านการศึกษา กับ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ด้านความถี่การสวมหมวก (N=150)

การศึกษา		ความถี่การสวมหมวกนิรภัย					รวม	ค่า χ^2
		ไม่แน่นอน	นานๆครั้ง	บางครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง		
ม.ต้นลงมา	จำนวน	-	-	1	-	6	7	53.734***
	ร้อยละ	-	-	14.3	-	85.7	100	
ม.ปลาย	จำนวน	9	7	6	1	2	25	
	ร้อยละ	36.0	28.0	24.0	4.0	8.0	100	
อนุปริญญา	จำนวน	4	2	5	3	1	15	
	ร้อยละ	26.7	13.3	33.3	20.0	6.7	100	
ปริญญาตรีขึ้นไป	จำนวน	21	24	39	13	6	103	
	ร้อยละ	20.4	23.3	37.9	12.6	5.8	100	

*** $P \leq 0.001$

จากตารางที่ 16 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่ในการสวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยที่กลุ่มตัวอย่างเป็นมัธยมต้นต้นลงมามีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบสวมทุกครั้ง ร้อยละ 85.7 ขณะที่มัธยมปลายหรือปวช. มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบไม่แน่นอน ร้อยละ 36.0 อนุปริญญาหรือปวส. มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบบางครั้ง ร้อยละ 33.3 และ ระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบบางครั้ง ร้อยละ 37.9

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรด้านอาชีพ กับ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ด้านความถี่การสวมหมวก (N=150)

อาชีพ		ความถี่การสวมหมวกนิรภัย					รวม	ค่า χ^2
		ไม่แน่นอน	นานๆครั้ง	บางครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง		
นักศึกษา	จำนวน	34	33	46	11	5	129	98.523***
	ร้อยละ	26.4	25.6	35.7	8.5	3.9	100	
พนักงานบริษัท	จำนวน	-	-	3	-	1	4	
	ร้อยละ	-	-	75.0	-	25.0	100	
ธุรกิจส่วนตัว	จำนวน	-	-	1	2	9	12	
	ร้อยละ	-	-	8.3	16.7	75.0	100	
ข้าราชการ	จำนวน	-	-	-	3	-	3	
	ร้อยละ	-	-	-	100.0	-	100	
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	จำนวน	-	-	1	1	-	2	
	ร้อยละ	-	-	50.0	50.0	-	100	

***p \leq 0.001

จากตารางที่ 17 พบว่าอาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบบางครั้ง ร้อยละ 35.7 ขณะที่พนักงานบริษัทมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบบางครั้ง ร้อยละ 75.0 ทำธุรกิจส่วนตัวมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบสวมทุกครั้ง ร้อยละ 75.0 ข้าราชการมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบเกือบทุกครั้ง ร้อยละ 100 และพนักงานรัฐวิสาหกิจมีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแบบเกือบทุกครั้ง ร้อยละ 50

สมมติฐานที่ 3 : ทักษะคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 22 เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทักษะคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย กับ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ด้านความถี่การสวมหมวกนิรภัย (N=150)

ทักษะคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย		ความถี่การสวมหมวกนิรภัย					รวม	ค่า χ^2
		ไม่แน่นอน	บางครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง	นานๆครั้ง		
น้อย	จำนวน	3	3	-	-	3	9	24.563**
	ร้อยละ	33.3	33.3	-	-	33.3	100	
ปานกลาง	จำนวน	27	42	10	8	29	116	
	ร้อยละ	23.3	36.2	8.6	6.9	25.0	100	
มาก	จำนวน	4	6	7	7	1	25	
	ร้อยละ	16.0	24.0	28.0	28.0	4.0	100	

**P ≤ 0.01

จากตารางที่ 22 พบว่าทักษะคติต่อการใช้หมวกนิรภัยที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยด้านความถี่การสวมหมวกแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มที่มีทักษะคติน้อยจะมีการสวมใส่เป็นแบบไม่แน่นอน บางครั้ง และ นานๆครั้งในระดับที่เท่ากัน คือร้อยละ 33.3 ขณะที่กลุ่มที่มีทักษะคติปานกลางจะมีการสวมใส่เป็นแบบบางครั้ง ร้อยละ 36.2 และกลุ่มที่มีทักษะคติมากจะมีลักษณะการสวมเป็นแบบเกือบทุกครั้งจนถึงทุกครั้งในระดับที่เท่ากัน คือร้อยละ 28.0

บทที่ 5

สรุปอภิปราย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรีมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชน ต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของประชาชน ต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมใน การใช้หมวกนิรภัยของประชาชนผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี

ลักษณะของการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างศึกษา คือ ประชาชนในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี จำนวน 150 คน โดยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ(Accidental Sampling) สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าเฉลี่ย เพื่ออธิบายลักษณะทางประชากร เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และทัศนคติของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ พฤติกรรมของประชาชนต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ส่วนการทดสอบสมมติฐานนั้น ใช้การวิเคราะห์จากความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงกลุ่ม (Chi - Square)

สรุปผลการวิจัย

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 150 คน เป็นผู้หญิง 103 คน ผู้ชาย 47 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-29 ปี ในระดับปริญญาตรีขึ้นไป และส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา

ส่วนที่ 2 ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยในระดับปานกลาง เพราะการสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง และคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไกลๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 150 คน สวมหมวกนิรภัยสวมบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.0 กลุ่มตัวอย่างมีความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน การสวมจะเป็นแบบรัดคาง และจะสวมเมื่อรู้ว่า มีเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจ

ทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากร กับทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย ที่แตกต่างกัน

1. เพศ

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

2. อายุ

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกัน มีผลต่อทัศนคติในการใช้หมวกที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3. ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ไม่มีผลต่อทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

4. อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน ไม่มีผลต่อทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

สมมติฐานที่ 2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากร กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ที่แตกต่างกัน

1. เพศ

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

2. อายุ

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

3. ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

4.อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในด้านความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

สมมติฐานที่ 3 ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ที่แตกต่างกัน

ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

พบว่าทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในด้านความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

อภิปรายผล

สมมติฐานที่ 1 ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลทำให้ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่า มีทั้งที่เป็นไปตามสมมติฐาน และไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ตัวแปรที่เป็นไปตามสมมติฐาน ได้แก่ อายุ

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป มีทัศนคติเชิงบวก ต่อการใช้หมวกนิรภัยมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 20-29 ปี อาจเนื่องจาก ประสบการณ์ในการรับรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป มีมากกว่า กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนมาก จะมีความคิดว่าการสวมใส่หมวกนิรภัย จะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตได้เมื่อประสบอุบัติเหตุและการสวมหมวกนิรภัย จะยังมีความมั่นใจยิ่งขึ้น เมื่อขับซึ่งรถจักรยานยนต์ และผู้ที่มีอายุมากย่อมสังเกตเห็นผลดีของการใช้หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยซึ่งจะเห็นเป็นสิ่งที่น่ารำคาญสอดคล้องกับแนวคิดของ จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2536 หน้า 2-5) ทัศนคติที่เกิดจากการเรียนรู้ไม่ใช่สิ่งคิดตัวมาตั้งแต่กำเนิด กล่าวคือ ประสบการณ์มีอิทธิพลอย่างมากต่อทัศนคติการสะสมประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผ่านกระบวนการปะทะสังสรรค์กับสิ่งต่างๆ ในสังคม ซึ่งจะเห็นได้ว่า การที่มีอายุแตกต่างกัน การสะสมประสบการณ์ และการเรียนรู้จึงแตกต่างกันด้วย ทำให้ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน

ส่วนตัวแปรที่ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ อาจเนื่องมาจากทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างอาจมาจากความรู้และความเข้าใจเดิม ที่กลุ่มตัวอย่างมีอยู่ก่อนแล้ว จากการเห็นตัวอย่างตรง ในชีวิตประจำวัน จากครอบครัว คนใกล้ชิด และชุมชน สอดคล้องกับแนวคิดของ ชวรัตน์ เชิดชัย(2527) กล่าวไว้ว่า ทัศนคติเกิดจากการเรียนรู้ และประสบการณ์ของแต่ละบุคคล โดยอัลพอลท์(อ้างในชวรัตน์ เชิดชัย,2527) ได้เสนอความคิดเห็นว่า ทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของคนเกิดขึ้นได้ความถี่ 4 ประการ

1. กระบวนการเรียนรู้ ที่ได้จากการเพิ่มพูนและการรวมกัน ของการตอบสนองแนวความคิดต่างๆ ซึ่งประสบการณ์ที่ได้รับมาจากเดิม มีทั้งดีและไม่ดี รุนแรงหรือไม่รุนแรง จึงส่งผลถึงทัศนคติต่อสิ่งใหม่ที่คล้ายคลึงกัน

2. การสร้างความรู้สึกเกิดจากประสบการณ์ส่วนตัว ซึ่งประสบการณ์ส่วนตัวขึ้นอยู่กับความแตกต่างของบุคคลที่ต่างมีประสบการณ์ที่แตกต่างกันออกไป นอกจากประสบการณ์ของแต่ละคนจะสะสมขึ้นเรื่อยๆแล้ว ยังทำให้มีรูปแบบของตนเองด้วย ดังนั้นทัศนคติบางอย่างจึงเป็นเรื่องเฉพาะของแต่ละบุคคลและแต่ละพัฒนาการและความเจริญเติบโตของคนนั้นๆ

3. การเลียนแบบ การถ่ายทอดทัศนคติของคนบางคน ได้มาจากการเรียนแบบบุคคลที่ตนเองให้ความสำคัญ และรับเอาทัศนคตินั้นมาเป็นของตน เช่น พ่อแม่ ครู พี่น้อง และบุคคลอื่นๆ

4. เกิดจากการเรียนรู้วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียม ในสังคม หรืออิทธิพลกลุ่ม กล่าวคือคนย่อมมีทัศนคติคล้ายคลึงตามกลุ่มสังคม ที่ตนเองอาศัยอยู่ ตามสภาพแวดล้อม เช่น ทัศนคติต่อศาสนา สถาบันต่างๆ

สมมติฐานที่ 2 ลักษณะประชากรที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่า ลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ เป็นไปตามสมมติฐาน

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชาย จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมากกว่าเพศหญิง อาจเนื่องมาจาก กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงจะมีการไว้ผมยาวทำให้เมื่อใช้รถจักรยานยนต์แล้วเวลาสวมหมวกนิรภัยจะทำให้อึดอัด กล่าวคือสวมแล้วจะทำให้ผมเสียทรง และเมื่อสวมใส่แล้วจะทำให้ดูไม่เท่ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีพฤติกรรมการใช้ส่วนมากเป็นแค่บางครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของซาจอนซ์ (Zajonc, 1960; อ้างถึงใน ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์, 2535, หน้า 132) กล่าวว่าบุคคลมีความปรารถนา และประพฤติดตามความปรารถนา ความเชื่อ ความคิด การรับรู้ ค่านิยมของตนเอง

ดังนั้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารจักรยานยนต์นั้นขึ้นอยู่กับความต้องการภายในจิตใจ และความต้องการตอบสนองต่อแรงผลักดันหรือแรงจูงใจ ค่านิยมของแต่ละบุคคลในแต่ละสภาพการณ์ที่แตกต่างกันออกไป

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี อาจจะเป็นเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างมีอายุมากแล้วและมีความเป็นผู้ใหญ่มากกว่า ความคิดความอ่านย่อมดีกว่าคนที่อายุน้อยกว่า และ คนที่มีอายุมากนั้นจะมีการระมัดระวังอันตรายที่จะเกิดจากอุบัติเหตุมากกว่า และเล็งเห็นผลดีของหมวกนิรภัยมากกว่าเด็ก ซึ่งจากตารางที่ 15 จะแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไปจะมีการสวมแบบเกือบทุกครั้งและทุกครั้งขณะที่อายุต่ำกว่า 20 ปี จะสวมแบบนานๆครั้ง

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า ม.ต้นลงมา อาจเป็นเพราะ ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันทำให้รับรู้ถึงการป้องกันภัยให้กับตัวเอง ได้ดีมากขึ้นและคิดได้อย่างเป็นระบบว่าทำอะไรถึงจะปลอดภัยกับตัวเอง

กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือประกอบอาชีพอิสระ จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่านักศึกษา อาจจะเป็นเนื่องจาก ประชากรที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือประกอบอาชีพอิสระจะต้องมีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน และกลุ่มตัวอย่างที่ทำงานแล้วจะมีพฤติกรรมในการพึงระวังความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อความเท่า และผู้ที่ทำงานแล้วย่อมถึงเห็นว่าหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดอัตราการเสียชีวิต เมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับอรุณ รักธรรม (2540, อ้างถึงในพิทักษ์พงษ์ ครอบชนม์, 2545 หน้า 6) ให้ความหมายว่า ทักษะคิดของคนเป็นผลของความรู้สึกทางใจ ที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเอนเอียงเป็นไปในทางใด ทางหนึ่ง ทักษะคิดจึงเป็นนามธรรมอย่างหนึ่งที่ส่งผลสะท้อนมาสู่พฤติกรรมของคน เพราะฉะนั้น พฤติกรรมของมนุษย์ ก็คือ การแสดงออกทางทักษะคิดของเขา ซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดทัศนคติในการประพฤติปฏิบัติต่อสิ่งเดียวกันในลักษณะแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ทักษะคิดที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัยที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่า ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่มีทักษะคิดเชิงบวกต่อการใช้หมวกนิรภัย มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีทักษะคิดเชิงลบ อาจเนื่องมาจากผู้ที่มีทักษะคิดเชิงบวก คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ดีทำให้เกิดประโยชน์มากกว่าที่จะเกิดโทษ จึงมีพฤติกรรมการสวมหมวกเป็นแบบทุกครั้ง ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีทักษะคตินี้จะยังไม่ถึงเห็นถึงผลประโยชน์จึงทำให้พฤติกรรมการสวมเป็นแบบไม่แน่นอน สอดคล้องกับแนวคิดของพินเดอร์ (Pinder, 1984 ; อ้างถึงใน ธงชัย สันติวงศ์ , 2539, หน้า 115) ได้ให้ความหมายแรงจูงใจในทางจิตวิทยา หมายถึง สภาพของบุคคลที่ถูกกระตุ้นให้แสดงพฤติกรรมไปยังจุดหมายปลายทาง แรงจูงใจจะทำให้แต่ละบุคคลเลือกพฤติกรรมที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า ที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละสถานการณ์ที่แตกต่างกันออกไป พฤติกรรมที่เลือกแสดงนี้เป็นผลจากลักษณะในตัวบุคคลและสภาพแวดล้อม เช่น ทักษะคิดที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็มีผลต่อพฤติกรรมนั้น

ข้อเสนอแนะทั่วไป

ผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทราบถึงปัจจัยต่างๆอันได้แก่ สถานภาพทั้งสังคม(ประชากร) ทักษะชีวิตที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

อย่างไรก็ตาม ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

1.ปัจจัยทางด้านประชากร

จากผลการวิจัยปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง อายุระหว่าง 20-29 ปี และเป็นนักศึกษา ในกลุ่มนี้จะมีความรู้ดีกว่าเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัยแล้วจะทำให้เกิดอันตรายและกลายเป็นโรคติดต่อ ดังนั้นจึงควรมีการทำหนังสือคู่มือการใช้หมวกนิรภัยโดยมีเนื้อหาสำคัญเช่น การแนะนำให้ซื้อหมวกนิรภัยไว้เป็นของตนเอง ไม่ปะปนกับผู้อื่น

2.ทัศนคติที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย

ผลการวิจัยพบว่า คนส่วนใหญ่มากกว่าครึ่งมีทัศนคติเป็นกลางต่อการใช้หมวกนิรภัย คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุขยังไม่แน่ใจหรือลังเลใจต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยที่กลัวว่าเมื่อใช้หมวกนิรภัยแล้วจะทำให้เกิดโรคติดต่อได้ถ้าใช้ร่วมกับคนอื่น และเมื่อใส่แล้วจะดูไม่เท ดังนั้น ควรเพิ่มมาตรการให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงคุณค่าของการใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น โดยการ เพิ่มป้ายคำขวัญ แจกจ่ายแผ่นพับและเผยแพร่ประโยชน์และโทษของการสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยและสอดแทรกในรายการวิทยุ และ โทรทัศน์

3.พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าครึ่งสวมหมวกนิรภัยเพียงบางครั้ง ในเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน ดังนั้นจึงควรณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้รูปแบบต่างๆ เช่น ส่งเสริมให้มีการผลิตหมวกนิรภัยที่มีรูปทรงและสีทันสมัยสวยงามและต้องมีมาตรฐาน มอก. และควรมีราคาที่ถูกลง ขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ควรกวาดล้างจับกุมผู้ฝ่าฝืนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ รวมทั้งเพิ่มมาตรการลงโทษ ให้เด็ดขาดมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรขยายพื้นที่การวิจัย เรื่องทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยให้ครอบคลุมเขตเทศบาลทุกแห่งในจังหวัดชลบุรี เพื่อประโยชน์ในการกำหนดมาตรการการดำเนินงานและการสนับสนุนในระดับจังหวัด

บรรณานุกรม

- กชกร ฉายากุล. พฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษา
ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนในเขต เทศบาลเมืองหาดใหญ่.
วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. วิทยาศาสตร์ (การจัดการสิ่งแวดล้อม). บัณฑิตวิทยาลัย.
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2539.
- ผาณิต ไทยपाल. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัด
นครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. การศึกษา (สุขศึกษา).
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2540.
- พาริณี ภาณุพิณฑุ. การวิจัยเชิงสำรวจความคิดเห็นและพฤติกรรมของผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้
ขับขี่รถยนต์ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี. ภาคนิพนธ์ปริญญารัฐประศาสน
ศาสตรมหาบัณฑิต. สาขานโยบายสาธารณะ. บัณฑิตวิทยาลัย.
มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544.
- พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์. ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถ
จักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี. ภาคนิพนธ์
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการบริหารทั่วไป
บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยบูรพา, 2545.
- มณีทิพย์ วีระรัตนมณี. ทัศนะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย ศึกษาเฉพาะ
กรณีเขตอำเภอเมืองจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. สังคมสงเคราะห์
ศาสตร์(สังคมสงเคราะห์ทางการแพทย์). บัณฑิตวิทยาลัย.
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.
- ยุพา หงษ์วะชิน. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เขตเทศบาลเมือง
ฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. วิทยาศาสตร์ (บริหารกฎหมายการแพทย์
และสาธารณสุข). บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยมหิดล, 2541.
- รัมภา หทัยธรรม. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง
ในจังหวัดสมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. (วิทยาการระบาด).
บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.
- วชิระ พยาน้อย. การศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต.
สาขาจิตวิทยาการแนะแนว. บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยบูรพา, 2541.

สุรพล เบี้ยแก้ว. การศึกษาหามาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี.

ภาคนิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.สาขา นโยบายสาธารณะ.

บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยบูรพา,2541.

สุรภา สุขสวัสดิ์. วิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ

เจ็บอัมภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.พยาบาลศาสตร์(การ

พยาบาลชุมชน). บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยบูรพา,2543.

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ทักษะคิดและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล
แสนสุข จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจงเบื้องต้น

"ทักษะคิดและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล
แสนสุข จังหวัดชลบุรี" เป็นส่วนหนึ่ง ในการศึกษาวิชา วิจัยเพื่อประชาสัมพันธ์ ของนิสิตวิชานิติศ
ศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จึงใคร่ขอความกรุณา ในการตอบแบบสอบถาม ตามความเป็นจริง เพื่อ
ความสมบูรณ์ในการวิจัย และข้อมูลที่ได้ และข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้ในการศึกษาเท่านั้น

แบบสอบถามนี้มี 3 ส่วนคือ 1. ข้อมูลทั่วไป 2. ทักษะคิดที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย

3. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย (/) ลงในข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ

() ต่ำกว่า 20 ปี () 20-29 ปี
() 30-39 ปี () 40ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

() มัธยมศึกษาตอนต้นลงมา
() มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช
() อนุปริญญา หรือ ปวส
() ปริญญาตรีขึ้นไป

4. อาชีพ

() นักศึกษา () ข้าราชการ
() พนักงานบริษัท () พนักงานรัฐวิสาหกิจ
() ธุรกิจส่วนตัว หรือประกอบอาชีพอิสระ () อื่นๆ ระบุ

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องว่างที่ตรงกับพฤติกรรมของท่านเพียงช่องเดียว

1. เมื่อต้องจับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยบ่อยแค่ไหน
 () ไม่แน่นอน
 () นานๆครั้ง
 () บางครั้ง
 () เกือบทุกครั้ง
 () ทุกครั้ง
2. ท่านใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์บ่อยแค่ไหน
 () 1-2 วันต่อสัปดาห์
 () 3-4 วันต่อสัปดาห์
 () นานๆครั้ง
 () เกือบทุกวัน
 () ทุกวัน
3. เมื่อท่านเลือกซื้อหมวกนิรภัยท่านคำนึงถึงสิ่งใดมากที่สุด
 () สีสีน
 () ความสบาย
 () ราคา
 () มีมาตรฐาน มอก.
 () รูปทรง
 () อื่นๆระบุ.....
4. วิธีการสวมหมวกนิรภัยของท่านเป็นอย่างไร
 () สวมโดยใส่สายรัดคาง
 () สวมโดยไม่ใส่สายรัดคาง
 () สวมเฉพาะเมื่อรู้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดในการตรวจจับ/ปรับ

ขอขอบพระคุณอย่างสูงในการสละเวลาเพื่อการตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ทักษะคิดที่มีต่อการใช้หมวกนิรภัย

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงช่องเดียว

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดอัตรา การเสียชีวิต เมื่อเกิดอุบัติเหตุ				
2. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ท่านรู้สึก มั่นใจในการขับขี่มากยิ่งขึ้น				
3. การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึด อัดรำคาญ				
4. การมีกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว				
5. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสีย ทรง				
6. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ดูไม่เท่				
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะทาง ใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย				
8. การใช้หมวกนิรภัยร่วมกับผู้อื่นทำให้ เกิดโรคติดต่อ				
9. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เพื่อ เป็นการป้องกันการถูกตำรวจจับ				
10. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ทัศนะ ในการมองถนนลดลง				