



รายงานการวิจัย

โครงการศึกษายุทธศาสตร์เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในประเทศไทยสวมหมวกนิรภัย

(The Study of Strategy for Encouraging Thai Motorcycle Rider
to Wear Helmet)

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจาก
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ผลงานวิจัยเป็นความรับผิดชอบของหัวหน้าโครงการวิจัยแต่เพียงผู้เดียว



รายงานการวิจัย

โครงการศึกษายุทธศาสตร์เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในประเทศไทยสวมหมวกนิรภัย

(The Study of Strategy for Encouraging Thai Motorcycle Rider
to Wear Helmet)

คณะผู้วิจัย

หัวหน้าโครงการ

รศ.ดร. วัฒนวงศ์ รัตนวราห
สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง
สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

ผู้ร่วมวิจัย

นางสาวอรอนงค์	แสงพ่อง
นายสัจจากาจ	จอมโนนเขวา
นางสาวดวงดาว	วัฒนากลาง

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีงบประมาณ
ผลงานวิจัยเป็นความรับผิดชอบของหัวหน้าโครงการวิจัยแต่เพียงผู้เดียว

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผู้ให้เงินอุดหนุนการวิจัยประจำปีงบประมาณ 2555 สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ขอขอบพระคุณหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิศวกรรมศาสตร์ ขอขอบพระคุณคุณวันเพ็ญ สืบสาย เลขานุการคอยประสานงาน และขอขอบพระคุณคุณอรอนงค์ แสงผ่อง, คุณสัจจาจาก จอมโนนเขวา และคุณดวงดาว วัฒนากลาง นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผู้ช่วยวิจัยและผู้ช่วยตรวจทานรายงาน



บทคัดย่อ

จากการศึกษายุทธศาสตร์เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยสวมหมวกนิรภัยนั้น ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยในจังหวัดเชียงราย เพื่อต้องการให้เข้าถึงพฤติกรรมที่แท้จริงในแต่ละพื้นที่ นักวิจัยได้ทำการแบ่งพื้นที่การศึกษาเป็นสังคมเมือง สังคมชนบท และชุมชนสังคมเศรษฐกิจพอเพียง โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการบันทึกภาพวิดีโอทัศน และใช้แบบสอบถามในการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จากพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ 3066 คน พบว่าสังคมที่มีสัดส่วนผู้สวมใส่หมวกนิรภัยมากที่สุด คือชุมชนสังคมเศรษฐกิจพอเพียง (60.8 %) รองลงมาสังคมเมือง (59.3 %) และสังคมชนบท (53.3%) โดยผู้ขับขี่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนซ้อน และเพศชายจะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง

การประเมินการให้คะแนนความเชื่อมั่นต่อประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยในการช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะ พบว่า ผู้ที่ให้ความเชื่อมั่นถึง 100 % เต็มว่าหมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงในการบาดเจ็บได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ในสังคมชุมชนเศรษฐกิจพอเพียงมี 60.3 % รองลงมาสังคมเมือง 54.7 % และสังคมชนบท 48.2 % เป็นการบ่งบอกทัศนคติซึ่งสอดคล้องกับผลที่ทำให้ประชาชนให้ความสำคัญและใส่ใจที่จะสวมใส่หมวกนิรภัย เพราะสังคมชุมชนเศรษฐกิจพอเพียงมีเปอร์เซ็นต์ความเชื่อมั่นมากกว่าสังคมเมือง และสังคมชนบท จึงมีสัดส่วนผู้ที่สวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าเช่นกัน

ผลการศึกษาแบบจำลองสมการถดถอยเพื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย จากแบบสอบถาม 619 ชุด พบว่า ปัจจัยด้านอายุ มีความสัมพันธ์แบบแปรผันตรงต่อการเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัย คือ ผู้ที่มีอายุมากจะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่อายุน้อย ปัจจัยด้านอายุมีผลเหมือนกันทั้งสามสังคม ส่วนปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ประชาชนเลือกที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งเนื่องจากมีทัศนคติไม่ดี ไม่ว่าจะเป็นความรู้สึกลัวว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยทำให้การวิสัยทัศน์ในการมองเห็นน้อยลง ไม่สะดวกสบายต่อการพกพา รู้สึกร้อนอบอ้าว และสกปรก และเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยเฉพาะบางเหตุการณ์ เช่น ถ้าขับขี่แค่ระยะทางสั้น ๆ ไม่ได้ขับบนถนนสายหลัก ก็ไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เป็นต้น ซึ่งทัศนคติ ข้อคิดเห็นเหล่านี้เป็นการสะท้อนถึงแนวคิดที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข เพื่อนำไปประกอบการกำหนดยุทธศาสตร์ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยหันมาสวมใส่หมวกนิรภัยอย่างแท้จริง โดยทำการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมให้เห็นถึงความสำคัญและประโยชน์จากการสวมใส่หมวกนิรภัย เมื่อเทียบกับปัญหาและอุปสรรคที่มีเพียงเล็กน้อยถือว่าคุ้มค่ามากกว่า รวมทั้งบริษัทที่ผลิต หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะมีการจัดการและรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน เพื่อทำการแก้ไขหรือปรับปรุงให้ผลิตภัณฑ์ สามารถตอบโจทย์แก่ประชาชนให้หันมาสวมใส่หมวกนิรภัยกันอย่างทั่วหน้า

Abstract

In the strategic interests in enhancing the helmet-use of motorcyclists in Thailand, the investigation of helmet-wearing behaviors in Chiang Rai Province was carried out with the aim of speculating the actual behaviors of the focus groups in each concerned area. In this effort, researchers considerably demarcated the study areas into three categories comprising urban, rural and sufficient economy societies and gathered the data through video recording and interviewing motorcycle users with questionnaires. According to the results related to helmet-wearing behaviors of 3,066 motorcycle users, sufficient economy society was found the highest rates of helmet use (60.8 %), followed by urban (59.3 %) and rural (53.3%) societies. Additionally, motorcycle riders have the greater helmet use rates over passengers and males reportedly wear a helmet more frequently as females do.

Evaluation results from the confidence score rating to the helmet efficiency in reducing the severity of head injuries exhibit that the respondents who feel 100% confident with its efficiency were from 60.3% of sufficient economy society, subsequent by 54.7% of urban society and 48.2 % of rural society; thus it rationally indicate attitudes corresponding to the significant results on how people realize and get aware of wearing a helmet. Since sufficient economy society illustrates the higher percentage of confidence over the other two groups, so such society consequently elicits the greater helmet use rates as well.

With regards to the findings based on the use of regression model to find the crucial factors affecting helmet-wearing behaviors through administering 619 questionnaires, it was found that age factor varies directly with the consideration on wearing a helmet, in that older motorcyclists were indicated a greater number of helmet use than the younger motorcyclists as similarly demonstrated in three societies. While problems and obstacles about not using helmets of people are more likely to be associated with the negative attitudes e.g., feelings of having vision problems, inconvenience to carry, suffocating, and dirty. The study also point outs that motorcyclists are willing to wear a helmet in some occasions such as for short-distance journey or ponder if not transporting by main roads, it may not necessitate to wear a helmet. Such abuse opinions should be thoroughly improved towards the development of strategies of enhancing motorcyclists in Thailand in turning to wear a helmet willingly. This endeavor can be accomplished through campaigns on promoting the worthies of helmet use which manifest the greater prominences and benefits compared to the trivial obstacles. Moreover, the helmet manufacturers and involved authorities should provide the efficient management and public hearing in order to find the

appropriate solutions or improve the products in harmony with what people need to be succeeded in increasing the helmet use rates.



สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	i
บทคัดย่อภาษาไทย	ii
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	iii
สารบัญ	iv
บทที่ 1 บทนำ	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
ขอบเขตและสมมุติฐานของงานวิจัย.....	2
ขั้นตอนการวิจัย.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 ปรัชญาบรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	11
ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา.....	11
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	11
ขอบเขตของการสำรวจ.....	11
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	13
การถอดข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	14
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลและอภิปรายผล	16
สถิติพรรณนา.....	16
การวิเคราะห์สัมพัทธ์ความถดถอย.....	73
บทที่ 5 บทสรุป	76
บรรณานุกรม	79
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	81
ภาคผนวก ข	84
ภาคผนวก ค	105
ภาคผนวก ง	109

บทที่ 1

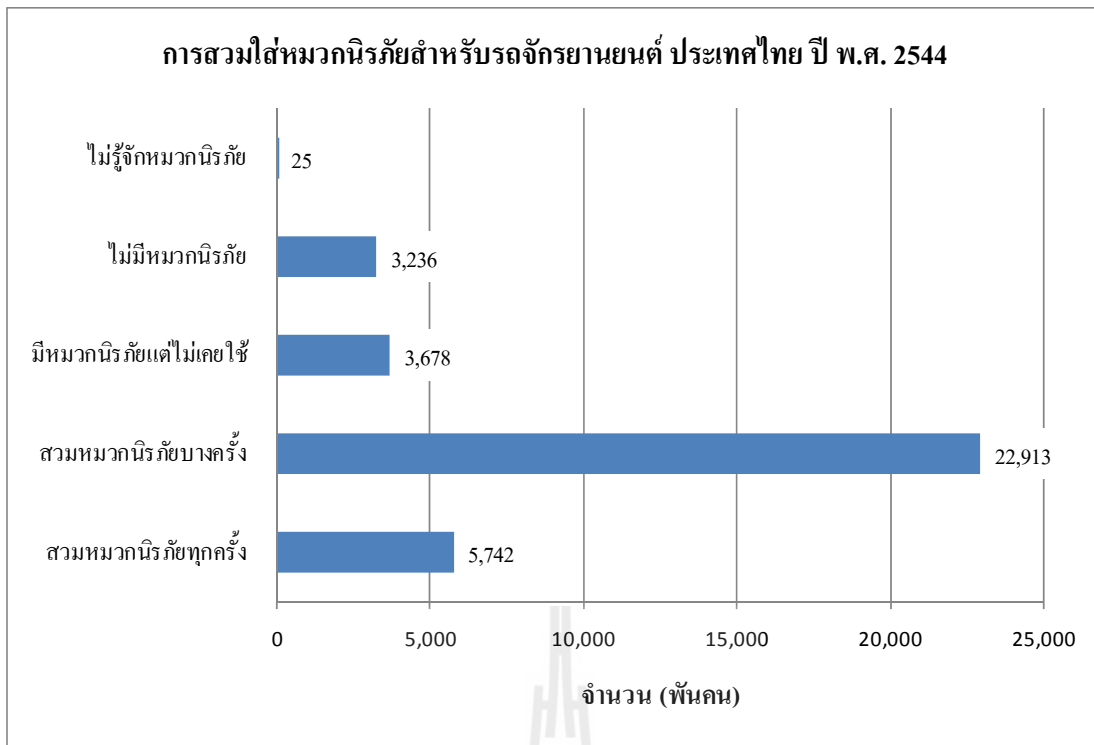
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากรถจักรยานยนต์สามารถตอบสนองต่อผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ทำให้สามารถซื้อมาครอบครองได้ง่าย ประกอบกับปัญหาของสภาพจราจรติดขัด และระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ ทำให้รถจักรยานยนต์จึงเป็นที่นิยมใช้กันมาก ทำให้ในปัจจุบันนี้ รถจักรยานยนต์ได้กลายเป็นยานพาหนะที่สำคัญสำหรับคนไทยทั่วทุกจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นทั้งในตัวเมืองหรือนอกตัวเมือง และสิ่งที่ตามมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ก็คือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ซึ่งสังคมชนบทนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นสังคมเกษตร ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 75 ประกอบอาชีพเกษตร มีความเอื้อเฟื้อต่อกัน และเป็นสังคมพอเพียง ส่วนสังคมเมืองจะเป็นสังคมที่มีการแข่งขันกันสูง ซึ่งทั้งสองสังคมมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน จากการศึกษาเกี่ยวกับการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นพบว่า การบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะเป็นลักษณะที่เกิดขึ้นมากที่สุด (ประมาณ 30 %) หากเทียบกับอวัยวะส่วนอื่นๆ ของร่างกาย (กาญจนีย์ ดำานกแก้ว) นอกจากนี้ จากการสำรวจและประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านมา มักจะเป็นบทบาทของหน่วยงานส่วนกลาง มีการศึกษาเป็นช่วงๆ ไม่ต่อเนื่อง และที่สำคัญคือ ขาดกลไกการสะท้อนกลับข้อมูลให้แก่พื้นที่ได้นำไปปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

จากสถิติอุบัติเหตุเมื่อแยกตามภาคการขนส่งทั้งทางด้านการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศพบว่า การขนส่งทางถนนมีอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 99 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน 2553) ในปัจจุบันพบว่า การเกิดอุบัติเหตุการจราจรเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ เสียชีวิต และพิการสูงที่สุดของประชาชนและมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ และจากการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยง ภาวะเสี่ยง ของประชาชนทุกภาคในประเทศ จำนวน 8,085 คน พบว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงด้านการขับขี่ยานพาหนะ ในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ ร้อยละ 57.62 การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ ร้อยละ 44.06 การขับขี่ยานพาหนะโดยใช้ความเร็วสูง ร้อยละ 11.25 (สวนดุสิตโพล สถาบันราชภัฏสวนดุสิต 2541) ซึ่งพบว่าปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นเป็นปัญหาที่สำคัญที่ต้องทำการแก้ไข เพื่อนำไปประกอบในการกำหนดมาตรการต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมต่อไป

ถึงแม้ว่าหมวกนิรภัยจะมีประโยชน์ และก็มีกฎหมายบังคับให้สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์ แต่ก็ยังมีประชาชนจำนวนมากที่ยังไม่ปฏิบัติตาม จากรายงานผลการสำรวจอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2544 จากผู้ขับขี่ / ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จำนวน 35,612,000 คน มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 16 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1 การสวมใส่หมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ประเทศไทย ปี พ.ศ. 2544



รูปที่ 1: การสวมใส่หมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ประเทศไทย ปี พ.ศ. 2544

เนื่องจากประชาชนที่มีรายได้ระดับปานกลางของประเทศไทย และเกือบทุกครัวเรือนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะเนื่องจากมีราคาไม่แพง ความคล่องตัว จึงได้รับความนิยมค่อนข้างมาก แต่การขับจี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา การสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นการป้องกันและลดระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับตัวบุคคลเมื่อเกิดอุบัติเหตุให้บรรเทาน้อยลง ถึงแม้ประชาชนจะทราบถึงประโยชน์และความจำเป็นที่สมควรจะสวมใส่หมวกนิรภัยแล้วก็ตาม แต่จะสามารถพบเห็นได้ว่าประชาชนยังไม่สวมใส่หมวกนิรภัยครบทุกคน ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยในพื้นที่ชุมชน

และเนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดสังคมเศรษฐกิจพอเพียง โดยปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงนี้เป็นปรัชญาที่มีประโยชน์ต่อประเทศไทยและนานาชาติ นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้ประชาชนยึดเป็นแนวทางสู่การพัฒนาแบบยั่งยืน สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ภายใต้กรอบแนวความคิดและทิศทางการพัฒนาระบบเศรษฐกิจมหภาคของไทย เพื่อมุ่งสู่การพัฒนาที่สมดุล ยั่งยืน และมีภูมิคุ้มกัน เพื่อความอยู่ดีมีสุข มุ่งสู่สังคมที่มีความสุขอย่างยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation) เป็นการสร้างโอกาสให้สมาชิกทุกคนของชุมชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมช่วยเหลือและเข้ามามีอิทธิพลต่อกระบวนการดำเนินกิจกรรมในการพัฒนารวมถึงได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนานั้นอย่างเสมอภาค (Cohen, J. M., & Uphoff, N.T, 1980) เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดพลังของชุมชนเป็นการส่งเสริมไปสู่สังคมเศรษฐกิจพอเพียงอย่างยั่งยืน

คณะวิจัยจึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยในชุมชน โดยแบ่งเป็นสังคมเมือง สังคมชนบท และชุมชนสังคมเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อให้โครงการศึกษายุทธศาสตร์เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยสวมหมวกนิรภัย ครอบคลุมทุกพื้นที่ และพัฒนานำไปใช้กับสังคมอื่นต่อไป โดยทำการวิเคราะห์แบบจำลองผ่านทางสถิติ เพื่อจะได้ทราบถึงทัศนคติและแนวคิดของประชาชนในแต่ละพื้นที่ที่มีความแตกต่างหรือเหมือนกันอย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

งานวิจัยนี้จะศึกษาแบบจำลองเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในสังคมเมือง สังคมชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

1.3 ขอบเขตและสมมุติฐานของงานวิจัย

1.3.1 พื้นที่การศึกษา จังหวัดเชียงราย

1.3.2 ทำการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่ที่อาศัยอยู่ในสังคมเมืองสังคมชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง โดยจะทำการเก็บข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยแบบสอบถาม โดยทำการศึกษาในเขตสังคมเมือง 1 แห่ง และสังคมชนบท 1 แห่ง สังคมเศรษฐกิจพอเพียง 1 แห่ง และทำการบันทึกด้วยกล้องวิดีโอ

1.3.3 วิเคราะห์และสร้างแผนภูมิภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับการสวมใส่หมวกนิรภัยในแต่ละชุมชน

1.3.4 วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย โดยใช้สมการถดถอย โดยทำการพิจารณาแบบจำลองที่เหมาะสมจากค่า R^2 และความสมเหตุสมผล

1.4 ขั้นตอนการวิจัย

1.4.1 ศึกษาทฤษฎีและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยทำการศึกษาทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมาเกี่ยวกับการศึกษาพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย

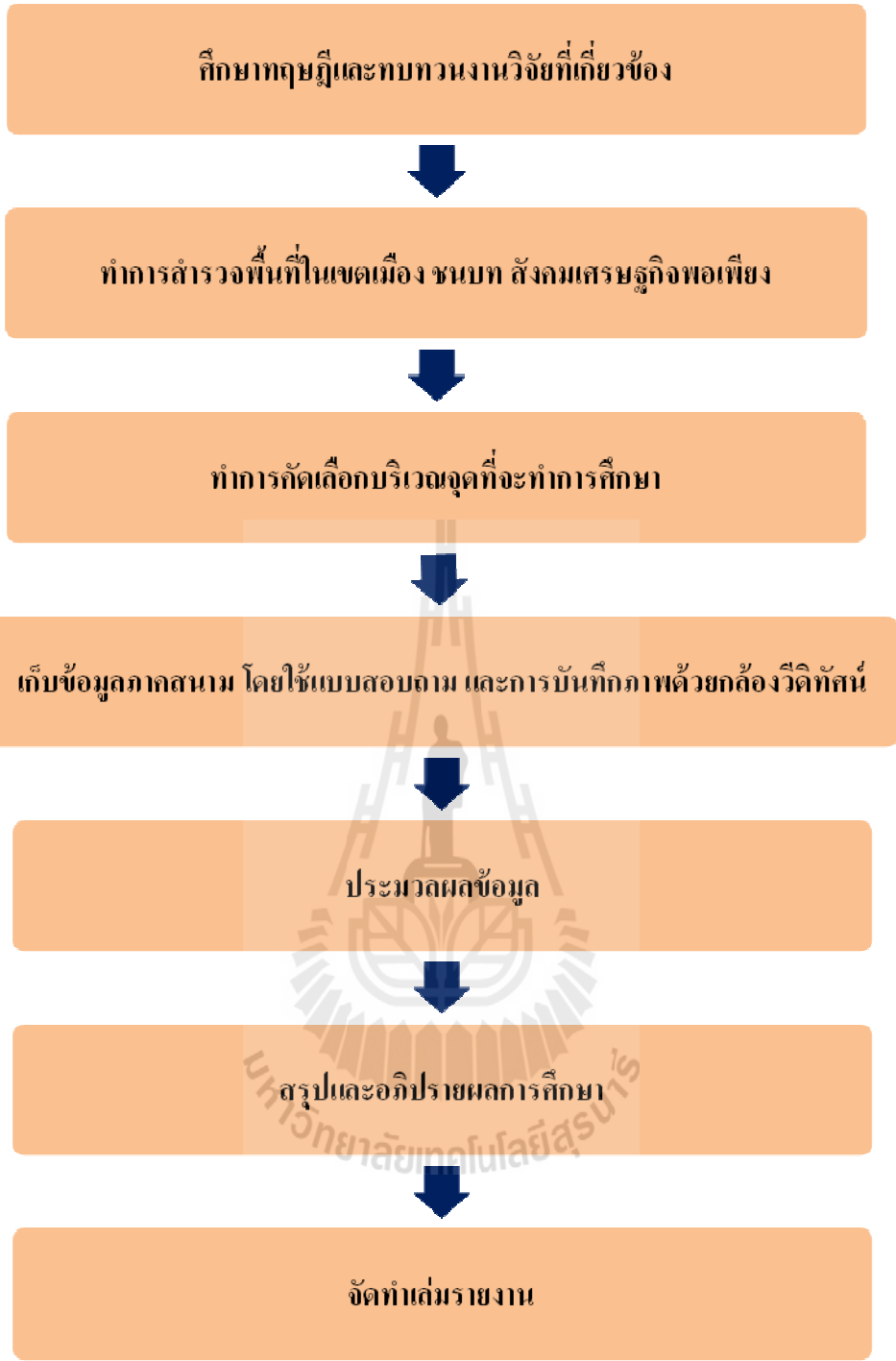
1.4.2 ดำรวจพื้นที่ทางลักษณะกายภาพของจังหวัดเชียงราย เพื่อสำรวจเบื้องต้นของพฤติกรรมของประชาชนในพื้นที่

1.4.3 ทำการคัดเลือกบริเวณจุดสำรวจที่จะทำการศึกษา ที่มีลักษณะทางกายภาพตรงกับเงื่อนไขที่กำหนดไว้

1.4.4 ทำการเก็บข้อมูล ทำการเก็บพฤติกรรมในการขับขี่บนท้องถนนด้วยกล้องวิดีโอ และการใช้แบบสอบถามในการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4.5 วิเคราะห์ข้อมูล ทำการถอดข้อมูลและนำไปวิเคราะห์หาแบบจำลองที่เหมาะสมของแต่ละสังคม

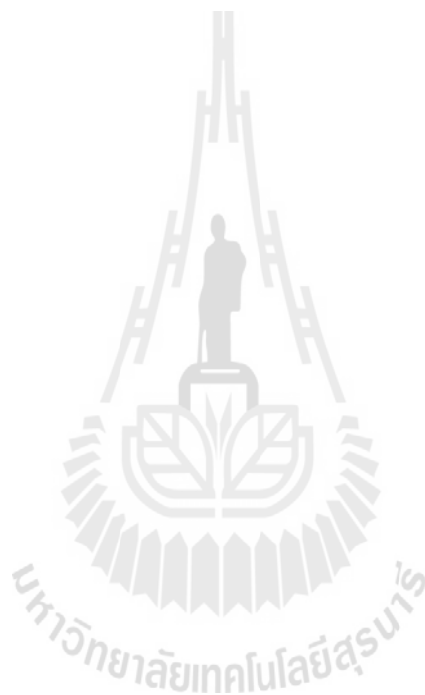
1.4.6 สรุปและอภิปรายผลการศึกษา



รูปที่ 1.1 แผนผังขั้นตอนการวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.5.1 ผลของการศึกษาจะบ่งบอกพฤติกรรมและอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และหาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำปัจจัยดังกล่าวไปกำหนดเป็นนโยบายเพื่อการพัฒนาประเทศต่อไป
- 1.5.2 ซึ่งรายละเอียดและขั้นตอนของการศึกษาจะเป็นเครื่องมือกำหนดให้คนในชุมชนได้สร้างจิตสำนึกในการดูแลตนเองและคนในชุมชนด้านความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.5.3 จากอัตราของอุบัติเหตุทางด้านรถจักรยานยนต์ลดลงในชุมชน จำนวนการสวมนิรภัยเพิ่มขึ้นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุลดลงน้อยลง สามารถส่งผลต่อการกำหนดนโยบายในระดับประเทศด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์



บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากข้อมูลสถิติรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนจะเห็นได้ว่ามีแนวโน้มที่สูงขึ้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์สามารถตอบสนองต่อผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ทำให้สามารถซื้อแมครอบครองได้ง่าย ประกอบกับปัญหาของสภาพจราจรติดขัด และระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ ทำให้รถจักรยานยนต์จึงเป็นที่นิยมใช้กันมาก

นายทวิศิลป์ น้อยน้ำคำ (2549) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางภายในมหาวิทยาลัยนเรศวรพบว่าในภาพรวมนิสิตปริญญาตรี ปี 1 รูปแบบที่ใช้ในการเดินทางมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ สาเหตุที่ใช้คือสะดวกในการเข้าถึงที่พัก อาคารเรียน สถานที่ทำงาน และรูปแบบการเดินทางภายในมหาวิทยาลัยมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ เหตุผลในการเดินทางคือไปอาคารเรียน การเข้า-ออก มหาวิทยาลัยโดยเฉลี่ยทุกวัน คือ 2-3 ครั้ง ค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ระหว่าง 200-400 บาท จักรยานยนต์เป็นรูปแบบการเดินทางเมื่อคำนึงถึงปัจจัยความสะดวก เวลาและรูปแบบการเดินทางที่กลุ่มประชากรที่ศึกษาเลือกใช้มากที่สุด

เลอศักดิ์ ศิริรูป ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 359 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยสวมเป็นบางครั้ง มากที่สุด พบร้อยละ 59.33 พบอีกว่า อายุ อาชีพ และทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

แสวง ชัดติสร (2542) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในอำเภอวังสะพุง ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนน้อยมากทั้งนี้เนื่องมาจากขาดความรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับความปลอดภัยของชีวิตและไม่เห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย และมีกรคล้อยตามกลุ่มมากโดยเอาแบบอย่างจากเพื่อน ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน ดังนั้น ผู้บริหารของสถานศึกษาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งพ่อแม่ ผู้ปกครอง ครูอาจารย์และเพื่อนนักเรียน ควรร่วมมือกันเพื่อกำหนดแนวทางควบคุม ป้องกัน และรวบรวมข้อมูลในการวางแผนให้

ครอบคลุม ครอบคลุมเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยณรงค์และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อลดความรุนแรงและลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุขณะขับขี่อย่างทันที่

ภัททิรา พิมพ์สาร ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน/นักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีราชมงคล และเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย และ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยและของนักเรียน/นักศึกษา ที่มี เพศ อายุ และ ความเร็วในการขับขี่ฯ ต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 60.43 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชนโดยร้อยละ 40.43 มีใบอนุญาตขับขี่ฯ และ ร้อยละ 62.13 มีประสบการณ์ในการขับขี่ฯมากกว่า 5 ปี ร้อยละ 77.45 ใช้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน 60 กม./ชม. และร้อยละ 57.45 ไม่เคยมีอุบัติเหตุจากการขับขี่ฯ ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรอิสระทุกตัวที่พิจารณา ได้แก่ เพศ อายุ การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ฯ และ ความเร็วในการขับขี่ฯ ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรอิสระทุกตัวที่พิจารณา ยกเว้น ด้านความเร็วในการขับขี่การทดสอบสมมติฐานทั้งหมด ใช้ระดับนัยสำคัญ 0.05

กรพินธุ์ ลีลาวิวัฒน์ (2550). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา พบว่า เพศ ($\eta^2 = 0.217$) ปัจจัยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.189$) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.224$) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.241$) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($r = 0.312$) แรงสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว ($r = 0.392$) แรงสนับสนุนทางสังคมจากโรงเรียน ($r = 0.294$) มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p\text{-value} < 0.05$ ส่วนประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($r = -0.116$) และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($r = -0.188$) มีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p\text{-value} < 0.05$ เมื่อวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนพบว่า ปัจจัยแรงสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว (FSS) ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (AE) เพศชาย (MALE) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (RE) ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (EXP) สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (MAPB) ได้ร้อยละ 24 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p\text{-value} < 0.05$ และมีสมการทำนายในรูปแบบคะแนนดังนี้ \hat{Y} (MAPB) = $18.162 + 0.433(\text{FSS}) - 0.460(\text{AE}) - 1.876(\text{MALE}) + 0.300(\text{RE}) - 0.364(\text{EXP})$

อนุรักษ ปานจินดาสกุล (2545) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ไม่รู้สึกรำคาญ ไม่หนักศีรษะ เมื่อสวมใส่แล้วรู้สึกสบายใจปลอดภัย ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคตินั้น ได้แก่ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ การมี/ไม่มีหมวกนิรภัย

ลักษ์สุดา พัฒนไฟโรจน์ (2549) ได้ทำการศึกษาแนวโน้มการใช้รถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง โดยทำการศึกษาสถานการณ์การใช้และการจัดจำหน่ายหมวกนิรภัย กฎหมายและการบังคับใช้หมวกนิรภัยของไทยเปรียบเทียบกับของต่างประเทศ จากการศึกษาพบว่า แนวโน้มอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยมีผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 50-90 แต่ผู้ซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 0-50 สูดท้ายผู้วิจัยได้จัดทำข้อเสนอแนะไว้ 6 ด้าน ประกอบด้วย (1) ด้านการใช้รถจักรยานยนต์ (2) ด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ (3) ด้านมาตรฐานของหมวกนิรภัย (4) ด้านการส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย (5) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้หมวกนิรภัย และ (6) ด้านการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยพื้นที่ชุมชน

ลือชัย ศรีเงินยวง (2546) ได้ทำการศึกษา งานวิจัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในแง่ของวิถีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี พบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่สัมพันธ์กับเงื่อนไข ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และเพศ วัย ของแต่ละกลุ่ม ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิถีชีวิตการดำเนินชีวิต รูปแบบและวัตถุประสงค์ของการมีและการใช้ที่แตกต่างกัน เช่น การใส่หมวกนิรภัยของกลุ่มชาวบ้านจะขัดแย้งกับการประกอบอาชีพทางการเกษตรในหลายกรณี อาทิ การขับขี่รถจากการทำไร่ทำนาในขณะที่ตัวเปียก ชาวบ้านจึงเห็นว่า หมวกนิรภัยเป็นส่วนเกิน ชาวบ้านส่วนมากเห็นว่า การขับขี่ในละแวกบ้าน ไม่เสี่ยงอันตราย หมวกนิรภัยจึงไม่จำเป็น บางชุมชนกลับมองว่า การสวมหมวกนิรภัย เป็นการแสดงความกลัวเกินเหตุ หมวกจึงเอาไว้ใส่เวลาเข้าเมือง กันตำรวจจับ แต่ก็ยังมีบางคนที่ใส่จนชิน แต่ไม่ใช่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ แต่เพื่อกันแดด ลม ฝุ่น และแมลงมากกว่า

จากผลการวิจัย สามารถสรุปสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากมาตรฐานของหมวกนิรภัยเอง ได้ว่า ผู้สวมมีปัญหากับลักษณะของหมวก เช่น 64.2% ใส่แล้วร้อน 53.2% ใส่แล้วรู้สึกเหม็นอับ 47.81% ได้ยินเสียงไม่ชัด 41.6% รู้สึกว่า หมวกเป็นภาระในการจัดเก็บ 41.6% รู้สึกหนักหัว และ 35.8% มองเห็นไม่ชัด

พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์ (2545) ได้ทำการศึกษา ทัศนคติของประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง พบว่า ส่วนใหญ่ ผู้สวมหมวกนิรภัยจะเลือกซื้อหมวกที่มีราคา 100 -200 บาท และพบว่า มีผู้ขับขี่บางส่วนที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อพบเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น โดยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยจะแตกต่างกันตามอายุกับการศึกษา และอาชีพ หมายความว่า คนที่มีอายุมากการศึกษาสูง และมีอาชีพอิสระจะเห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าคนที่อายุน้อย

การศึกษาต่ำและอาชีพอื่น และจากการศึกษาระหว่างพฤติกรรมและทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวม ราคาของหมวกนิรภัยที่สวมและวิธีการสวมหมวกนิรภัย แตกต่างกันตามทัศนคติที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายความว่า ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยก็จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และใช้หมวกในราคาแพง เพราะคิดว่าปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

สุรพล เบี้ยแก้ว (2541) ได้ทำการศึกษาหามาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรีโดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของมนุษย์ที่ต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัยในชีวิตเป็นหลัก ส่วนสิ่งที่น่าจะเป็นแรงกระตุ้นให้บุคคลผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น คือ ความเข้มงวดและต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ โดยเสนอมาตรการการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้การฝึกอบรมแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและมีจิตสำนึกที่ดีควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ารับการอบรมแทนค่าปรับและให้ข้าราชการพนักงานรัฐ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ดร.สุปรีดา อุดุลยานนท์ (2554) กล่าวว่า จากสถิติที่ผ่านมา ในปี 2553 มีผู้เสียชีวิตทางถนน 10,742 คน ในจำนวนนี้ 70 - 80% เกิดจากการขับขี่และซ้อนท้ายจักรยานยนต์ เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 29 คน หรือ ชั่วโมงละ 1 คน ขณะที่ผู้บาดเจ็บอีกราวแสนราย โดย 6% ของผู้บาดเจ็บต้องกลายเป็นคนพิการ หมายถึง ทุก 2 ชั่วโมงจะมีผู้พิการเพิ่มขึ้น 1 คน อย่างไรก็ตาม พบว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บรุนแรงได้ 72% ป้องกันการเสียชีวิตได้ 39% ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราตายจากการบาดเจ็บรุนแรงที่น้อยกว่าผู้ไม่สวมหมวก 43% และผู้ซ้อนท้ายที่สวมหมวกมีอัตราตายน้อยกว่าผู้ไม่สวมหมวก 58% และจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภูเก็ต เลย สมุทรปราการ และ นนทบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ เพชรบุรี อ่างทอง พังงา ปัตตานี และ นราธิวาส

เหตุผลสำคัญที่ไม่สวมหมวก ได้แก่ 1.เดินทางระยะไกล 2.ไม่ออกถนนใหญ่ 3.เร่งรีบ 4.ร้อนอึดอัด สกปรก 5.กลัวผมเสียทรง 6.ไม่มีที่เก็บ กลัวหาย 7.ตำรวจไม่จับ 8.ไม่มีหมวกนิรภัย 9.คิดว่าคงไม่เกิด อุบัติเหตุ 10.คนที่นั่งมาด้วยก็ไม่สวม

จากบทความในเว็บไซต์ของสถิติแห่งชาติ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ ในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัย ได้ระบุไว้ว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งผลจากการสำรวจพบว่ากว่าร้อยละ 80 ของประชากรทั้งสิ้นเป็นผู้ที่ขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และในจำนวนนี้เป็นผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพียงร้อยละ 16.3 เท่านั้น ขณะที่กว่า 1 ใน 3 ของผู้ที่ขี่หรือโดยสาร

รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเลย (ร้อยละ 33.4) โดยเพศหญิงมีสัดส่วนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าชาย คือร้อยละ 36.0 ขณะที่ชายไม่สวมหมวกนิรภัยมีประมาณร้อยละ 30.8

สำหรับกลุ่มเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 14 ปีที่ขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่ไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลยสูงสุด คือ ร้อยละ 65.8 ของกลุ่มอายุเดียวกัน รองลงมาคือกลุ่มผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ร้อยละ 57.3 และกลุ่มอายุ 40-59 ร้อยละ 25.8 สำหรับในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-24 ปี และกลุ่มอายุ 25-39 ปีซึ่งเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนการขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ พบว่าไม่เคยสวมหมวกนิรภัยขณะขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ร้อยละ 18.6 และร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

อรุณประไพ วรรณบุตร และคณะ (2551) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจรัญเกษม โดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐาน ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย โดยใช้แนวคำถามเชิงความคิดเห็นตามแบบของลิเคิร์ท ซึ่งเป็นวิธีประมาณค่ารวม กำหนดระดับปัญหาเป็น 5 ระดับ จากการวิเคราะห์ พบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง และจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในระดับสูง

ดร.ศิริชัย กาญจนวาสี (2548) การวิเคราะห์พหุระดับ (Multi-level analysis) เป็นเทคนิคการวิเคราะห์ที่ใช้ศึกษาอิทธิพลของตัวแปรทำนายหลายระดับที่มีต่อตัวแปรตามที่น่าสนใจ ในการวิเคราะห์ได้คำนึงถึงโครงสร้างที่เป็นระดับลดหลั่นของข้อมูล และความผันแปรของตัวแปรภายในระดับและต่างระดับ เพื่อแก้ปัญหาของการสรุปผลต่างระดับขึ้น (Aggregation Bias) ที่เกิดขึ้นในการวิเคราะห์สมการถดถอยระดับเดียวแบบประเพณีนิยม จากการวิเคราะห์ตัวแปรระดับล่าง ภายในหน่วยเดียวกัน เพื่อสร้างสมการทำนายตัวแปรตามที่น่าสนใจ จะทำให้ได้ค่าเฉลี่ยของตัวแปรตาม (Intercepts) และความชัน (Slopes) ซึ่งแสดงผลของตัวแปรทำนายต่อตัวแปรตาม ทั้งค่า Intercepts และ Slopes สามารถใช้เป็นตัวแปรตามสำหรับการวิเคราะห์ในระดับบน หรือระดับที่สูงขึ้นไป

โมเดลพหุระดับสามารถจำแนกได้หลายลักษณะ ถ้าจำแนกตามโครงสร้างของข้อมูล จะเรียกเป็นโมเดล 2 ระดับ, 3 ระดับ, 4 ระดับ เป็นต้น ถ้าจำแนกตามเป้าหมายของการแปรผล สามารถเลือกลักษณะโมเดลเป็นแบบโมเดลเชิงบวก หรือ โมเดลปฏิสัมพันธ์ แต่ถ้าจำแนกตามรูปแบบการวิเคราะห์ สามารถเลือกเป็นรูปแบบการวิเคราะห์สมการถดถอย หรือการวิเคราะห์สมการ โครงสร้าง

จากการศึกษาที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้วยังไม่มีการศึกษาใดที่ได้นำการศึกษาเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยโดยเฉพาะเจาะจงลงไปยังสังคมประเภทต่าง ๆ ซึ่งงานวิจัยฉบับนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะเจาะจงลงไปยังสังคมเมือง สังคมชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งประเภทของทั้งสามสังคมนี้มีอยู่จริงในประเทศไทย และยังไม่เคยมีใครทำการศึกษามาก่อน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

โครงการศึกษายุทธศาสตร์เพื่อให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยสวมหมวกนิรภัย โดยทำการคัดเลือกพื้นที่ตั้งคมเมือง ตั้งคมชนบท และตั้งคมเศรษฐกิจพอเพียงในจังหวัดเชียงรายนั้น มีวิธีการดำเนินการศึกษาในเรื่องขอบเขตของการสำรวจ การสำรวจข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และระยะเวลาที่ทำการศึกษาดังนี้

3.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

- 1) ศึกษาทฤษฎีและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) ทำการสำรวจพื้นที่ ในเขตตั้งคมเมือง ตั้งคมชนบท และตั้งคมเศรษฐกิจพอเพียง
- 3) ทำการคัดเลือกบริเวณจุดที่จะทำการศึกษา
- 4) เก็บข้อมูลภาคสนาม โดยทำการ record data , สัมภาษณ์ประชาชนโดยใช้แบบสอบถาม
- 5) ประมวลผลข้อมูลทั้งด้านสถิติพื้นฐาน และการวิเคราะห์ Multiple regression Analysis โดยใช้โปรแกรม SPSS
- 6) สรุปและอภิปรายผลการศึกษา
- 7) จัดทำเล่มรายงาน

3.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลจากแบบสอบถาม ได้แก่ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย และทัศนคติของประชาชน โดยทำการเก็บข้อมูลจากประชาชนในแต่ละตั้งคม ได้แก่ ตั้งคมเมือง ตั้งคมชนบท และตั้งคมเศรษฐกิจพอเพียง

ข้อมูลจากการบันทึกพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์บนท้องถนน โดยใช้การบันทึกวีดิโอนั้น จะใช้ข้อมูลแบ่งตามเพศ ตำแหน่งการขับขี่ ช่วงวัย เป็นต้น

3.3 ขอบเขตของการสำรวจ

ทำการคัดเลือกพื้นที่จังหวัดเชียงราย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีครบทุกตั้งคม ตรงกับขอบเขตการดำเนินงานในงานวิจัยนี้

แผนที่ประเทศไทย



รูปที่ 3.1 : ขอบเขตแผนที่พื้นที่การศึกษา

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ทำการเก็บข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือ 1. ใช้แบบสอบถาม 2. การบันทึกวีดิโอโดยที่แบบสอบถามนั้น เพื่อใช้สัมภาษณ์พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะประกอบไปด้วย 5 ส่วน

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง

ตอนที่ 3 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 4 เหตุผลในการเลือกไม่สวมหมวกนิรภัย

ตอนที่ 5 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย

การหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (1973) พิจารณาจากจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ 29 กุมภาพันธ์ 2555 จังหวัดเชียงราย มี 388,829 คัน ได้ดังนี้

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง คือ n (Finite population) Yamane (1973)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$
$$N = \frac{388,829}{1 + 388,829 (.05)^2} = 400$$

จะต้องเลือกกลุ่มตัวอย่างสำหรับเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม 400 คน

ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้การสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยการสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปแบบตัวต่อตัว (Face to face interview) (Li-Ping Li , 2008) จากงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ได้ใช้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 294 คน (Frances V. O Callaghan et al , 2006) 399 คน (H. Prathumg et al. 2011). 400 คน (Imran Khan et al, 2008) 412 คน (Aida Bianco et al, 2004) สำหรับงานวิจัยนี้ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 620 คน โดยแบ่งเป็น 3 พื้นที่ ได้แก่ สังคมเมือง สังคมชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

ส่วนการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยทำการบันทึกข้อมูลจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยจากกล้องวิดีโอ มีรายละเอียดดังนี้

- สังคมเมือง 2 ทางตรง, 2 ทางแยก
- สังคมชนบท 2 ทางตรง, 2 ทางแยก
- ชุมชนสังคมเศรษฐกิจพอเพียง 2 ทางตรง, 2 ทางแยก

3.5 การถอดข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

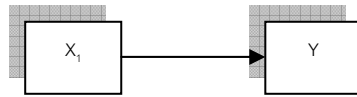
ประมวลผลข้อมูลทั้งด้านสถิติพื้นฐาน และการวิเคราะห์แบบจำลองปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยภายใต้ Multiple regression Analysis โดยใช้โปรแกรม SPSS การวิเคราะห์ความถดถอย

การวิเคราะห์ความถดถอย เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะหรือปัจจัยที่แทนด้วยตัวแปรตั้งแต่สองตัวแปรขึ้นไป เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ ทิศทางความสัมพันธ์ และลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหรือเป็นการวิเคราะห์โดยอาศัยค่าที่ทราบจากตัวแปรหนึ่ง แล้วนำไปพยากรณ์ ค่าของอีกตัวแปรหนึ่ง ว่ามีความแปรผันในสัดส่วนเท่าใดหรือในระดับใด ส่วนการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) คือ การวิเคราะห์การถดถอยที่มีตัวแปรอิสระ ที่เราศึกษานั้นมีค่ามากกว่า 1 ตัวแปร

กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การถดถอย

การวิเคราะห์การถดถอยจะอาศัยแนวคิดความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเป็นหลัก ซึ่งคำตอบที่ต้องการคือ มีตัวแปรใดบ้างที่สามารถพยากรณ์ตัวแปรเกณฑ์ที่เราสนใจจะศึกษา และตัวแปรใดพยากรณ์ได้มากน้อยกว่ากัน รวมทั้งส่งผลในทางบวกหรือทางลบ ซึ่งสามารถเขียนเป็นกรอบแนวคิดดังนี้ (นายเทิดศักดิ์ สุพันธ์) ได้ดังรูปที่ 3.2, 3.3



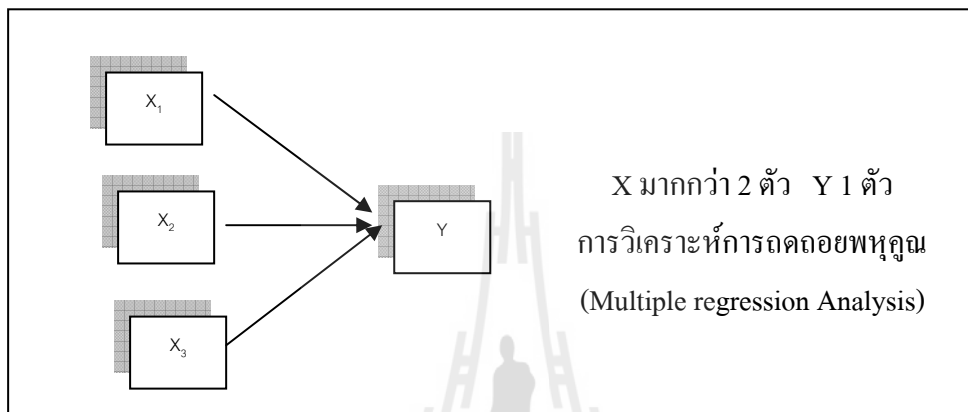


X 1 ตัว Y 1 ตัว

การวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย

(Simple regression)

รูปที่ 3.2 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย



X มากกว่า 2 ตัว Y 1 ตัว

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

(Multiple regression Analysis)

รูปที่ 3.3 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

สำหรับงานวิจัยนี้ ได้กำหนดให้ตัวแปรตามจะเป็นความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัย ส่วนตัวแปรต้น จะประกอบไปด้วย

- ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานะ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ รายได้
- ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง ได้แก่ เริ่มขับจักรยานยนต์ครั้งแรกอายุเท่าไร ความถี่ในการขับจักรยานยนต์ ประเภทถนนที่ใช้ ตำแหน่งการขับขี่
- ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
- สาเหตุที่ทำให้ไม่เลือกไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น ความไม่สะดวกสบาย รู้สึกร้อนอบอ้าว ชื่นสกปรก ไม่มีที่เก็บ ยากที่จะพกพา ทรงผมเสีย ลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยิน
- ทักษะคติเกี่ยวกับไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากขับขี่ระยะใกล้ ๆ ไม่ได้ขับขึ้นบนถนนใหญ่
- ความประมาทคิดว่าอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น
- ใส่เฉพาะเวลาเจอตำรวจ

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูลและอภิปรายผล

4.1 สถิติพรรณนา

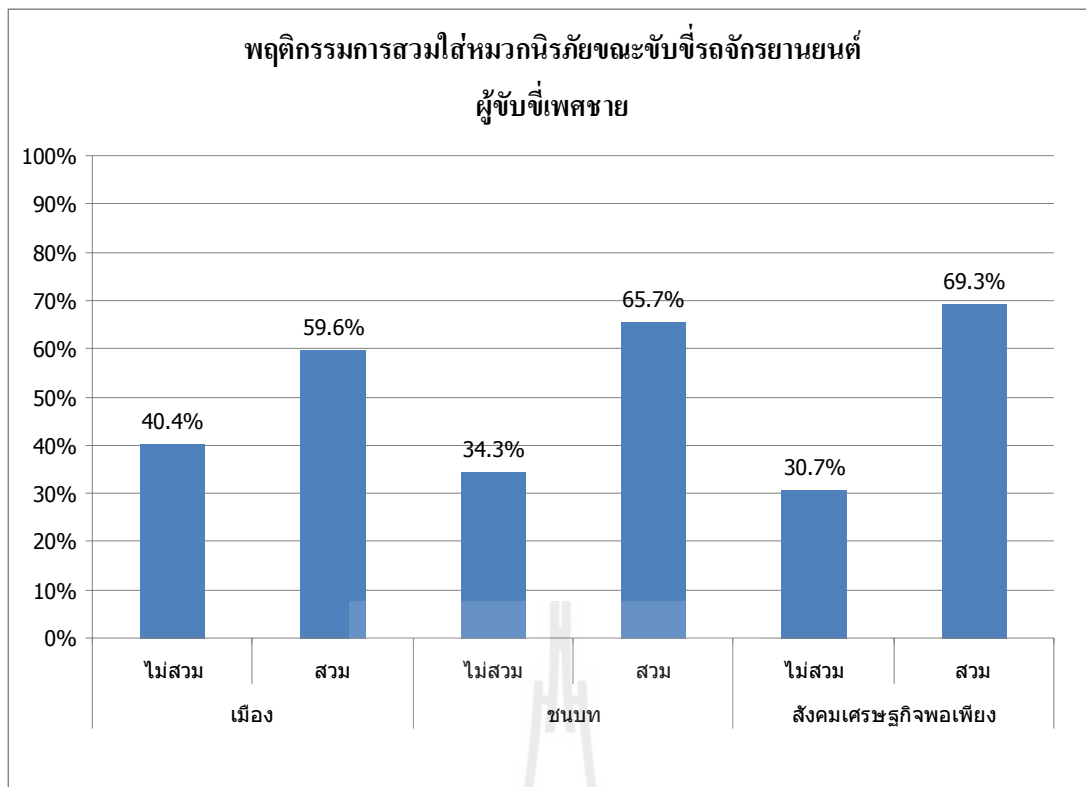
4.1.1 ข้อมูลจากกล้องวิดีโอ

พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนของประชาชนจากการบันทึกภาพในกล้องวิดีโอ พบว่า สังกมเศรษฐกิจพอเพียงมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 60.8% รองลงมาคือสังคมเมือง 59.3% และสังคมชนบท 53.3% จากการพิจารณาโดยแบ่งตามเพศของผู้ที่ใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์นั้น ซึ่งพิจารณาภาพรวมของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งตามกฎหมายระบุให้ผู้ใช้ยานพาหนะทั้งที่เป็นตัวผู้ขับขี่เองและผู้โดยสารจะต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งคู่

จากการศึกษาในครั้งนี้ พบว่าสังคมเมือง เพศชายมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 62.8 เพศหญิงมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 52.6 สังคมชนบท เพศชายมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 56.4 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 46.6 และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง เพศชายมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 67 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 48.2 ซึ่งทั้งสามสังคม เพศชายมีเปอร์เซ็นต์การสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.1

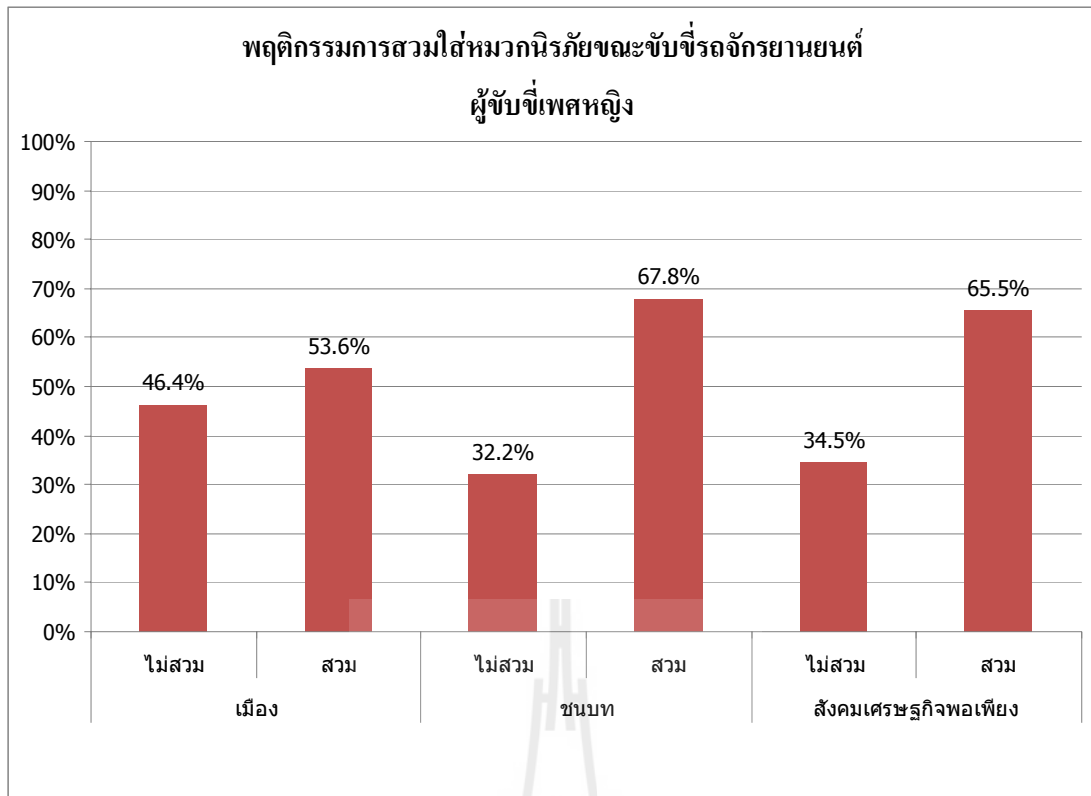
ตารางที่ 4.1 พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย โดยแบ่งตามเพศ

สังคม	เพศ	ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย		สวมใส่หมวกนิรภัย		%
		ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย	สวมใส่หมวกนิรภัย	ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย	สวมใส่หมวกนิรภัย	
เมือง	หญิง	457	507	1164	59.3%	
	ชาย	688	1163			
	รวม	1145	1670			
ชนบท	หญิง	264	230	494	53.3%	
	ชาย	459	594			
	รวม	723	824			
เศรษฐกิจพอเพียง	หญิง	161	150	311	60.8%	
	ชาย	208	422			
	รวม	369	572			



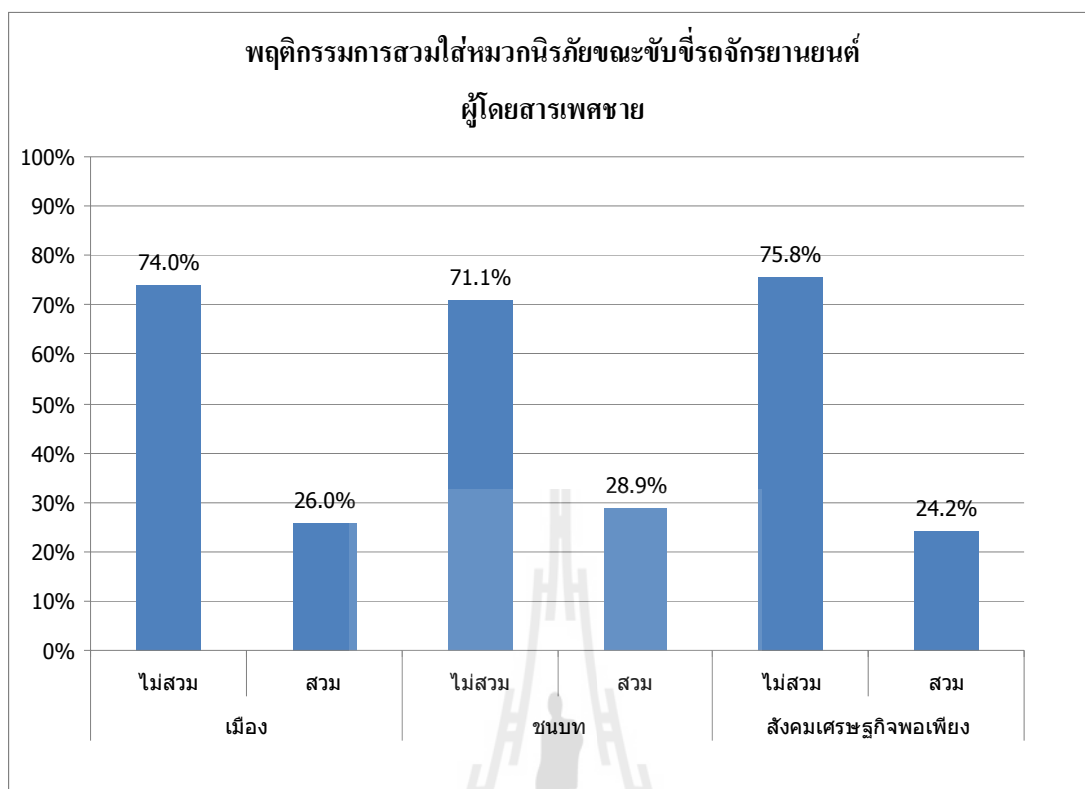
รูปที่ 4.1 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้ขับขี่เพศชาย

ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพศชาย (พิจารณาเฉพาะตัวผู้ขับขี่) ดังแสดงในกราฟที่ 4.1 พบว่า ในสังคมเมือง ผู้ขับขี่เพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 59.6% ในสังคมชนบท ผู้ขับขี่เพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 65.7% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ผู้ขับขี่เพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 69.3% จะเห็นได้ว่าเปอร์เซ็นต์การสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าครึ่ง แต่ยังเป็นเปอร์เซ็นต์การสวมใส่หมวกนิรภัยที่น้อยอยู่ ถึงแม้ว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บจากการขับขี่ก็ตาม และสังคมเศรษฐกิจพอเพียงมีแนวโน้มที่ประชาชนเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าสังคมอื่นๆ



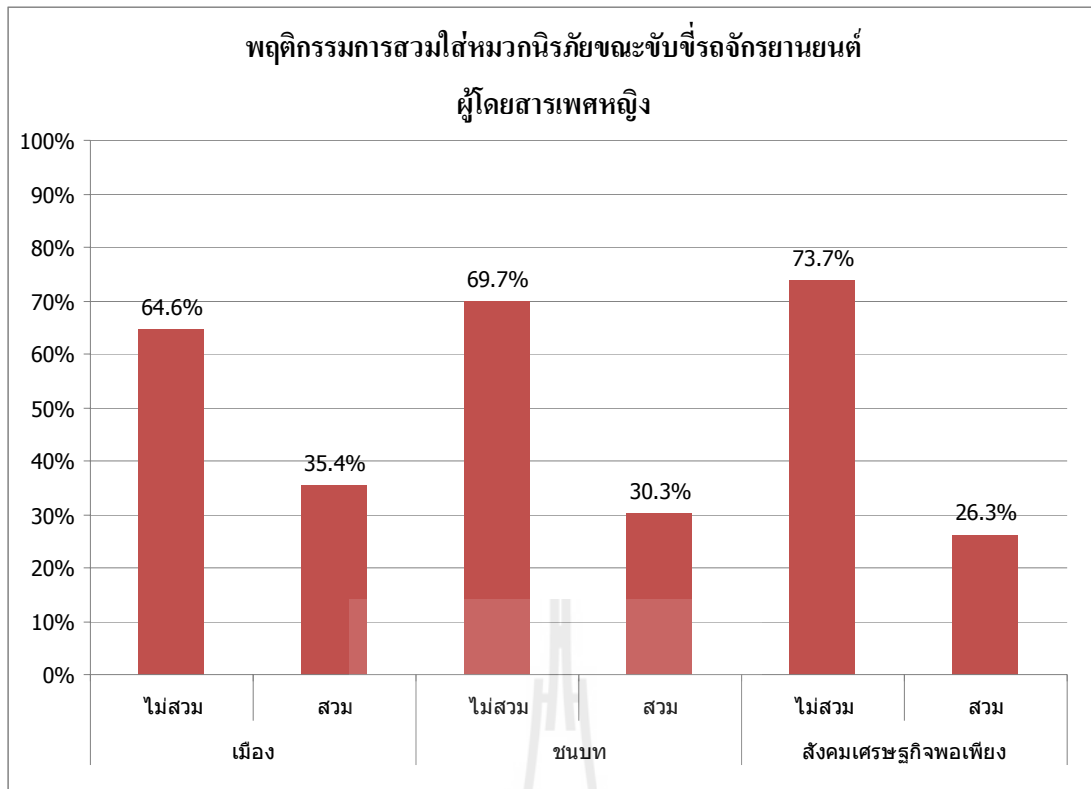
รูปที่ 4.2 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้ขับขี่เพศหญิง

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพศหญิง (พิจารณาเฉพาะตัวผู้ขับขี่) ดังแสดงในกราฟที่ 4.2 พบว่า ในสังคมเมือง ผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 53.6% ในสังคมชนบท ผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 67.8% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 65.5% ในสังคมเมืองผู้ขับขี่เพศหญิงมีการสวมใส่หมวกนิรภัยเพียงเล็กน้อย อาจเนื่องมาจากสภาพจราจรที่แออัด การขับขี่ค่อนข้างยาก ทำให้การสวมใส่หมวกนิรภัยบังวิสัยทัศน์ และทำให้การขับขี่ไม่คล่องตัว



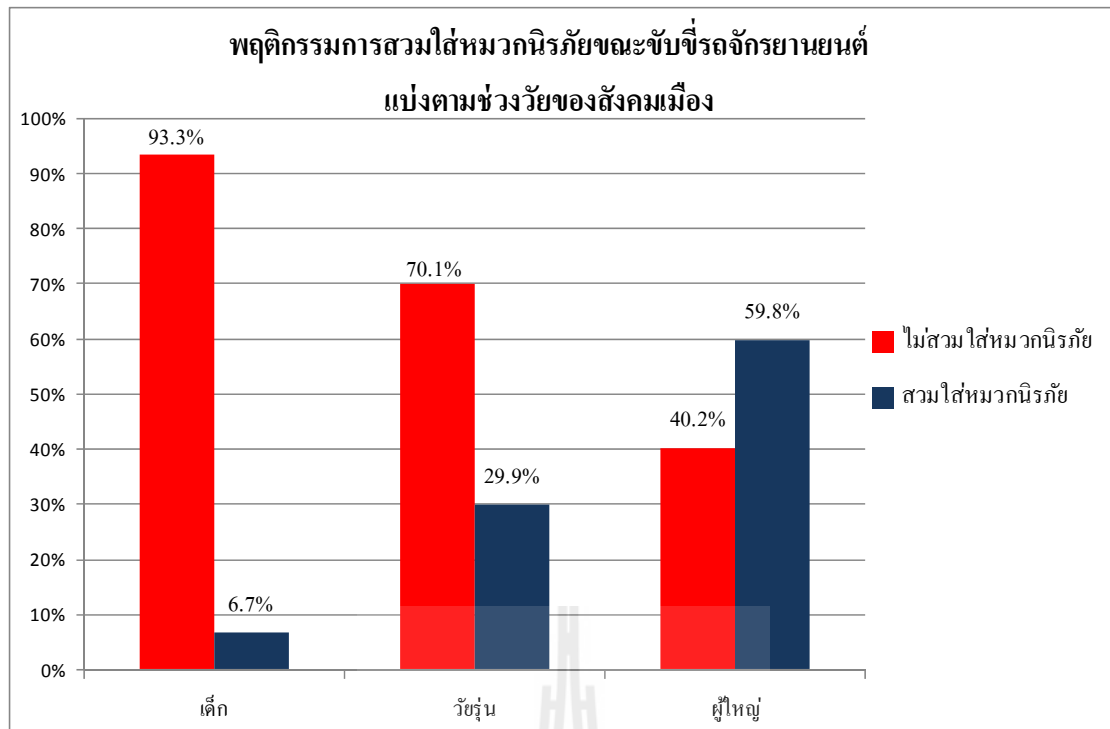
รูปที่ 4.3 กราฟแสดงพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้โดยสารเพศชาย

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพศชาย (พิจารณาเฉพาะตัวผู้โดยสาร) ดังแสดงในกราฟที่ 4.3 พบว่า ในสังคมเมือง ผู้โดยสารเพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 26% ในสังคมชนบท ผู้โดยสารเพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 28.9% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ผู้โดยสารเพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 24.2% จะเห็นได้ว่าเปอร์เซ็นต์การสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยมากไม่ถึง 50 % แสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารชายไม่มีความใส่ใจและให้ความสำคัญต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากเท่าคนขับขี่



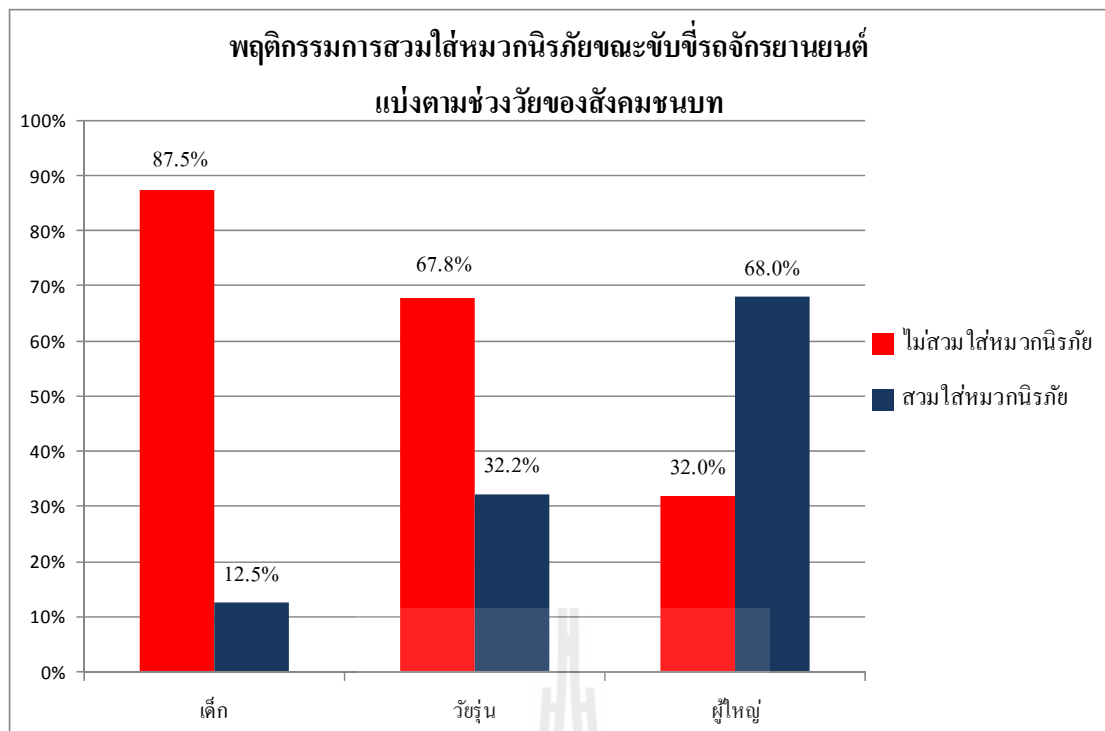
รูปที่ 4.4 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้โดยสารเพศหญิง

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพศหญิง (พิจารณาเฉพาะตัวผู้โดยสาร) ดังแสดงในกราฟที่ 4.4 พบว่า ในสังคมเมือง ผู้โดยสารเพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 35.4% ในสังคมชนบท ผู้โดยสารเพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 30.3% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ผู้โดยสารเพศหญิงจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 26.3% จะเห็นได้ว่าเปอร์เซ็นต์การสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยมากไม่ถึง 50 % แสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารหญิงไม่มีความใส่ใจและให้ความสำคัญต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากเท่าคนขับ แต่ผู้โดยสาร (ผู้ซ้อน) เพศหญิง มีการสวมใส่มากกว่าผู้โดยสาร (ผู้ซ้อน) เพศชายทั้งสามสังคม



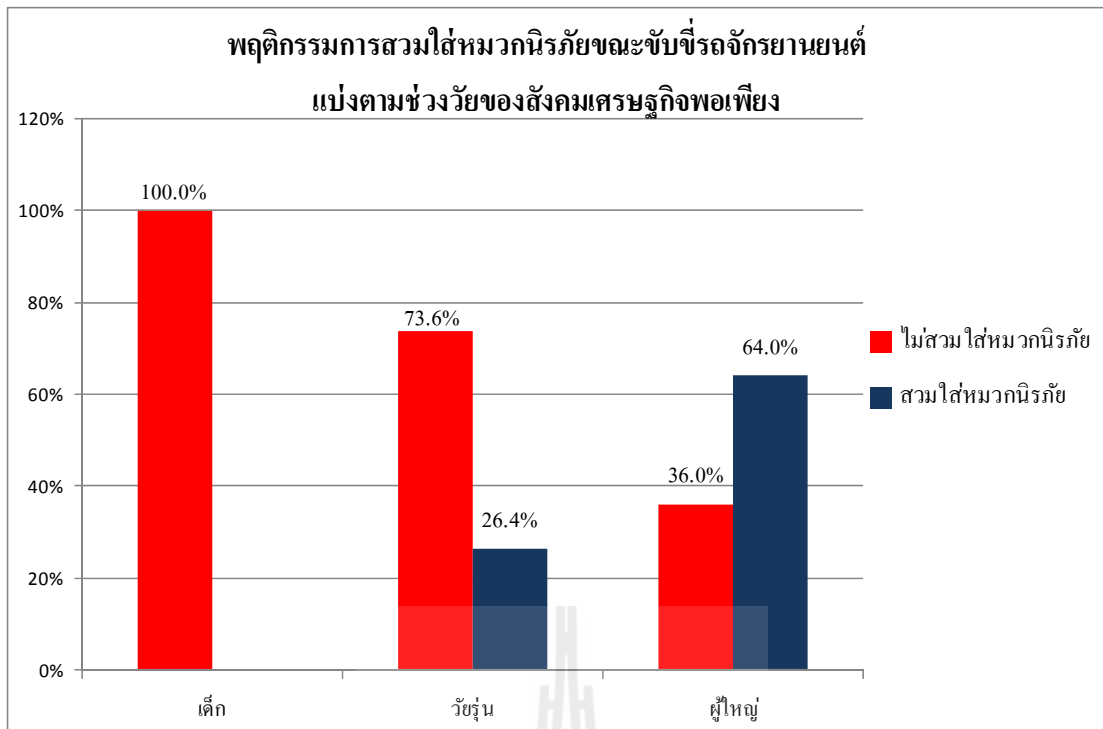
รูปที่ 4.5 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์
แบ่งตามช่วงวัย ของสังคมเมือง

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของขับจักรยานยนต์ เมื่อแบ่งตามช่วงวัย เด็ก วัยรุ่น และวัยผู้ใหญ่ ของสังคมเมือง ดังแสดงในกราฟที่ 4.5 พบว่า ในสังคมเมืองนั้น วัยเด็กจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 93.3 % ส่วนวัยรุ่นจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 70.1 % ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับสถิติคนที่สวมใส่หมวกนิรภัยในวัยเดียวกัน ส่วนในวัยผู้ใหญ่จะเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่มากกว่าผู้ที่ไม่สวมใส่คิดเป็น 59.8 % จากการเปรียบเทียบช่วงวัยกับการสวมใส่หมวกนิรภัยนั้น ผู้ใหญ่มีวุฒิภาวะและประสบการณ์ในการใช้ชีวิตมากกว่า รวมทั้งเป็นวัยที่มีครอบครัว หน้าที่การงาน จึงมีทัศนคติและความคิดในการให้ความสำคัญเกี่ยวกับการประพฤติปฏิบัติตัวอย่างไม่เหมาะสมในการใช้ชีวิต



รูปที่ 4.6 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์
แบ่งตามช่วงวัย ของสังคมชนบท

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของขับจักรยานยนต์ เมื่อแบ่งตามช่วงวัย เด็ก วัยรุ่น และวัยผู้ใหญ่ ของสังคมชนบท ดังแสดงในกราฟที่ 4.6 พบว่า วัยเด็กจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 87.5 % ส่วนวัยรุ่นจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 67.8 % ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับสถิติคนที่สวมใส่หมวกนิรภัยในวัยเดียวกัน และเมื่อเทียบสัดส่วนกับสังคมเมืองแล้ว พบว่าวัยเด็กและวัยรุ่นในสังคมชนบท จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าสังคมเมืองในช่วงวัยเดียวกัน ส่วนในวัยผู้ใหญ่จะเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่มากกว่าผู้ที่ไม่สวมใส่คิดเป็น 68 % เนื่องจาก ผู้ใหญ่มีวุฒิภาวะและประสบการณ์ในการใช้ชีวิตมากกว่า จึงใช้ชีวิตอย่างไม่ประมาทมากเท่ากับวัยรุ่น และให้ความสำคัญในการสวมใส่หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันและต้องการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุบนท้องถนน



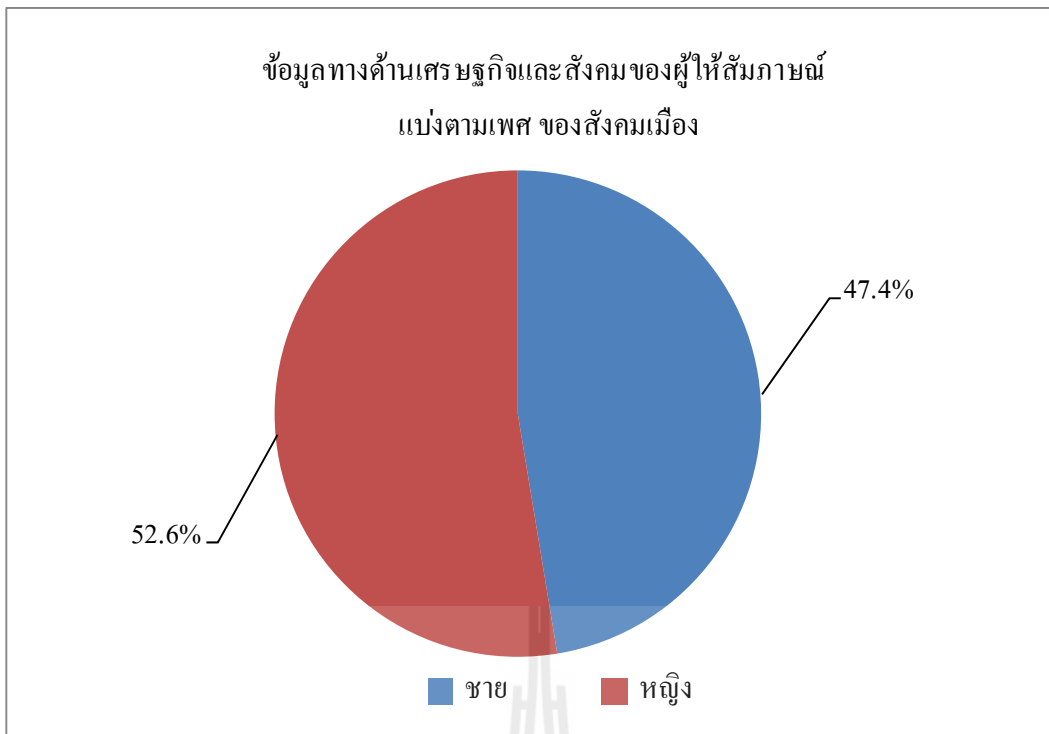
รูปที่ 4.7 กราฟแสดงพฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
แบ่งตามช่วงวัย ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

จากการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อแบ่งตามช่วงวัย เด็ก วัยรุ่น และวัยผู้ใหญ่ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง ดังแสดงในกราฟที่ 4.7 พบว่า วัยเด็กจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 100 % เนื่องจากเด็กในสังคมดังกล่าวจะทำการขับขี่อยู่ในเฉพาะหมู่บ้าน ขับขี่ในระยะทางใกล้ ๆ จึงคิดว่าไม่จำเป็นที่จะต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เพราะความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุไม่มี ส่วนวัยรุ่นจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 73.6 % และผู้ใหญ่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็น 64.0 %

4.1.2 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

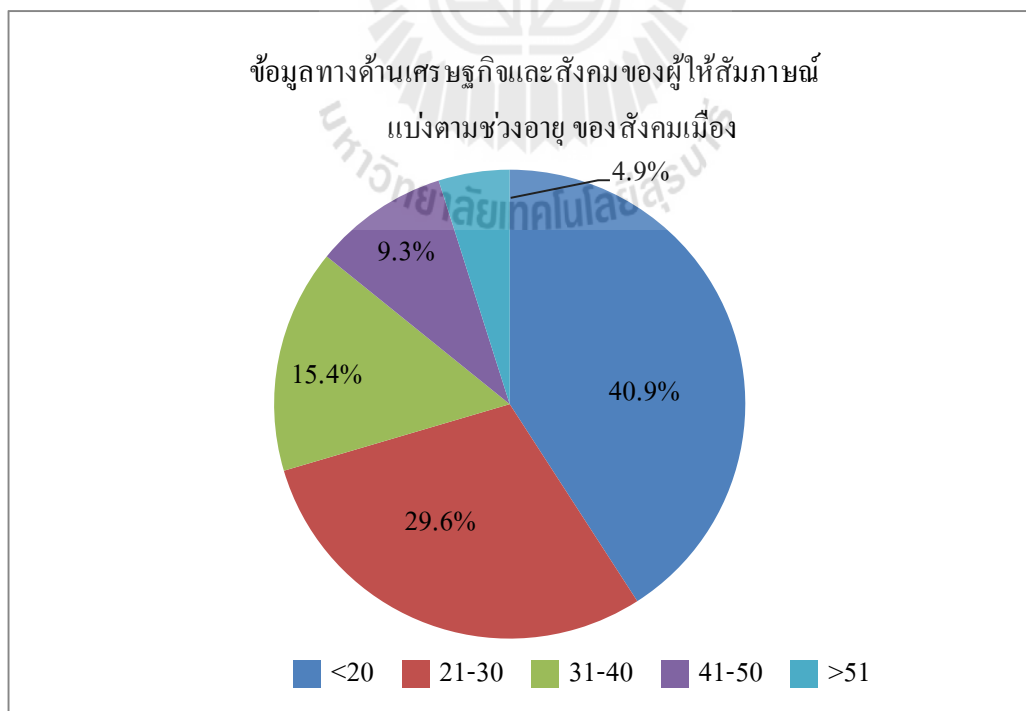
จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับข้อมูลทางด้านลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานะ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ รายได้ ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลการเดินทาง ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย เป็นต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยนั้น จากการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับสังคมเมือง 247 คน สังคมชนบท 251 คน และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง 121 คน

1. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเมือง
 - 1.1. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศชาย 117 คน เพศหญิง 130 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.8



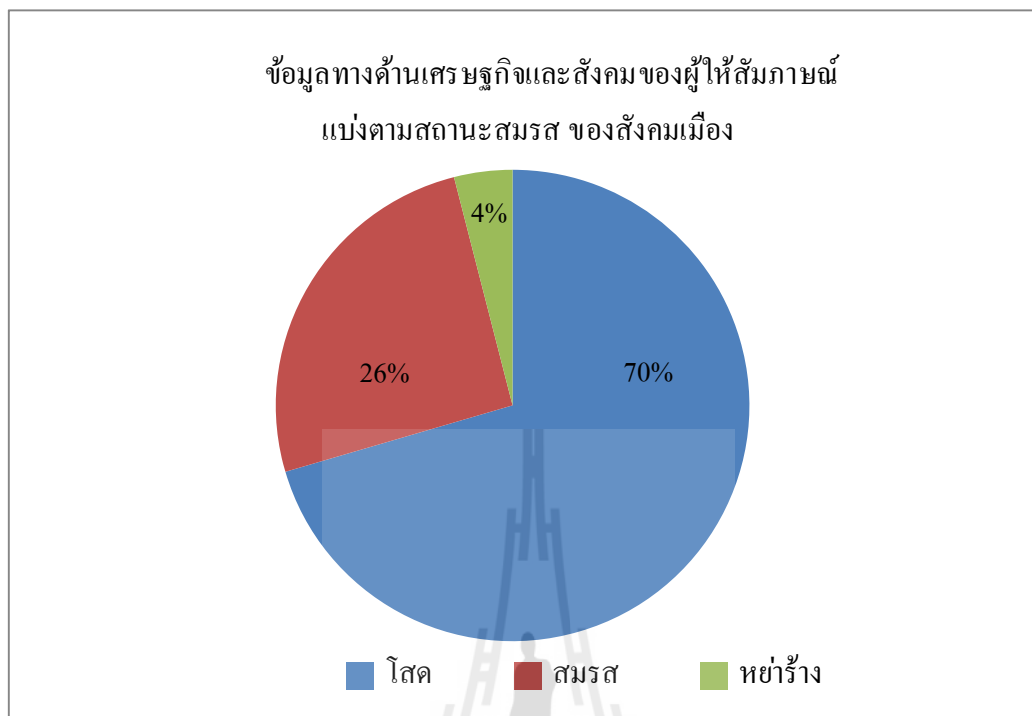
รูปที่ 4.8 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศ ของสังคมเมือง

1.2. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุน้อยกว่า 20 ปี 101 คน ช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 73 คน ช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 38 คน ช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 23 คน และผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีอายุมากกว่า 51 ปี คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.9



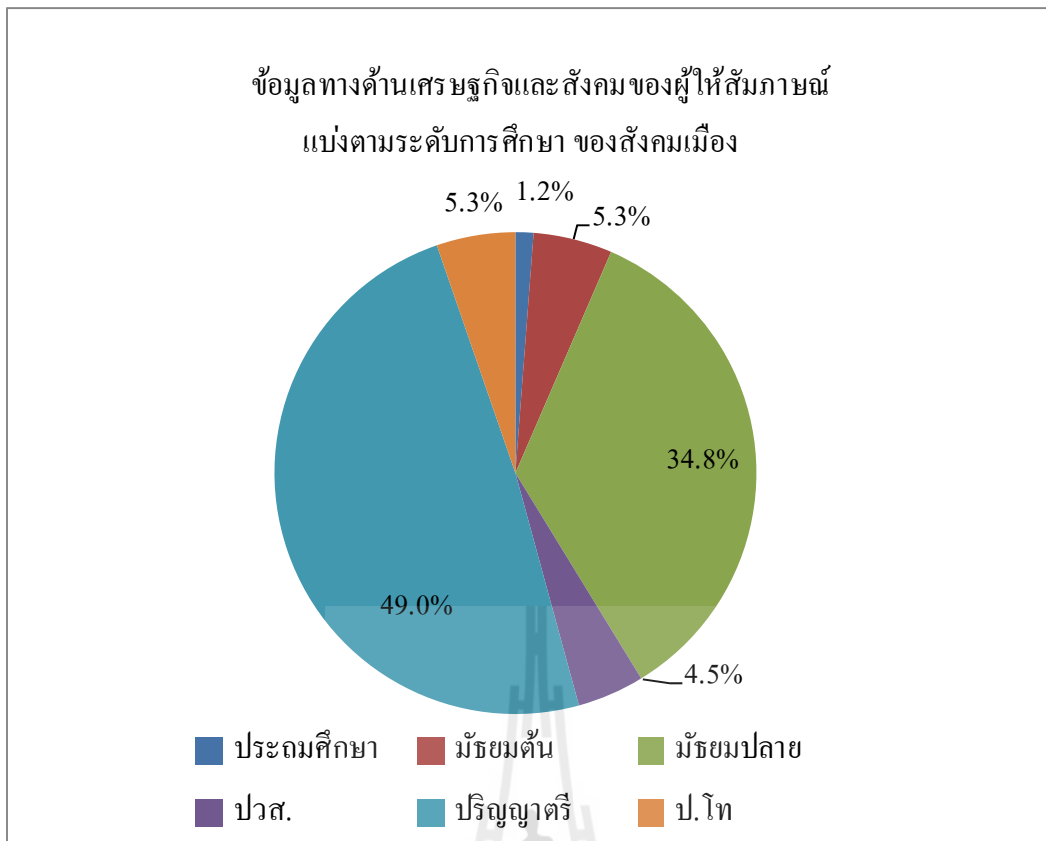
รูปที่ 4.9 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุ ของสังคมเมือง

1.3. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะโสด 174 คน สถานะสมรส จำนวน 63 คน และที่มีสถานะหย่าร้าง 10 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.10



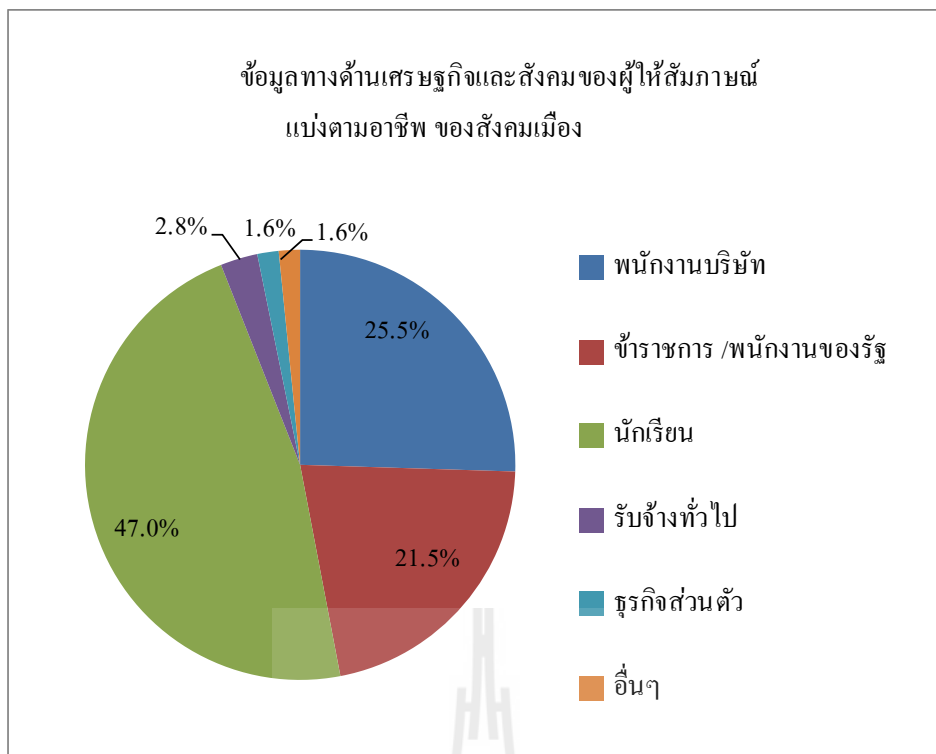
รูปที่ 4.10 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะสมรส ของสังคมเมือง

1.4. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษา ประถมศึกษา 3 คน มัธยมศึกษา 13 คน มัธยมศึกษาตอนปลาย 86 คน ปวส. 11 คนปริญญาตรี 121 คน และปริญญาโท 13 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.11



รูปที่ 4.11 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษาของสังคมเมือง

1.5. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ พนักงานบริษัท 63 คน ข้าราชการ /พนักงานของรัฐ 53 คน นักเรียน 116 คน รับจ้างทั่วไป 7 คน ธุรกิจส่วนตัว 4 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.12

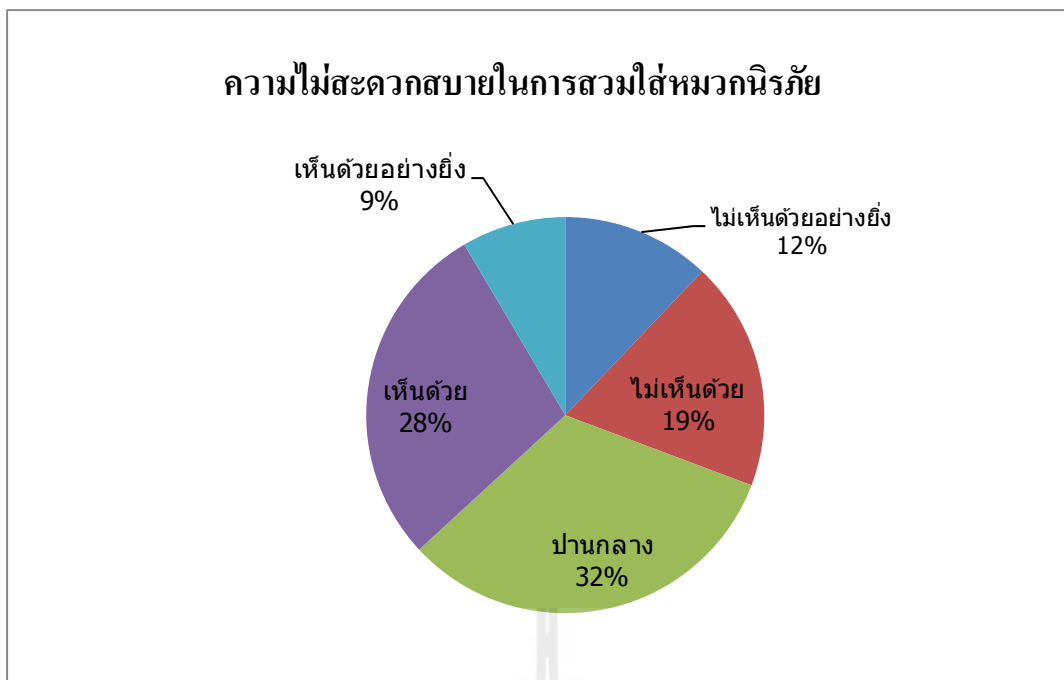


รูปที่ 4.12 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ ของสังคมเมือง

2. ข้อมูลทางด้านทัศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเมือง

2.1 ทัศนคติเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมเมือง

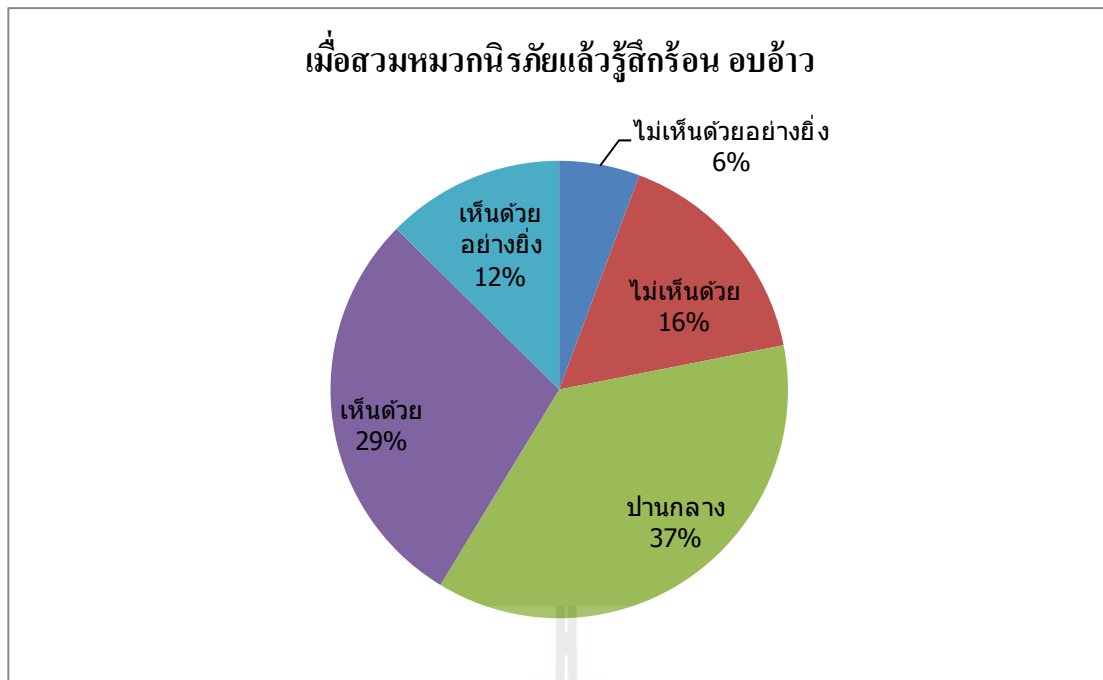
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	12.1
ไม่เห็นด้วย	46	18.6
ปานกลาง	80	32.4
เห็นด้วย	70	28.3
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	21	8.5



รูปที่ 4.13 ทรรศนคติเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมเมือง

2.2 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอุ่น ของสังคมเมือง

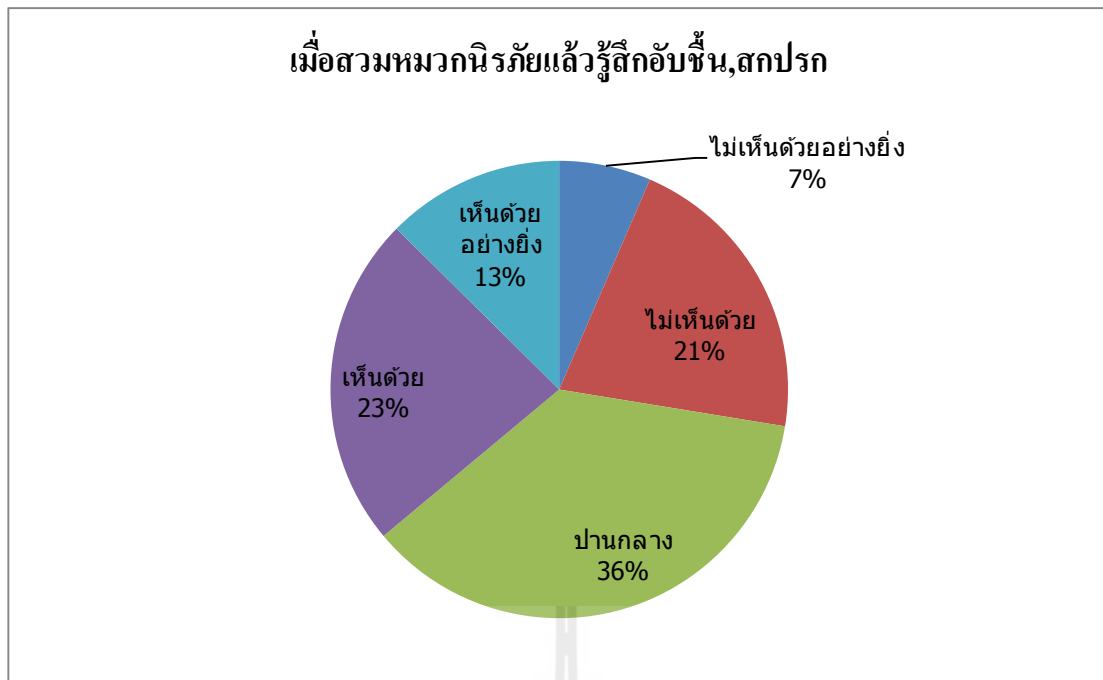
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	14	5.7
ไม่เห็นด้วย	40	16.2
ปานกลาง	91	36.8
เห็นด้วย	71	28.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	31	12.6



รูปที่ 4.14 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอ้าว ของสังคมเมือง

2.3 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก ของสังคมเมือง

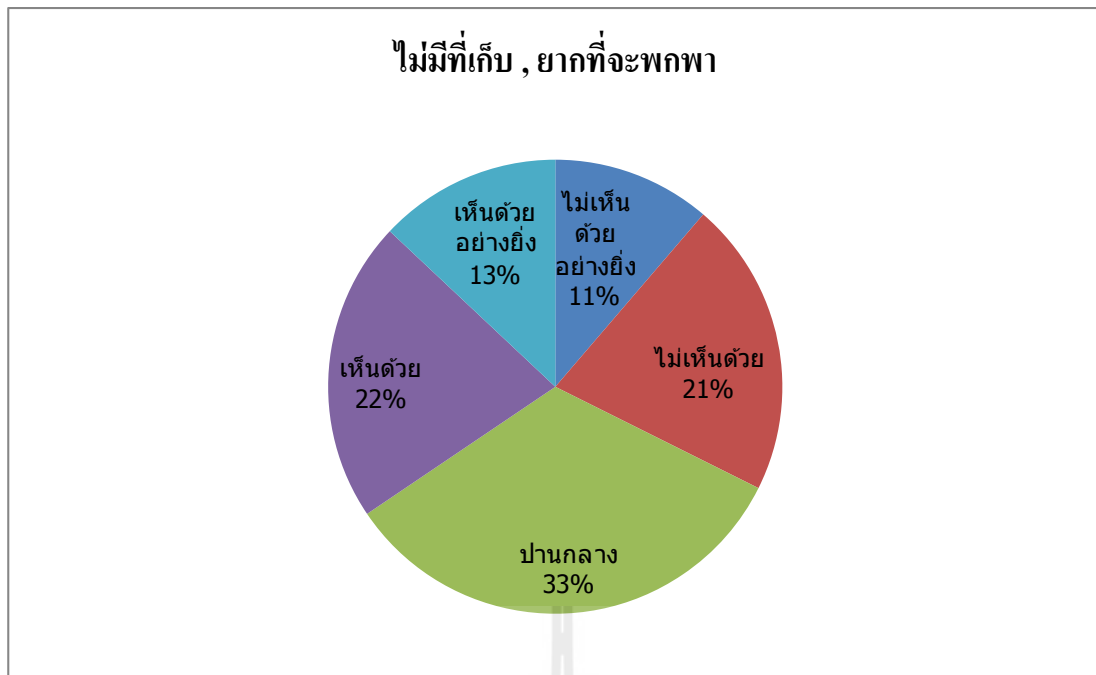
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	16	6.5
ไม่เห็นด้วย	52	21.1
ปานกลาง	90	36.4
เห็นด้วย	58	23.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	31	12.6



รูปที่ 4.15 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก ของสังคมเมือง

2.4 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา ของสังคมเมือง

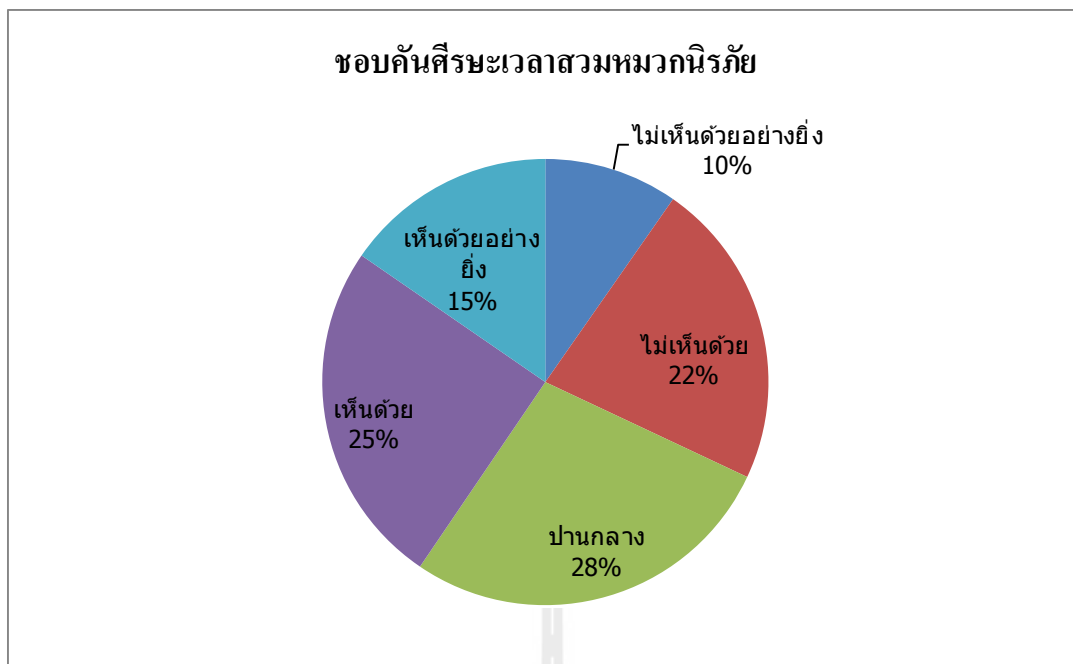
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	28	11.3
ไม่เห็นด้วย	52	21.1
ปานกลาง	82	33.2
เห็นด้วย	53	21.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	32	13



รูปที่ 4.16 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา ของสังคมเมือง

2.5 ทรรศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันศีรษะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

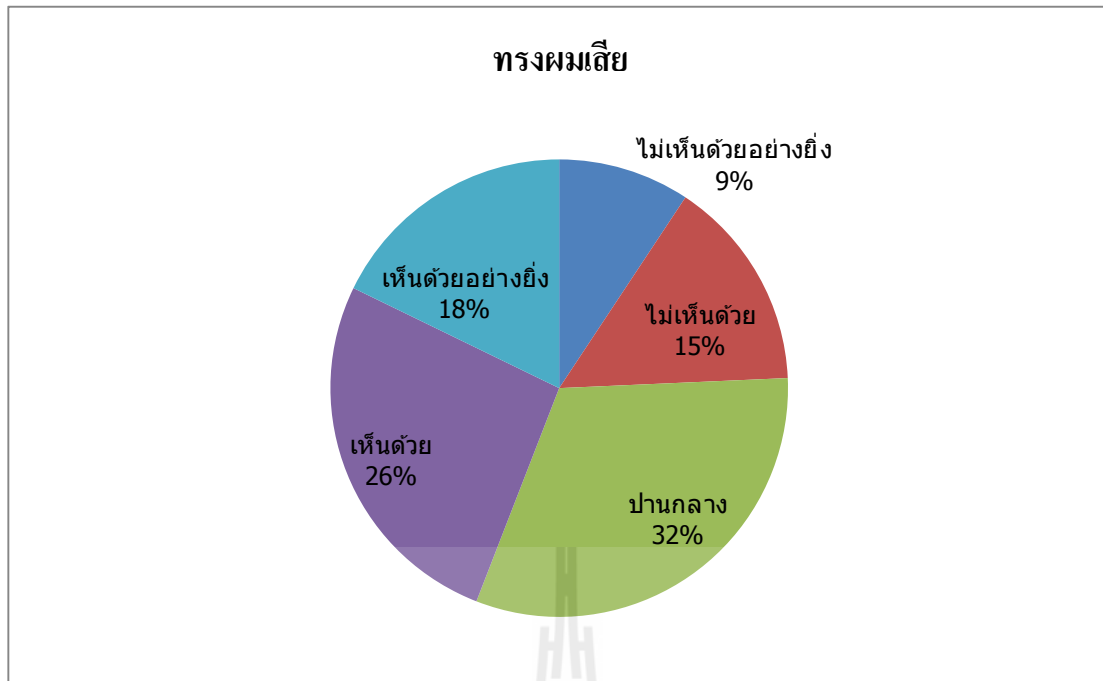
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	24	9.7
ไม่เห็นด้วย	55	22.3
ปานกลาง	68	27.5
เห็นด้วย	62	25.1
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	38	15.4



รูปที่ 4.17 ทรรศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันสีระยะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

2.6 ทรรศนคติเกี่ยวกับรู้สึกทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

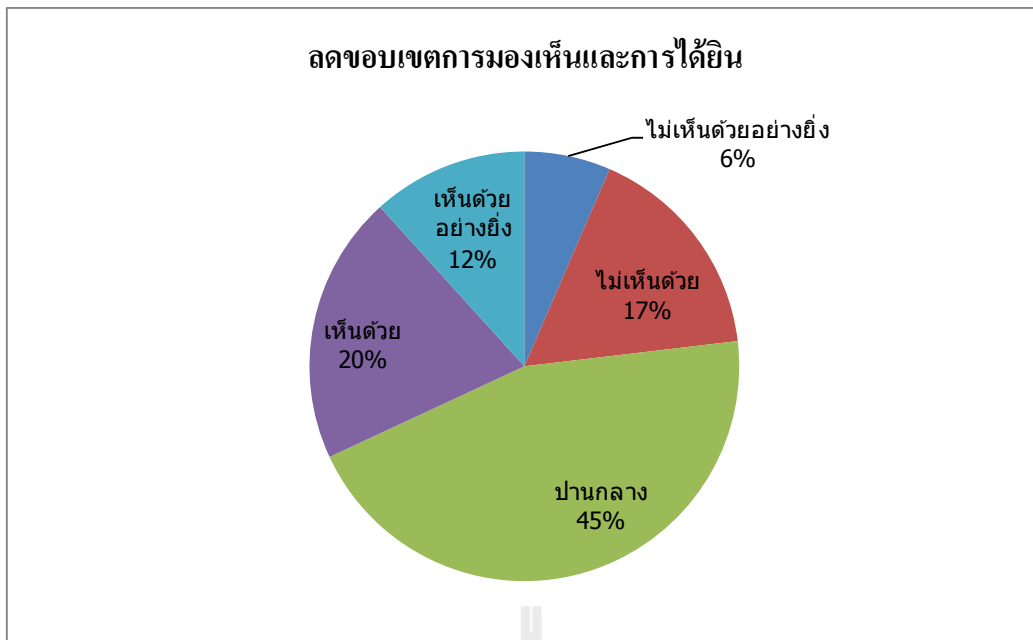
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	23	9.3
ไม่เห็นด้วย	37	15
ปานกลาง	78	31.6
เห็นด้วย	65	26.3
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	44	17.8



รูปที่ 4.18 ทักษะการรับรู้เกี่ยวกับรูสีทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

2.7 ทักษะการรับรู้เกี่ยวกับรูสีกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	16	6.5
ไม่เห็นด้วย	41	16.6
ปานกลาง	111	44.9
เห็นด้วย	50	20.2
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	29	11.7

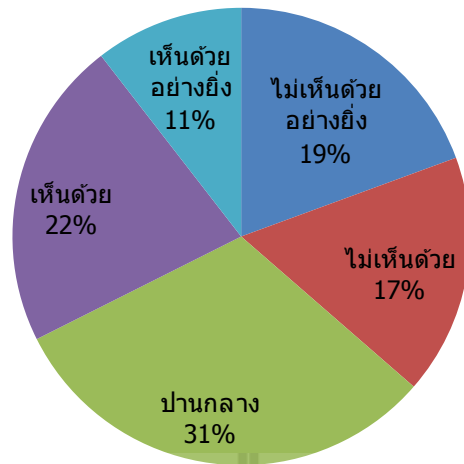


รูปที่ 4.19 ทรรศนะเกี่ยวกับรู้สึกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเมือง

2.8 ทรรศนะเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	48	19.4
ไม่เห็นด้วย	42	17
ปานกลาง	77	31.2
เห็นด้วย	54	21.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	26	10.5

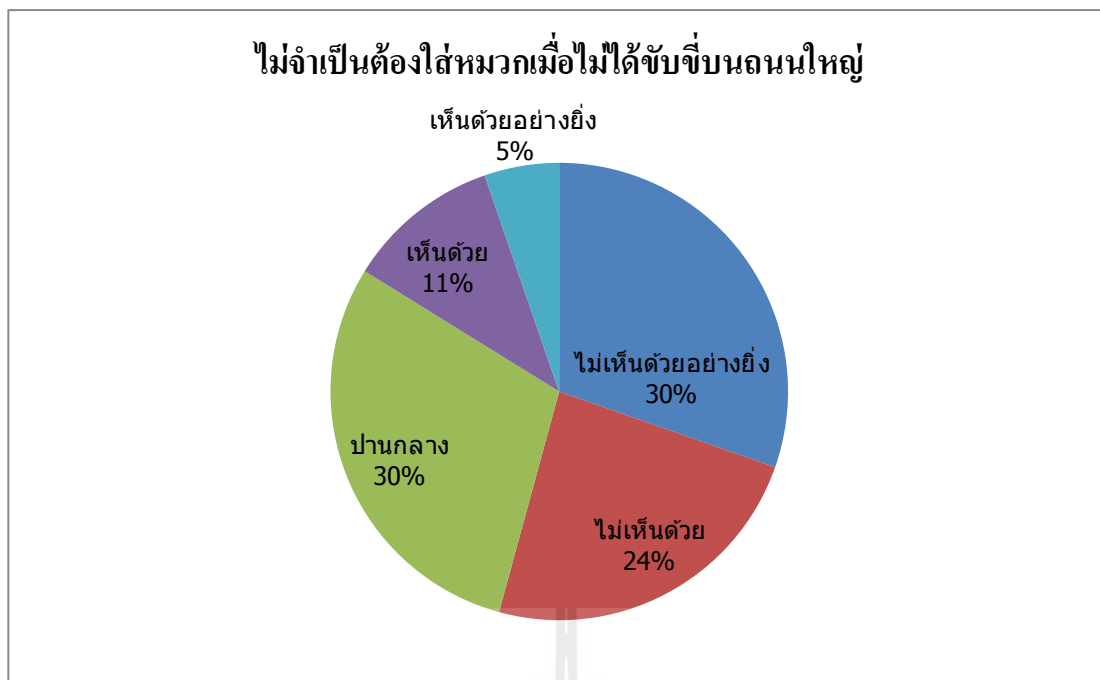
ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ๆ



รูปที่ 4.20ทัศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมเมือง

2.9 ทัศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่ของสังคมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	75	30.4
ไม่เห็นด้วย	59	23.9
ปานกลาง	73	29.6
เห็นด้วย	27	10.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	13	5.3

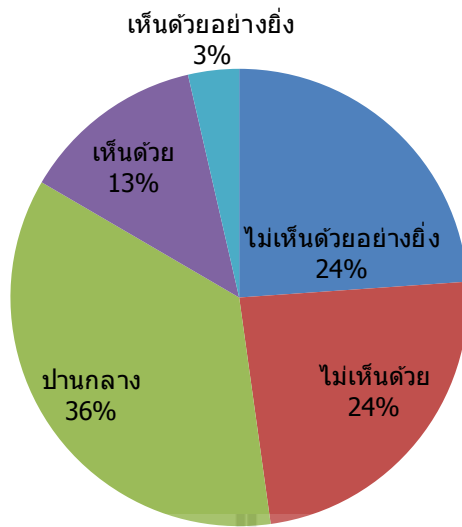


รูปที่ 4.21 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับจักรยานใหญ่ของสังคมเมือง

2.10 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสารของสังคมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	59	23.9
ไม่เห็นด้วย	59	23.9
ปานกลาง	88	35.6
เห็นด้วย	32	13
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	9	3.6

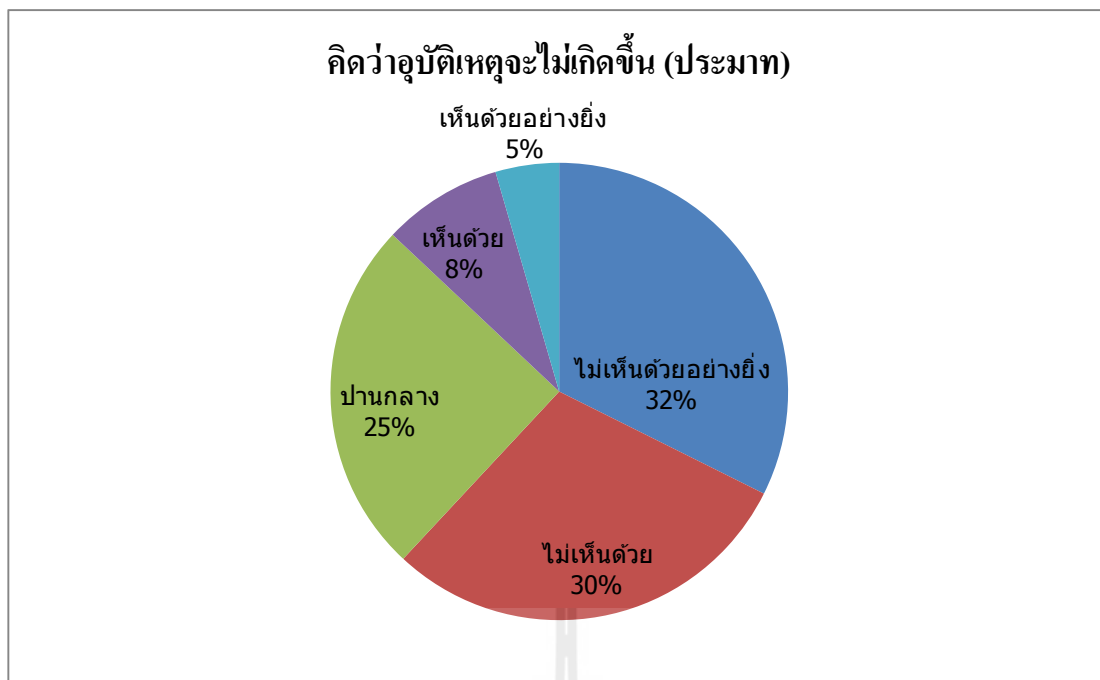
เป็นผู้ซื้อ(ผู้โดยสาร)เลยไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย



รูปที่ 4.22 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสารของสังกมเมือง

2.11 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าคุณติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาท) ของสังกมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	80	32.4
ไม่เห็นด้วย	73	29.6
ปานกลาง	62	25.1
เห็นด้วย	21	8.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	11	4.5



รูปที่ 4.23 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ) ของสังคมเมือง

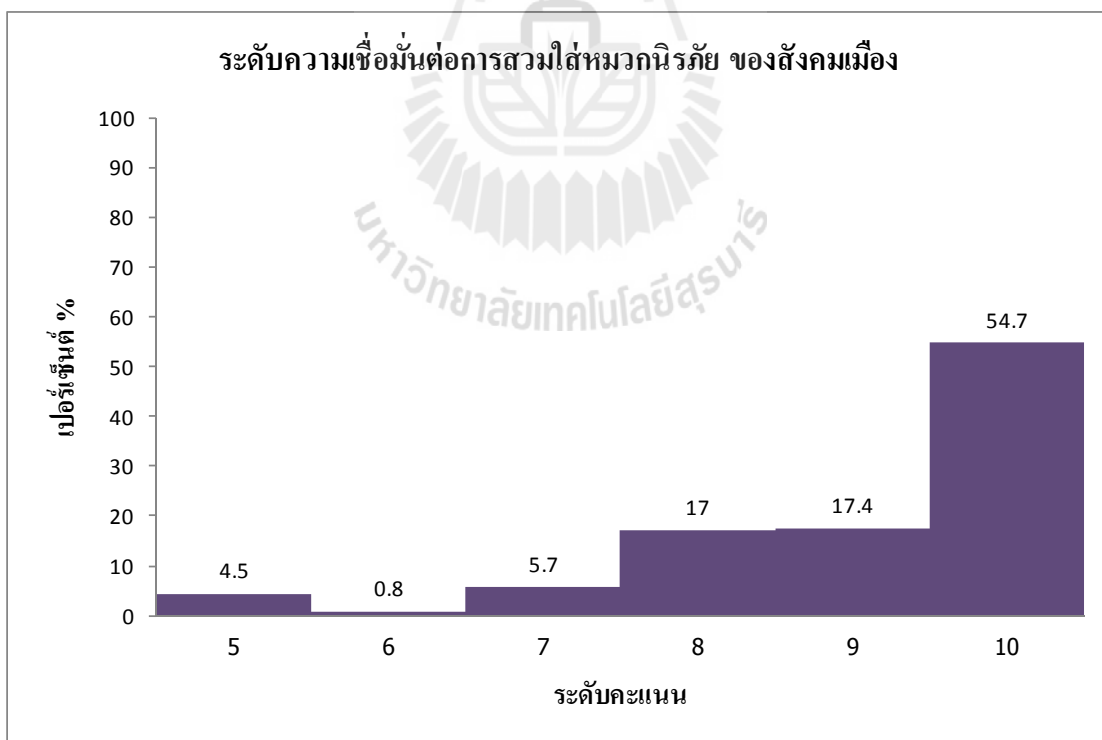
2.12 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะไม่เจอตำรวจในสถานที่จะไปโดยไม่ไต่ของสังคมเมือง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	66	27.1
ไม่เห็นด้วย	66	26.7
ปานกลาง	73	29.6
เห็นด้วย	23	9.3
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	18	7.3



รูปที่ 4.24 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะไม่เจอตารวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้ของสังคมเมือง

- ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะ ของสังคมเมือง

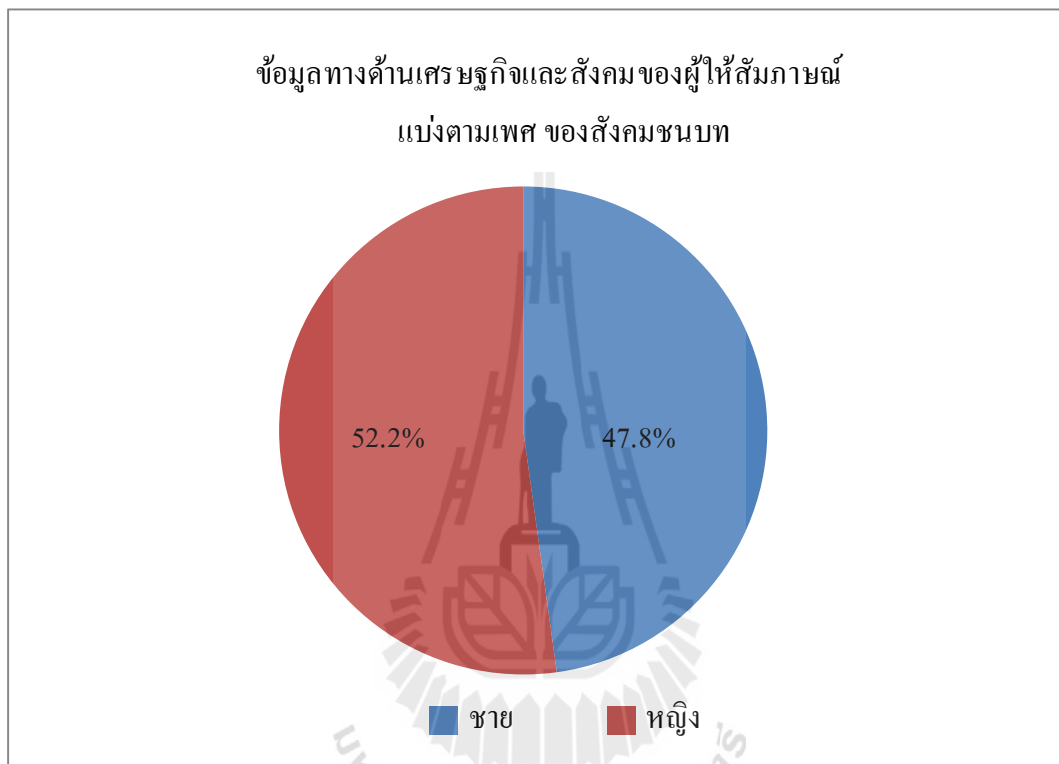


รูปที่ 4.24 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุของสังคมเมือง

ประชาชนในสังคมเมือง มีความเชื่อมั่นว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 54.7 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 17.4 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 17 %

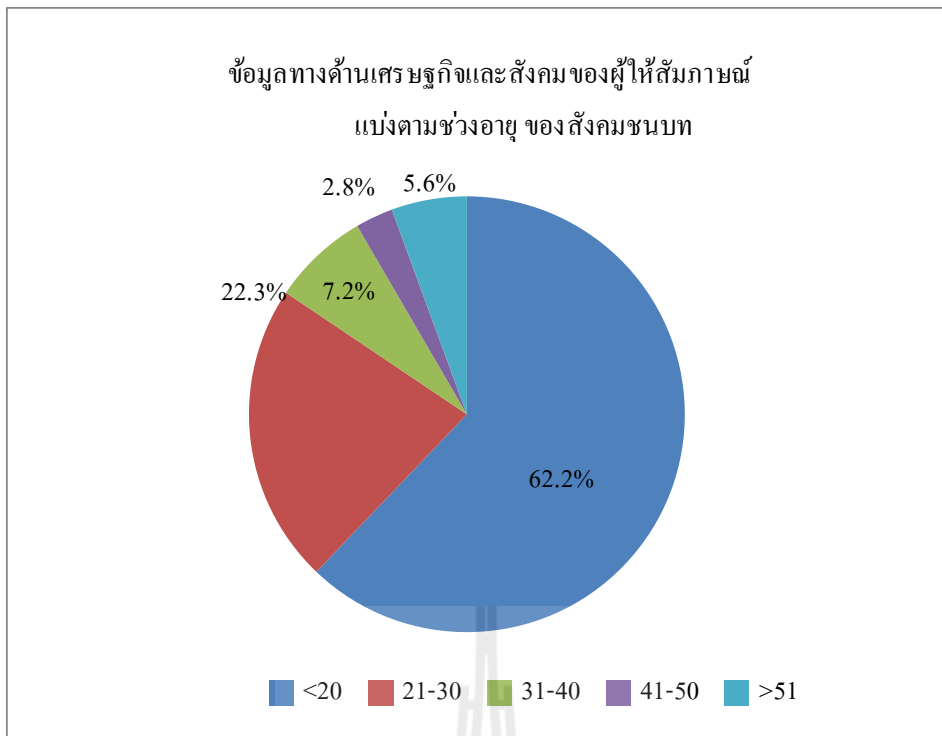
4. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมชนบท

4.1. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศชาย 120 คน เพศหญิง 131 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.25



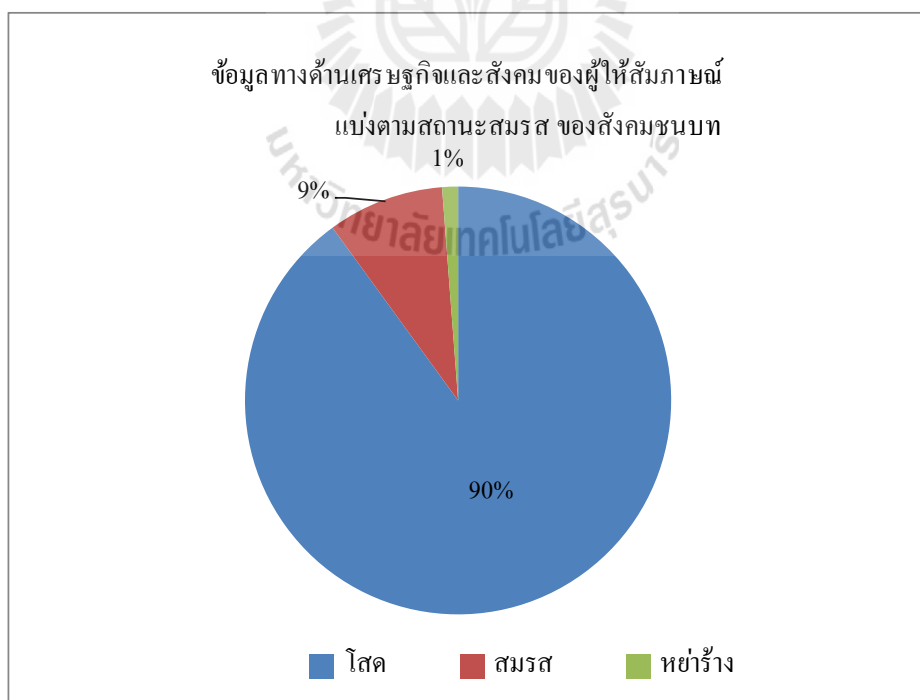
รูปที่ 4.25 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศ ของสังคมชนบท

4.2. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุน้อยกว่า 20 ปี 156 คน ช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 56 คน ช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 18 คน ช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 7 คน และผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีอายุมากกว่า 51 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.26



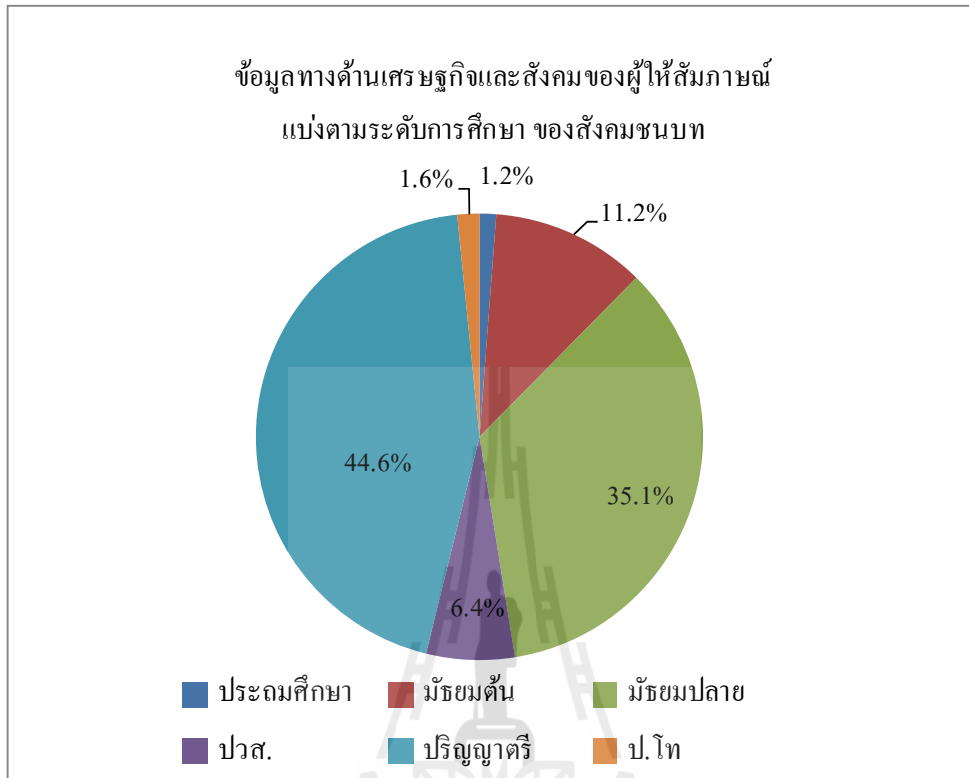
รูปที่ 4.26 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุ ของสังกมชนบท

4.3. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะ โสด 226 คน สถานะสมรส จำนวน 22 คน และที่มีสถานะหย่าร้าง 3 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.27



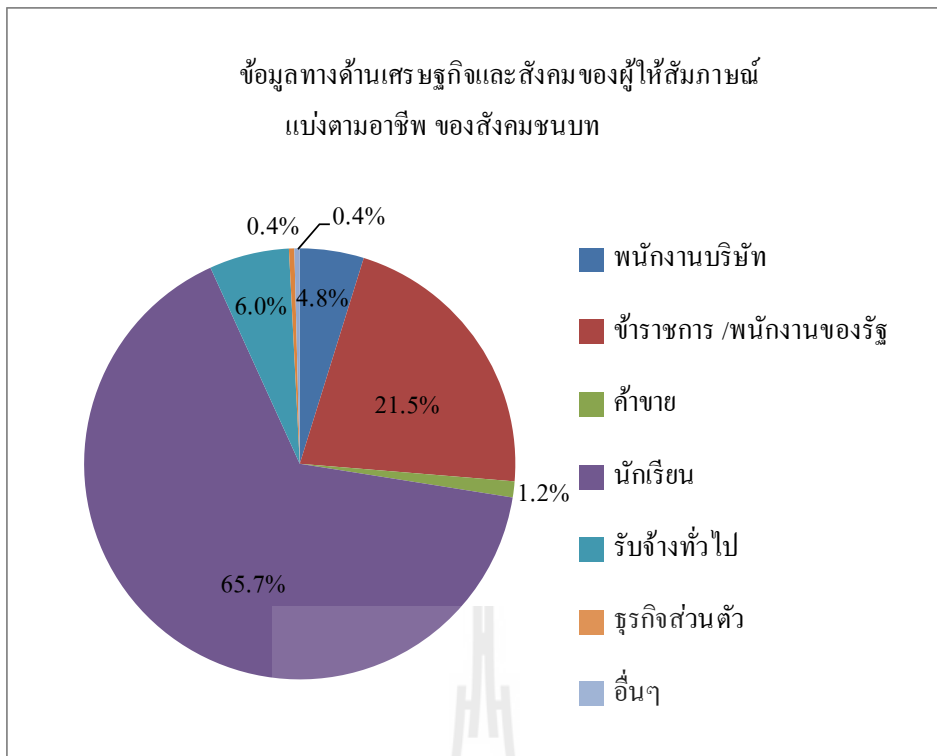
รูปที่ 4.27 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะสมรสของสังกมชนบท

4.4. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษา ประถมศึกษา 3 คน มัธยมต้น 28 คน มัธยมปลาย 88 คน ปวส. 16 คน ปริญญาตรี 112 คน และปริญญาโท 4 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.28



รูปที่ 4.29 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษา ของสังคมชนบท

4.5. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ พนักงานบริษัท 12 คน ข้าราชการ /พนักงานของรัฐ 54 คน ค้าขาย 3 คน นักเรียน 165 คน รับจ้างทั่วไป 15 คน ธุรกิจส่วนตัว 1 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.30

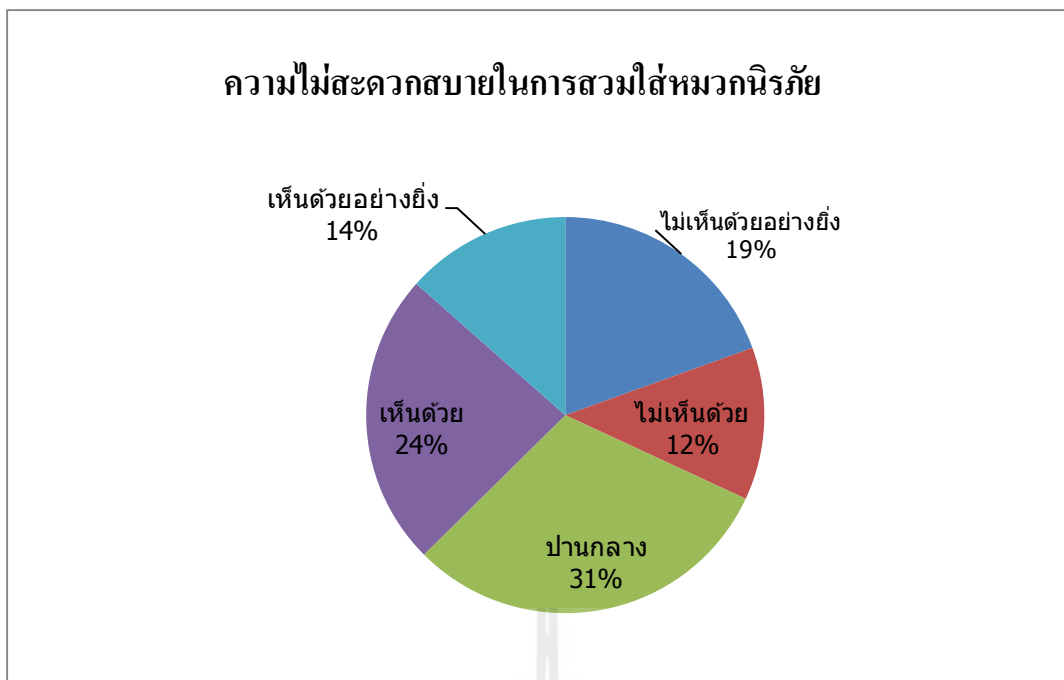


รูปที่ 4.30 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ ของสังคมชนบท

5. ข้อมูลทางด้านทัศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมชนบท

2.13 ทัศนคติเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมชนบท

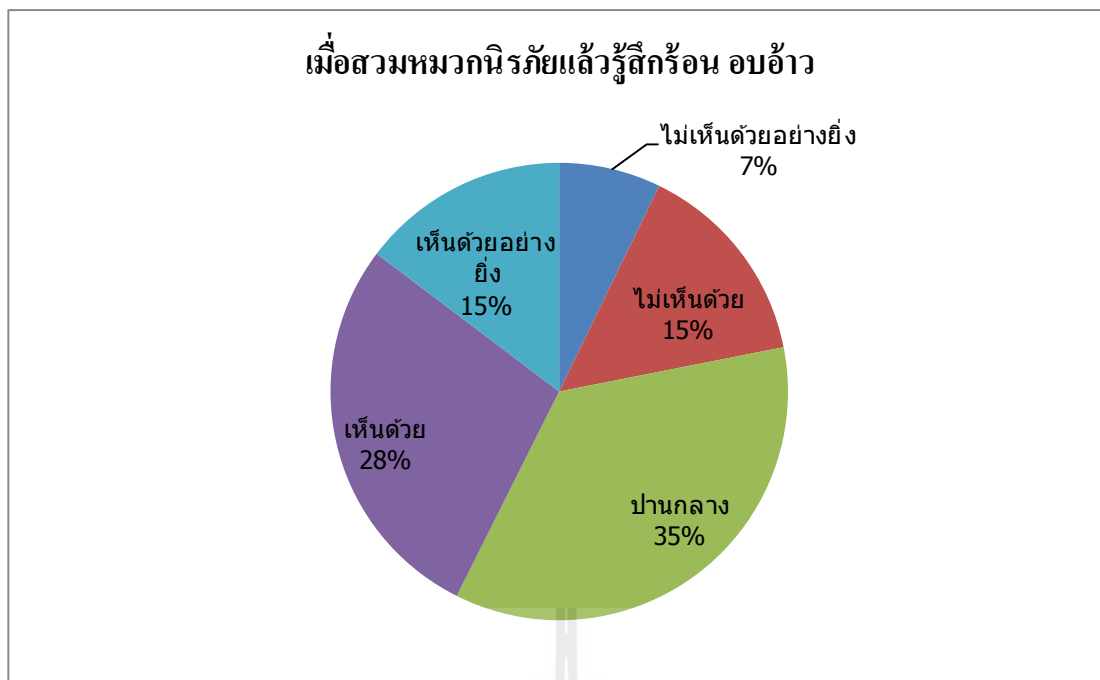
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	49	19.5
ไม่เห็นด้วย	31	12.4
ปานกลาง	77	30.7
เห็นด้วย	60	23.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	34	13.5



รูปที่ 4.31 ทรรศนะเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมชนบท

2.14 ทรรศนะเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอ้าว ของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	18	7.2
ไม่เห็นด้วย	37	14.7
ปานกลาง	89	35.5
เห็นด้วย	70	27.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	37	14.7

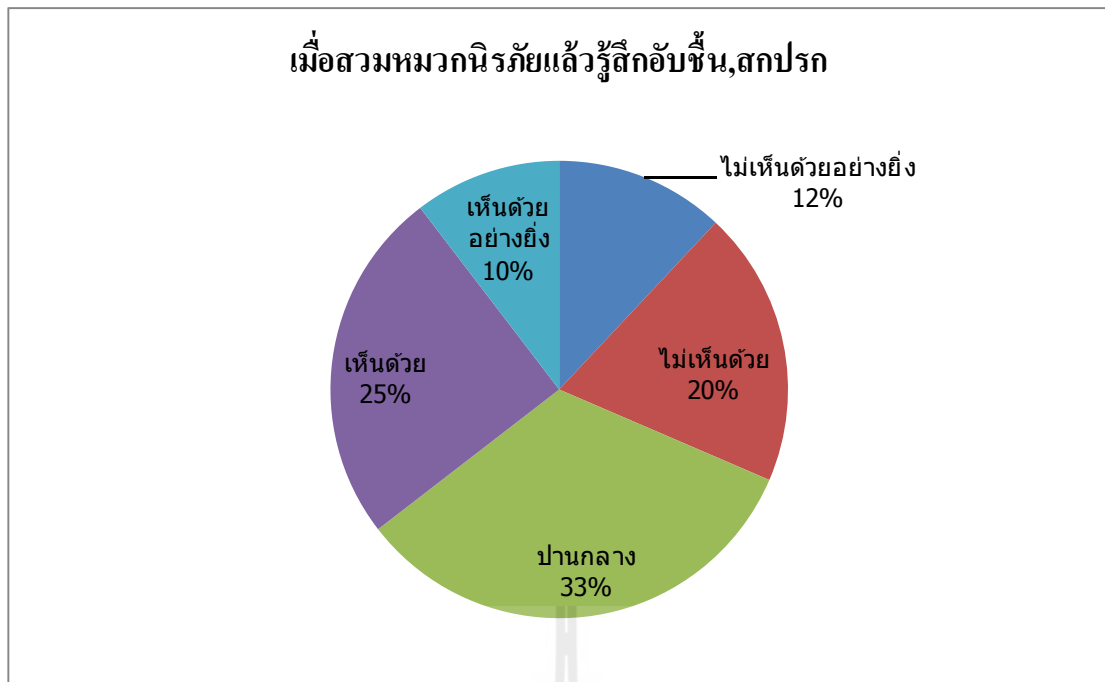


รูปที่ 4.32 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอ้าว ของสังคมชนบท

2.15 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก ของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	12.0
ไม่เห็นด้วย	49	19.5
ปานกลาง	83	33.1
เห็นด้วย	63	25.1
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	26	10.4

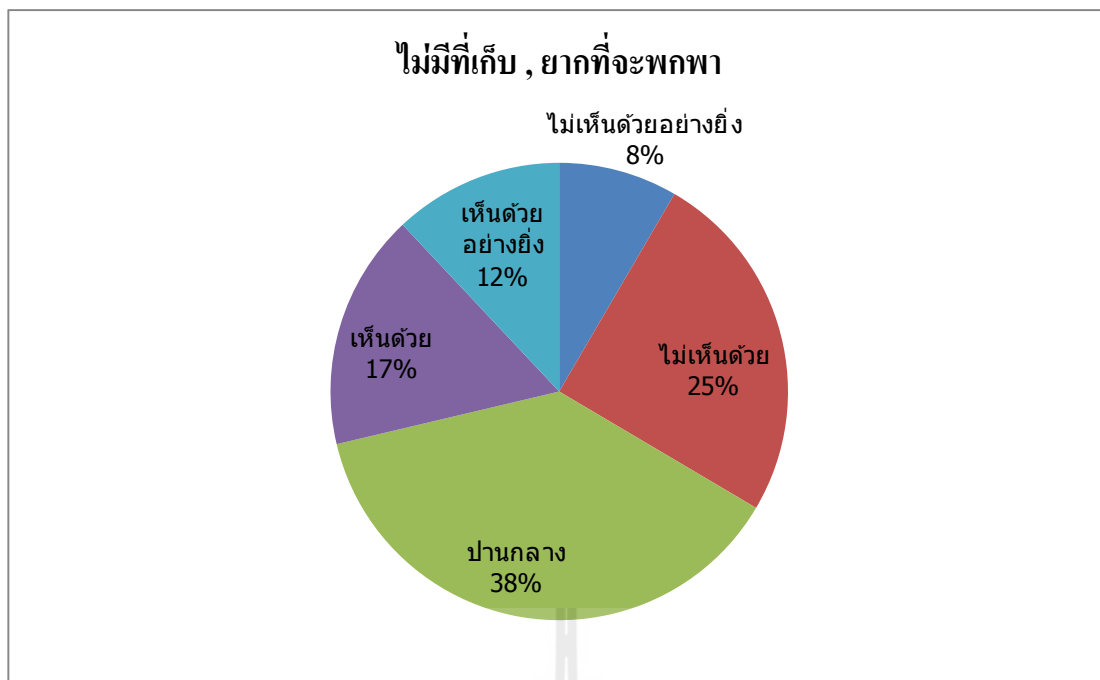
เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก



รูปที่ 4.33 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก ของสังคมชนบท

2.16 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา ของสังคมชนบท

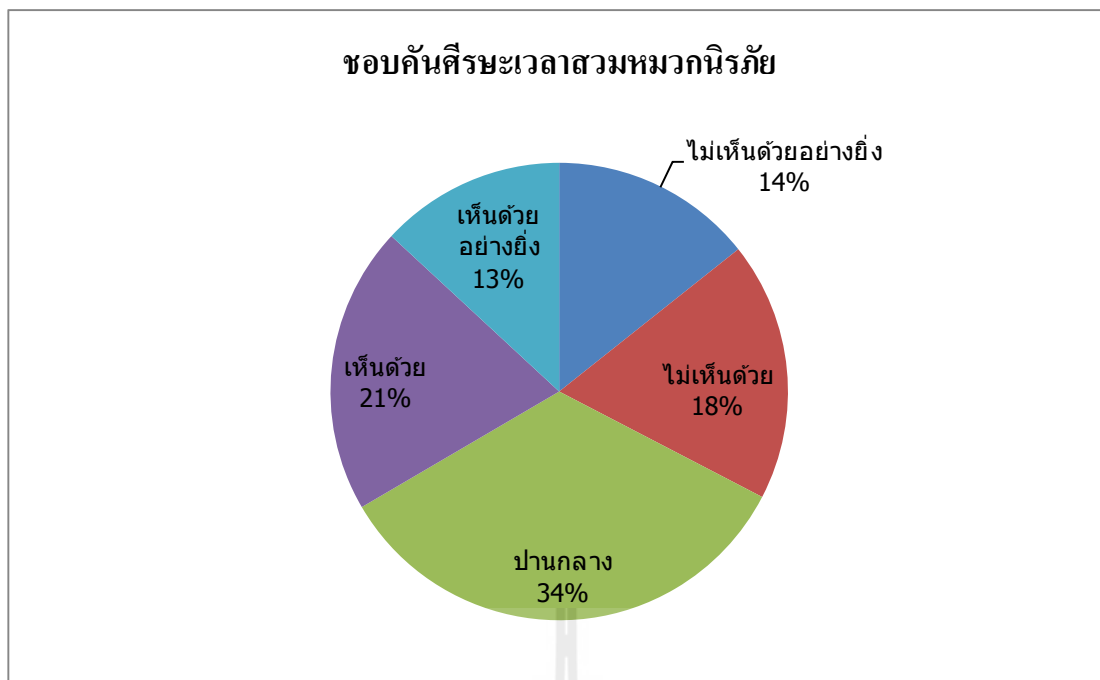
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	21	8.4
ไม่เห็นด้วย	63	25.1
ปานกลาง	95	37.8
เห็นด้วย	42	16.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	12.0



รูปที่ 4.34 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา สังกมชนบท

2.17 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันสีระยะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังกัดมชนบท

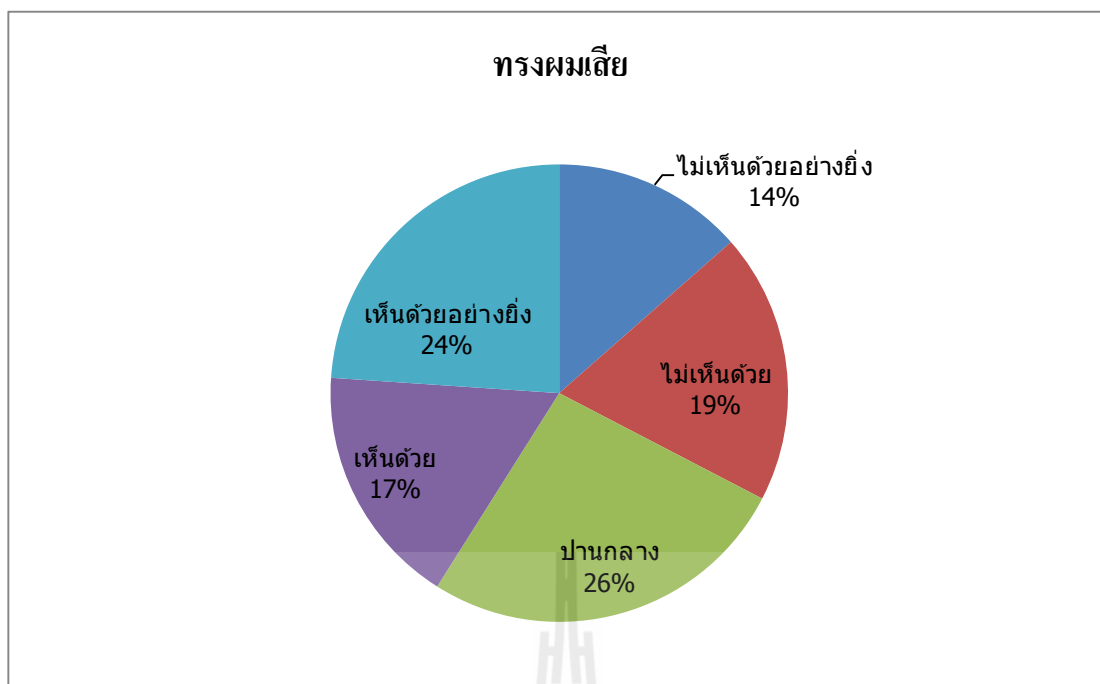
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	36	14.3
ไม่เห็นด้วย	46	18.3
ปานกลาง	85	33.9
เห็นด้วย	51	20.3
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	33	13.1



รูปที่ 4.35 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันติระยะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมชนบท

2.18 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมชนบท

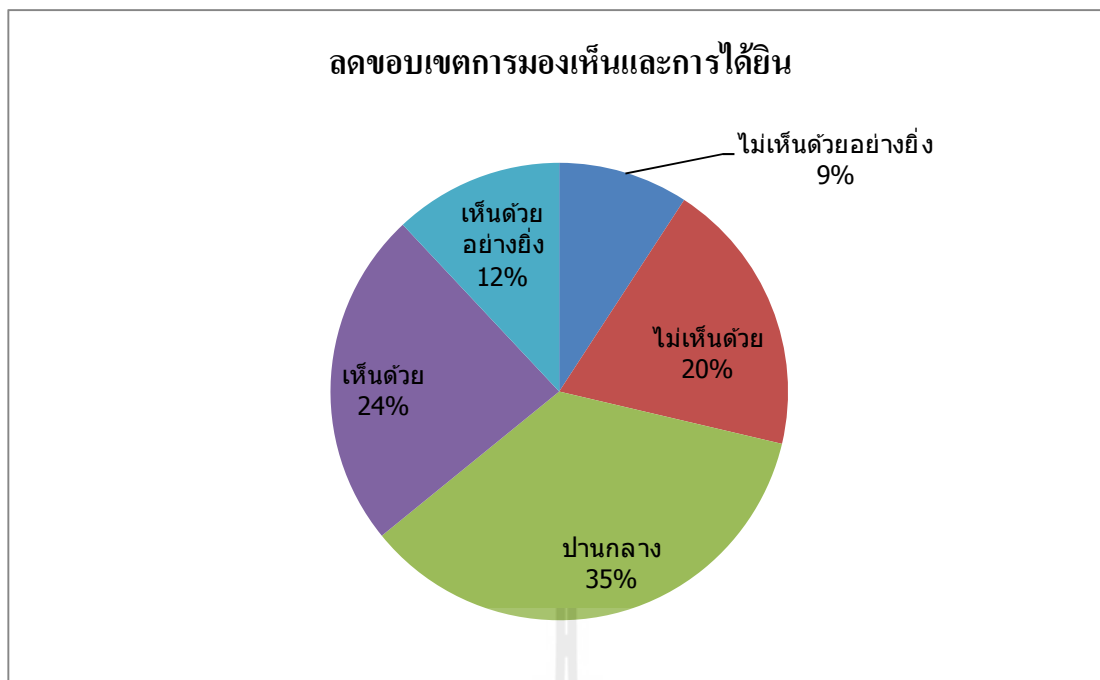
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	34	13.5
ไม่เห็นด้วย	48	19.1
ปานกลาง	66	26.3
เห็นด้วย	43	17.1
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	60	23.9



รูปที่ 4.36 ทักษะคิดเกี่ยวกับรู้สึกทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมชนบท

2.19 ทักษะคิดเกี่ยวกับรู้สึกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	23	9.2
ไม่เห็นด้วย	49	19.5
ปานกลาง	89	35.5
เห็นด้วย	60	23.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	12.0

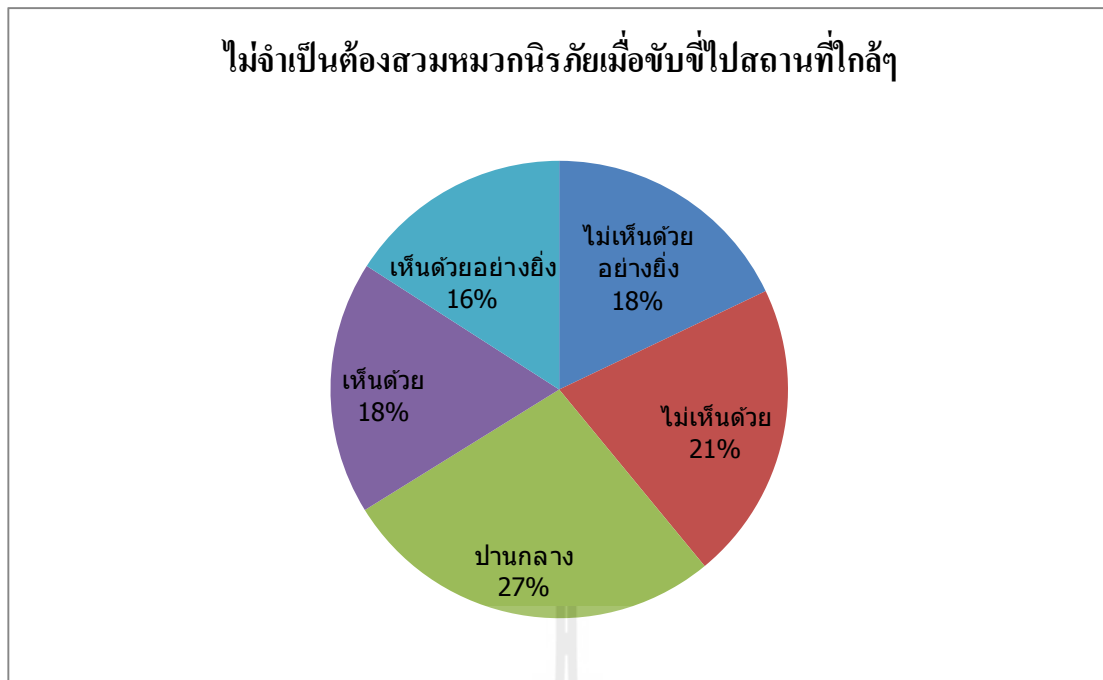


รูปที่ 4.37 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมชนบท

2.20 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	45	17.9
ไม่เห็นด้วย	53	21.1
ปานกลาง	68	27.1
เห็นด้วย	45	17.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	40	15.9

ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ๆ

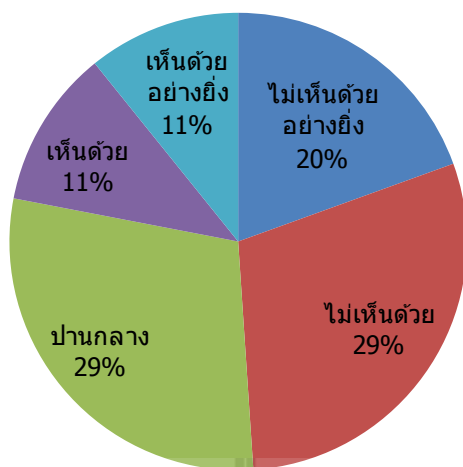


รูปที่ 4.38 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมเมือง

2.21 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่ของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	49	19.5
ไม่เห็นด้วย	74	29.5
ปานกลาง	73	29.1
เห็นด้วย	28	11.2
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	27	10.8

ไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่

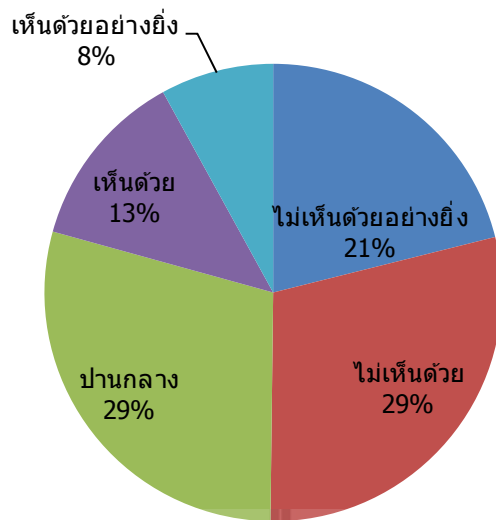


รูปที่ 4.39 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่ของสังคมชนบท

2.22 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสารของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	53	21.1
ไม่เห็นด้วย	73	29.1
ปานกลาง	73	29.1
เห็นด้วย	32	12.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	20	8.0

เป็นผู้ซื้อ(ผู้โดยสาร)เลยไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย

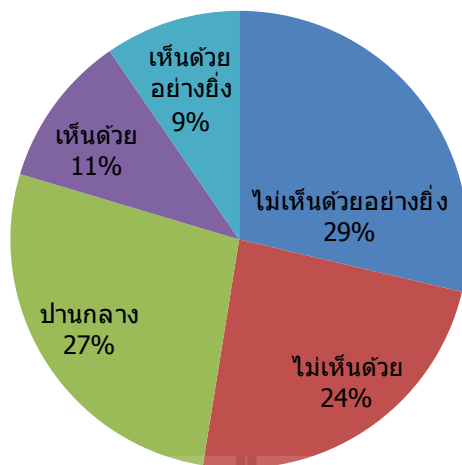


รูปที่ 4.40 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสารของสัคมชนบท

2.23 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าคุณติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ) ของสัคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	72	28.7
ไม่เห็นด้วย	60	23.9
ปานกลาง	68	27.1
เห็นด้วย	27	10.8
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	24	9.6

คิดว่าอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ)

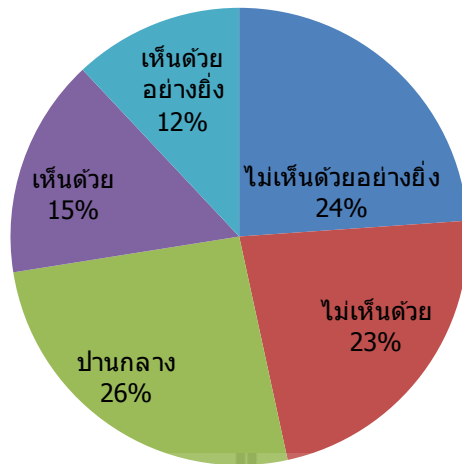


รูปที่ 4.41 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ) ของสังคมชนบท

2.24 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะไม่เจอตำรวจในสถานที่จะไปโดยไม่ไต่ของสังคมชนบท

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	60	23.9
ไม่เห็นด้วย	57	22.7
ปานกลาง	65	25.9
เห็นด้วย	39	15.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	12.0

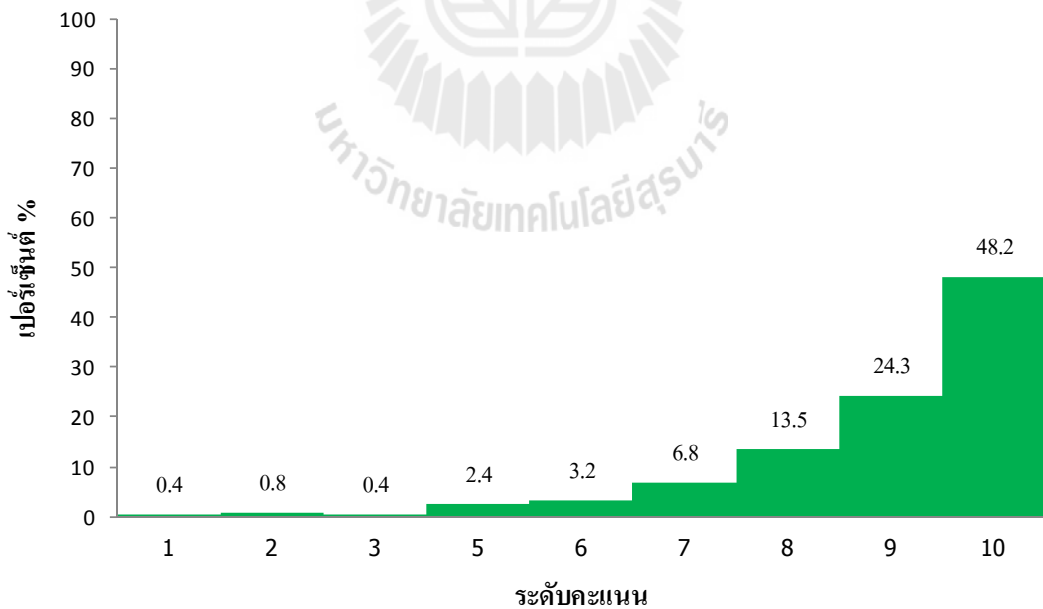
คิดว่าไม่เจอตารวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้



รูปที่ 4.42 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะไม่เจอตารวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้ของสังคมชนบท

- ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะ ของสังคมชนบท

ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมชนบท

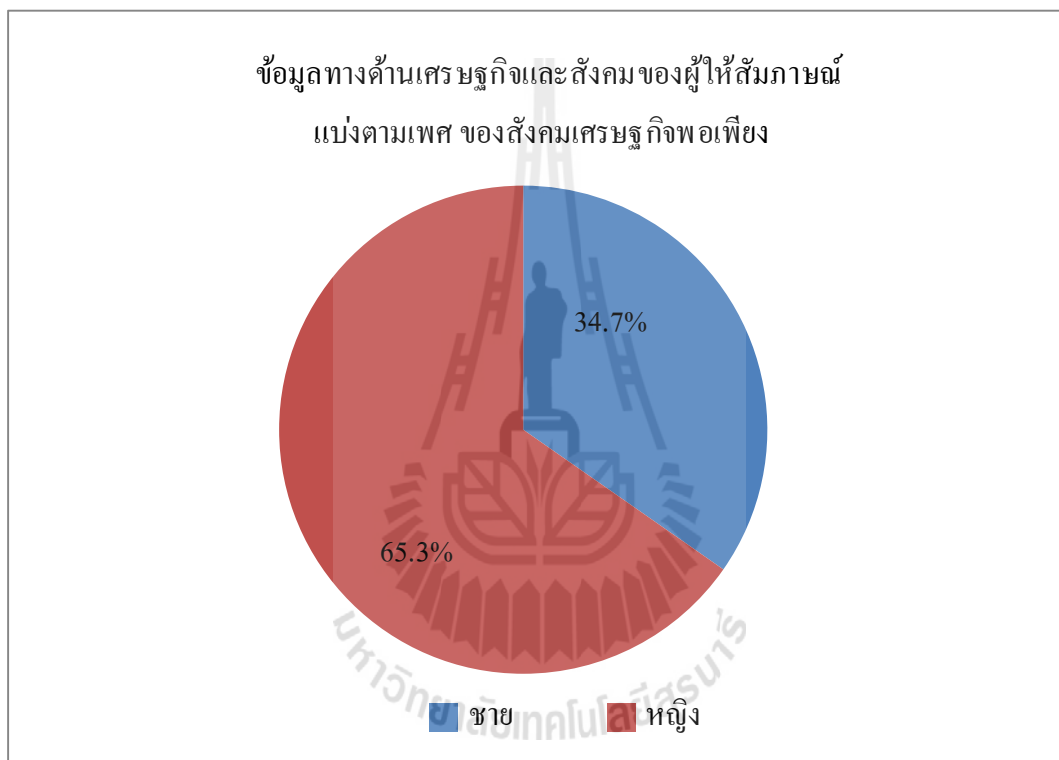


รูปที่ 4.43 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุของสังคมชนบท

ประชาชนในสังคมชนบท มีความเชื่อมั่นว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 48.2 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 24.3 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 13.5 % ซึ่งในสังคมชนบทยังมีผู้ที่ยังไม่ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยยังมีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้คะแนนระดับความเชื่อมั่นเท่ากับ 1 คะแนน คิดเป็น 0.4 %

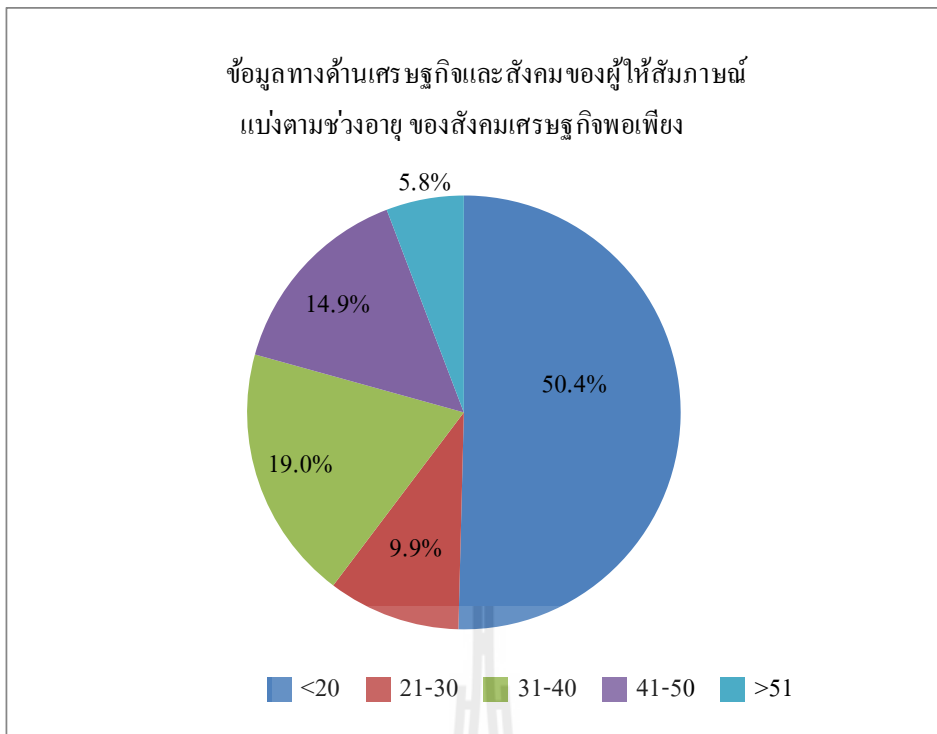
7. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

7.1. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศชาย 42 คน เพศหญิง 79 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.44



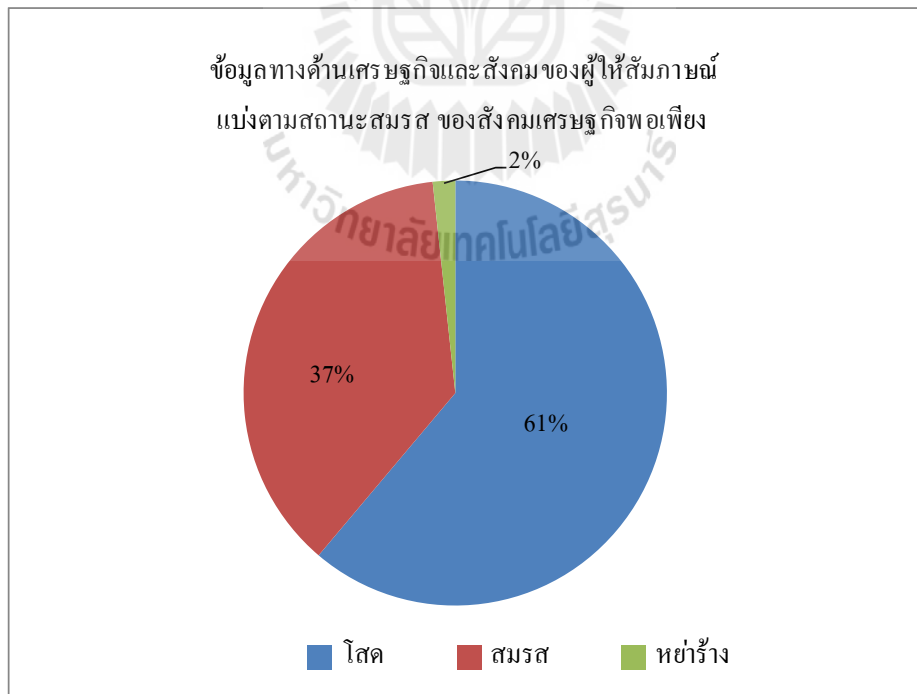
รูปที่ 4.44 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามเพศ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

7.2. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุน้อยกว่า 20 ปี 61 คน ช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 12 คน ช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 23 คน ช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 18คน และผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีอายุมากกว่า 51 ปี จำนวน 7 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.45



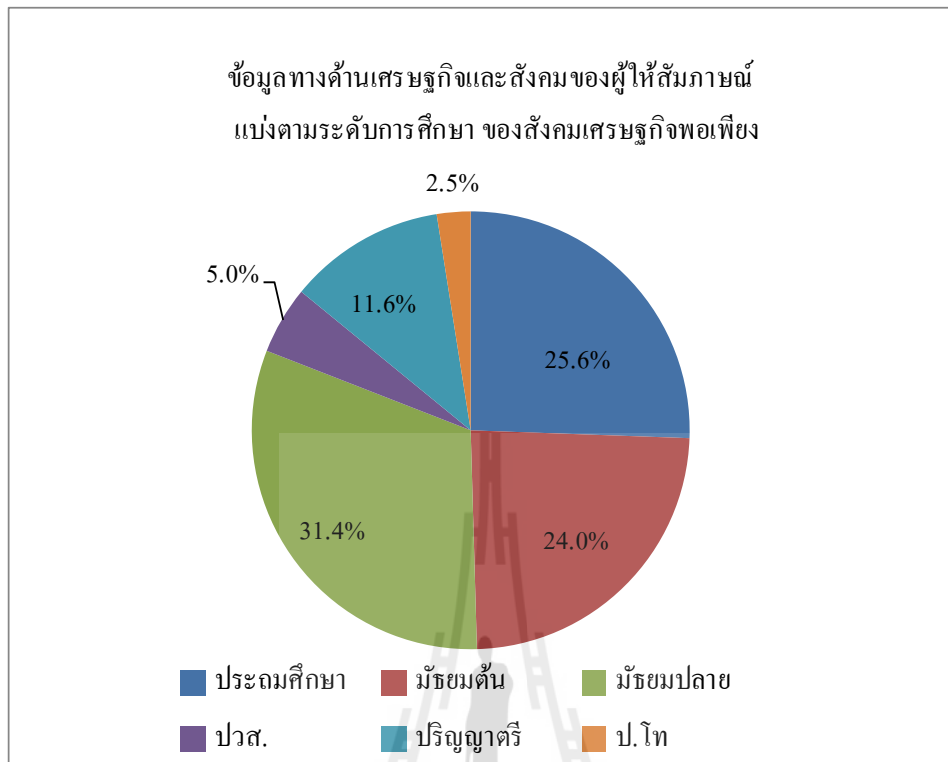
รูปที่ 4.45 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามช่วงอายุ
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

7.3. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะโสด 74 คน สถานะสมรส จำนวน 45 คน และที่มี
สถานะหย่าร้าง 2 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.46



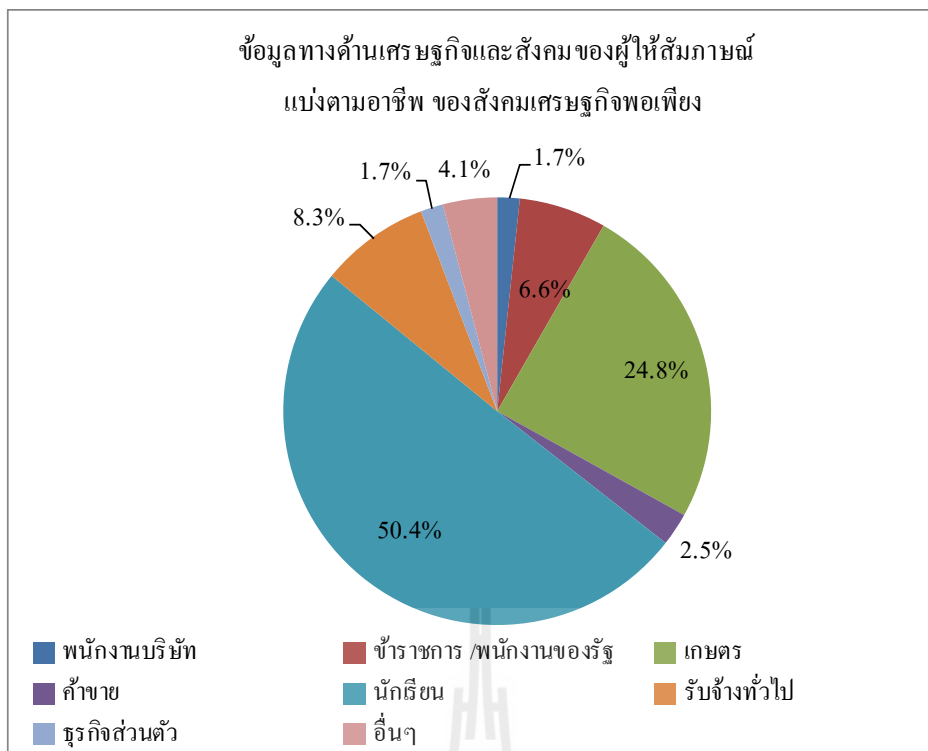
รูปที่ 4.46 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามสถานะสมรส
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

7.4. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษา ประถมศึกษา 31 คน มัธยมต้น 29 คน มัธยมปลาย 38 คน ปวศ. 6 คน ปริญญาตรี 14 คน และปริญญาโท 3 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.47



รูปที่ 4.47 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามระดับการศึกษา ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

7.5. จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ พนักงานบริษัท 2 คน ข้าราชการ /พนักงานของรัฐ 8 คน เกษตรกร 30 คน ค้าขาย 3 คน นักเรียน 61 คน รับจ้างทั่วไป 10 คน ธุรกิจส่วนตัว 2 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามแสดงในรูปที่ 4.48

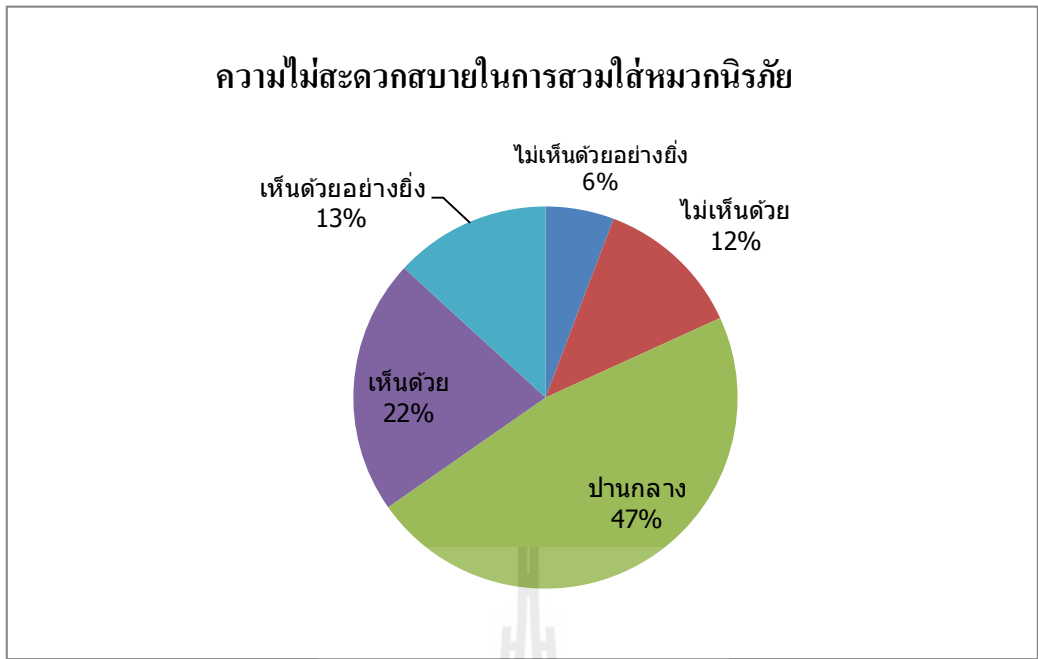


รูปที่ 4.48 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามอาชีพ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

8. ข้อมูลทางด้านทัศนคติต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.25 ทัศนคติเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

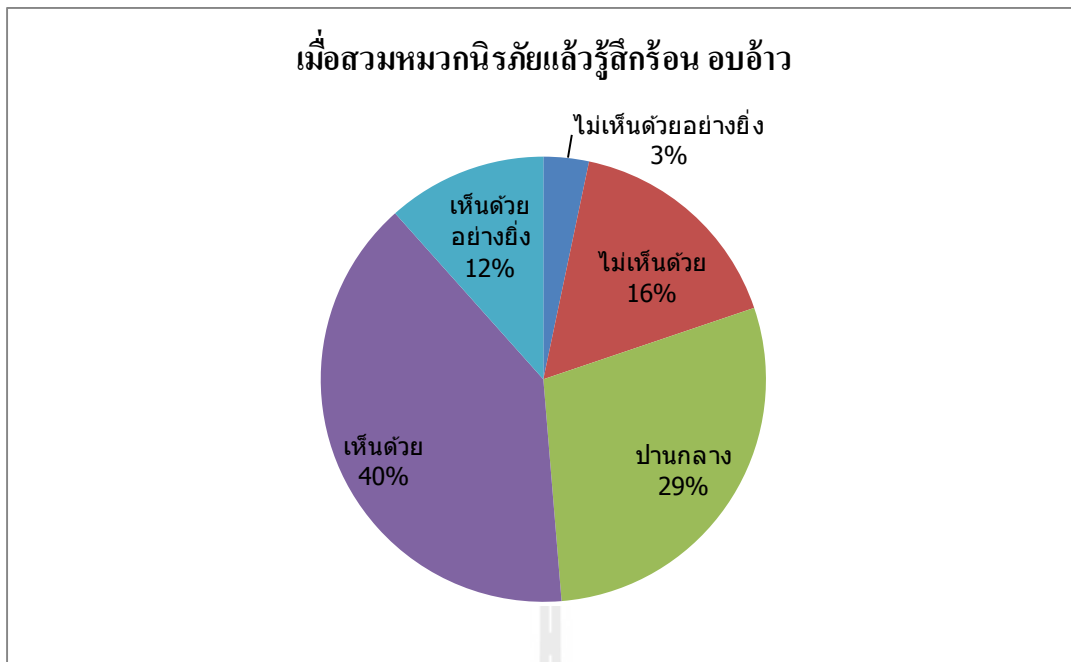
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	7	5.8
ไม่เห็นด้วย	15	12.4
ปานกลาง	57	47.1
เห็นด้วย	26	21.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	16	13.2



รูปที่ 4.49 ทศนคติเกี่ยวกับความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.26 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอ้าว ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

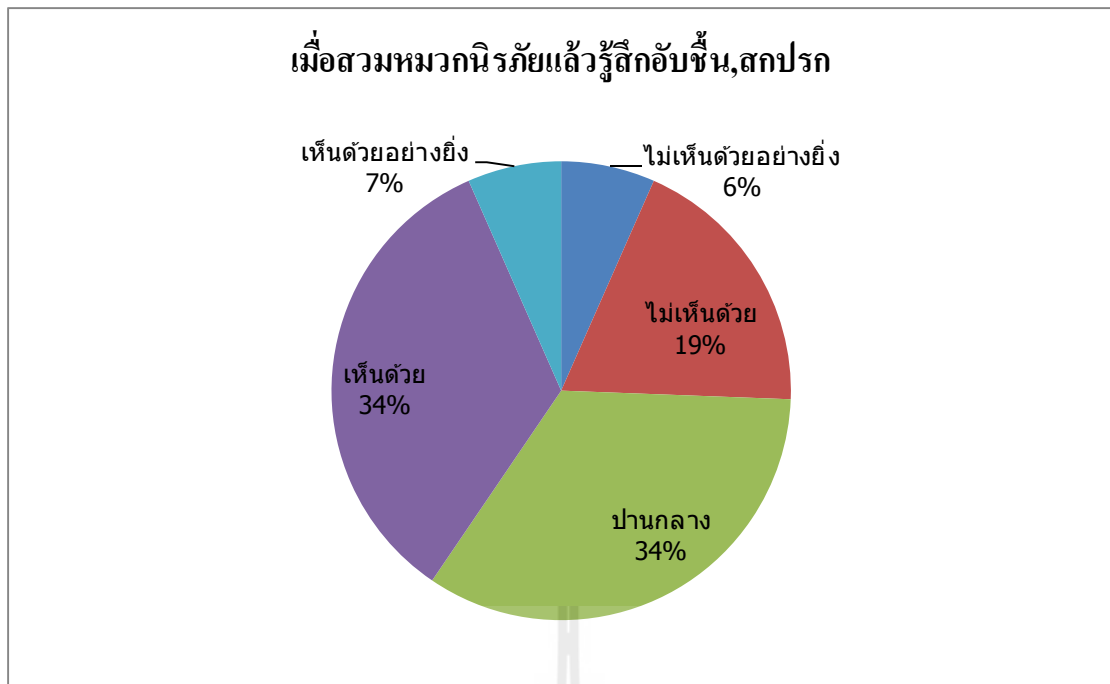
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4	3.3
ไม่เห็นด้วย	20	16.5
ปานกลาง	35	28.9
เห็นด้วย	48	39.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	14	11.6



รูปที่ 4.50 ทักษะคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อบอ้าว ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.27 ทักษะคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

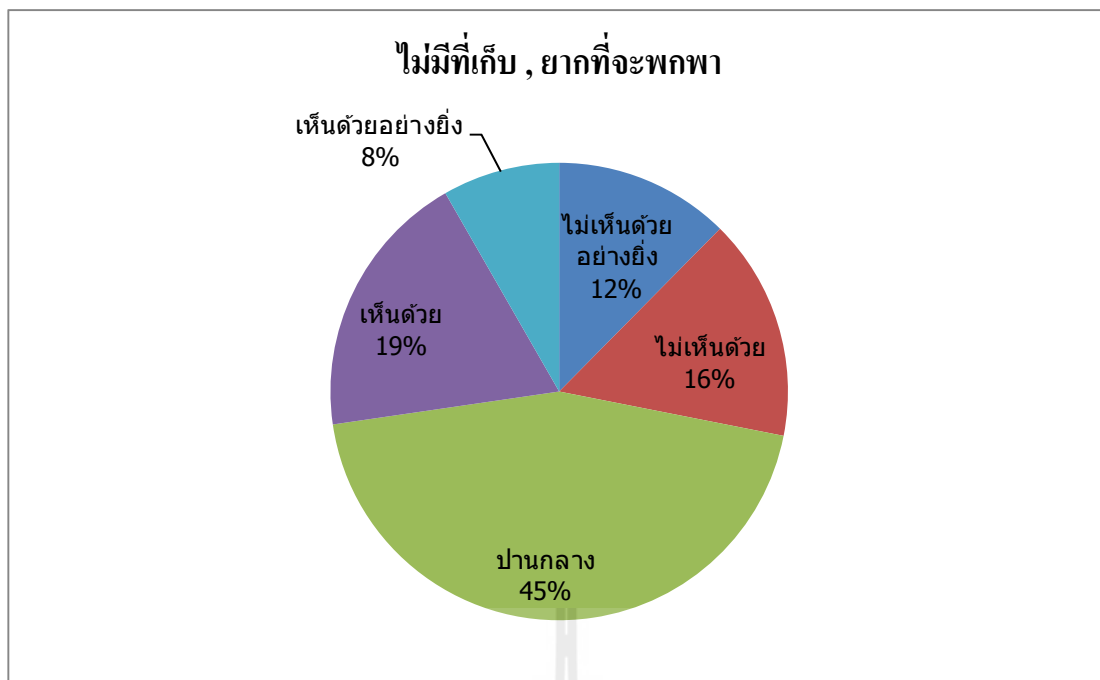
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	8	6.6
ไม่เห็นด้วย	23	19.0
ปานกลาง	41	33.9
เห็นด้วย	41	33.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	8	6.6



รูปที่ 4.51 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก สังกมเศรษฐกิจพอเพียง

2.28 ทศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา ของสังคเศรษฐกิจพอเพียง

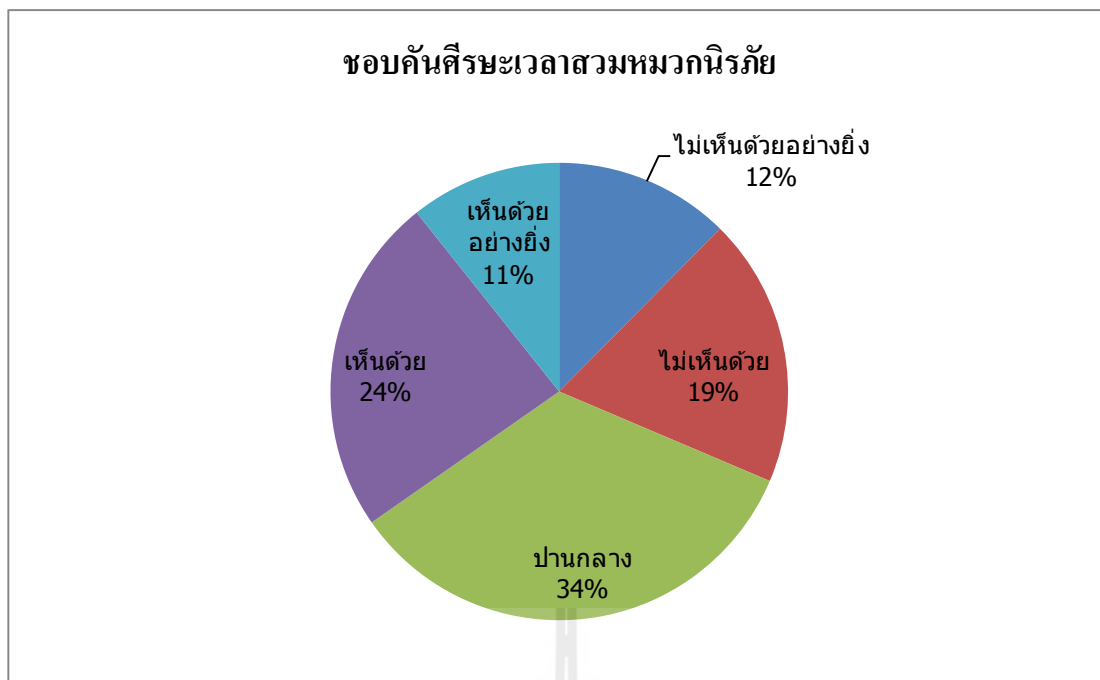
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	15	12.4
ไม่เห็นด้วย	19	15.7
ปานกลาง	54	44.6
เห็นด้วย	23	19.0
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	10	8.3



รูปที่ 4.52 ทรรศนคติเกี่ยวกับเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่มีที่เก็บ, ยากที่จะพกพา
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.29 ทรรศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันศีรษะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

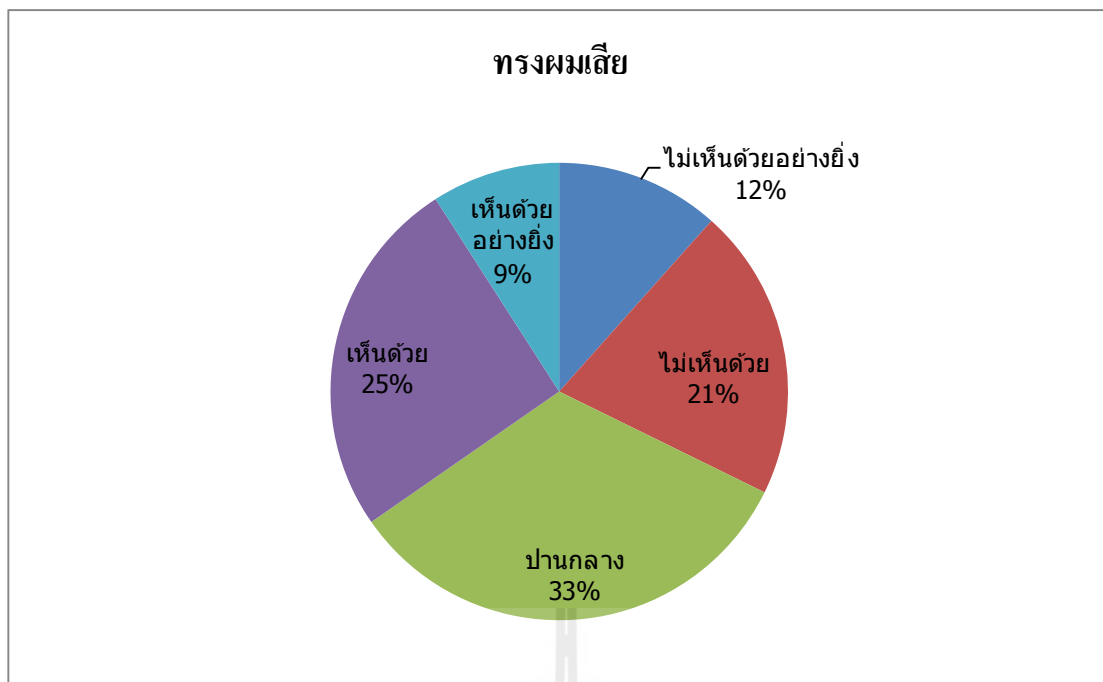
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	15	12.4
ไม่เห็นด้วย	23	19.0
ปานกลาง	41	33.9
เห็นด้วย	29	24.0
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	13	10.7



รูปที่ 4.53 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกชอบคันสีระยะเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.30 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

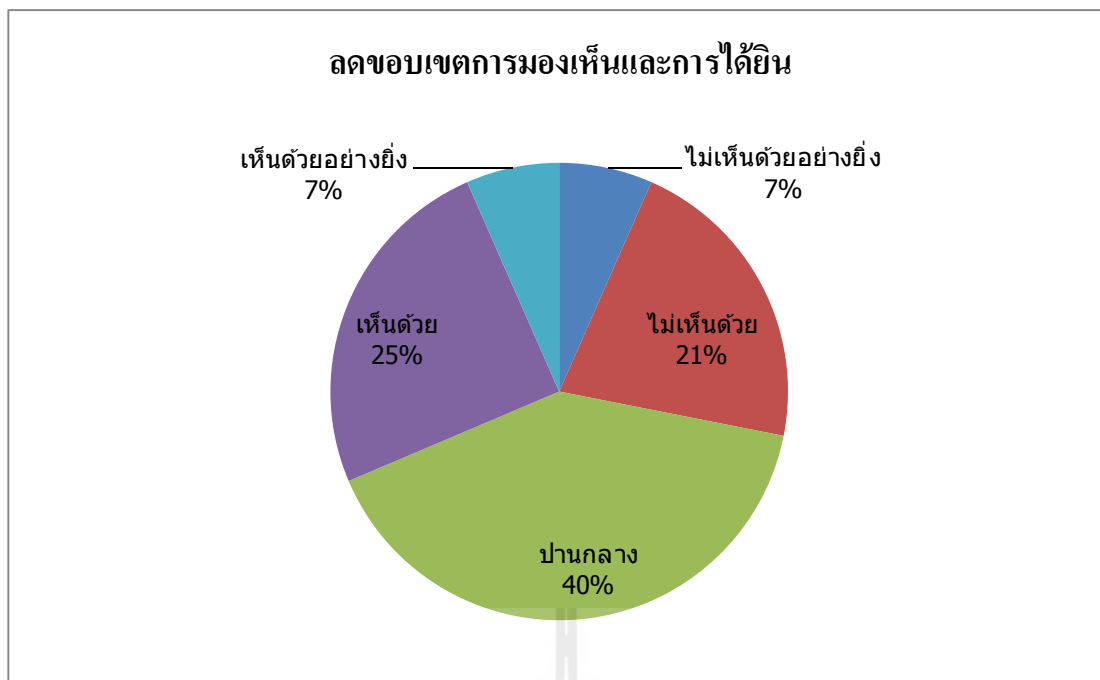
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	14	11.6
ไม่เห็นด้วย	25	20.7
ปานกลาง	40	33.1
เห็นด้วย	31	25.6
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	11	9.1



รูปที่ 4.54 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกทรงผมเสียเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.31 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	8	6.6
ไม่เห็นด้วย	26	21.5
ปานกลาง	49	40.5
เห็นด้วย	30	24.8
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	8	6.6

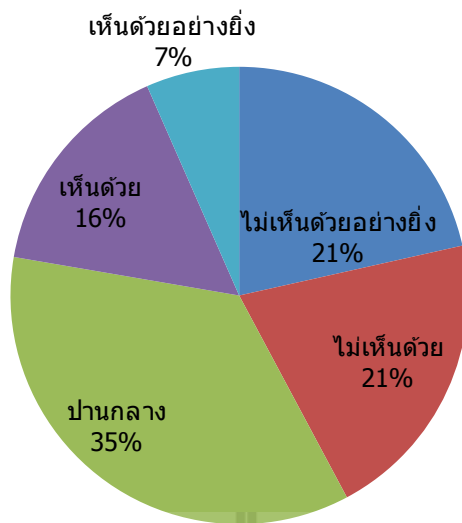


รูปที่ 4.55 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยินเวลาสวมหมวกนิรภัยของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.32 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	26	21.5
ไม่เห็นด้วย	25	20.7
ปานกลาง	43	35.5
เห็นด้วย	19	15.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	8	6.6

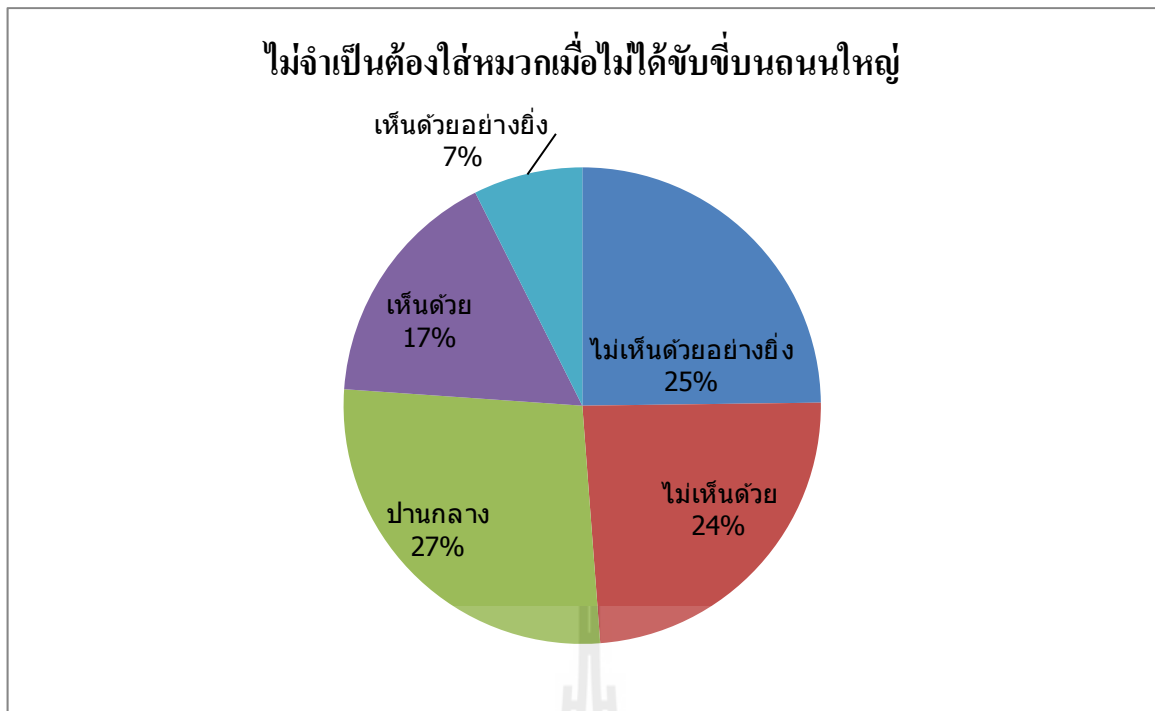
ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ๆ



รูปที่ 4.56 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้ ๆ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.33 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	24.8
ไม่เห็นด้วย	29	24.0
ปานกลาง	33	27.3
เห็นด้วย	20	16.5
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	9	7.4

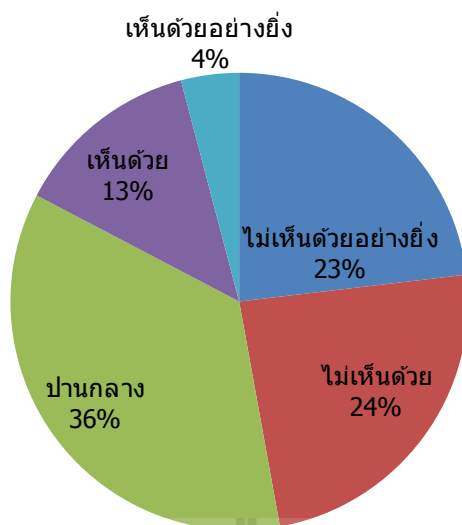


รูปที่ 4.57 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับจักรยานใหญ่
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.34 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสารของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	28	23.1
ไม่เห็นด้วย	29	24.0
ปานกลาง	43	35.5
เห็นด้วย	16	13.2
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	4.1

เป็นผู้ซื้อ(ผู้โดยสาร)เลยไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย



รูปที่ 4.58 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อเป็นผู้โดยสาร
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

2.35 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าคุณติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ) ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

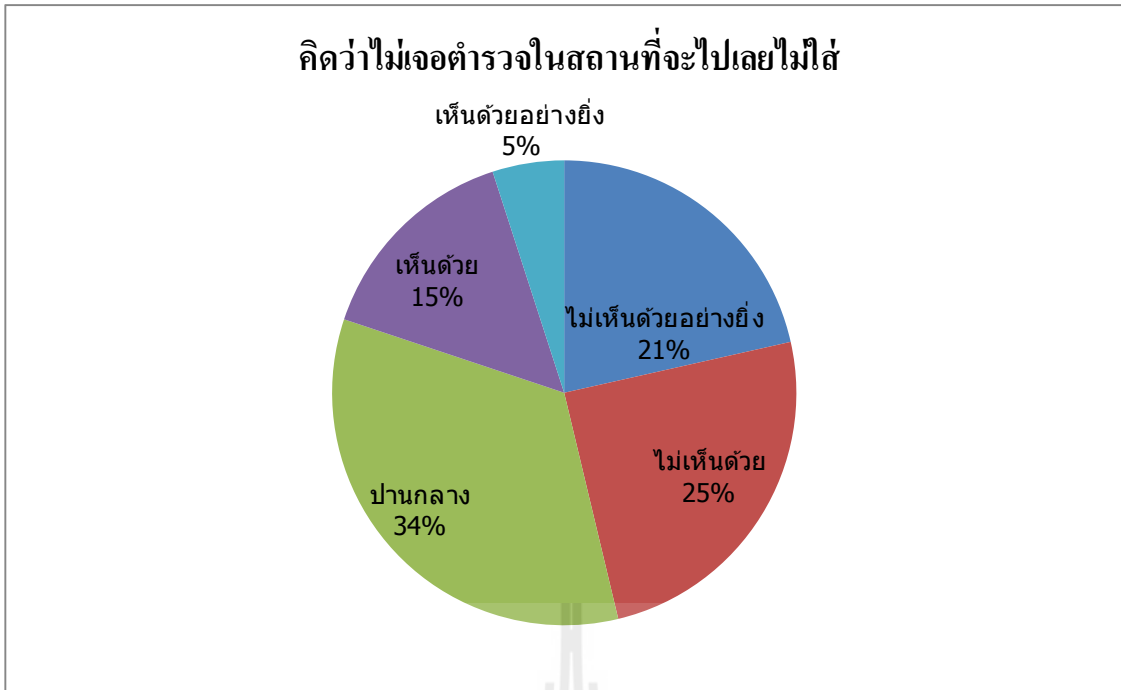
เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	37	30.6
ไม่เห็นด้วย	35	28.9
ปานกลาง	31	25.6
เห็นด้วย	12	9.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	6	5.0



รูปที่ 4.59 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าคุณอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น (ประมาณ) ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

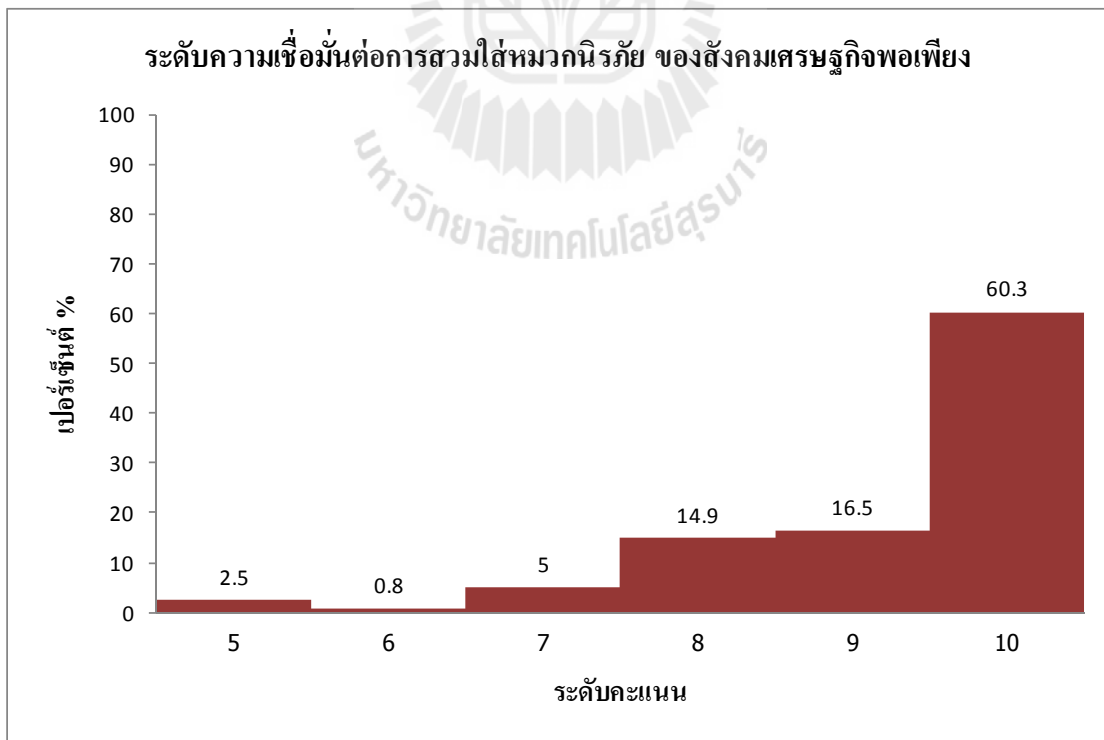
2.36 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าคุณจะไม่เจอตำรวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

เกณฑ์การประเมิน	จำนวน	เปอร์เซ็นต์ (%)
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	26	21.5
ไม่เห็นด้วย	30	24.8
ปานกลาง	41	33.9
เห็นด้วย	18	14.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	6	5.0



รูปที่ 4.60 ทศนคติเกี่ยวกับรู้สึกว่าจะไม่เจอตารวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

9. ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะ ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง



รูปที่ 4.61 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ
ของสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

ประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียง มีความเชื่อมั่นว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 60.3 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 16.5 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 14.9 %

10. ความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัย

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามที่ทำการสัมภาษณ์ จากจำนวน 619 คน พบว่าความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อแบ่งตามลักษณะสังคม แสดงในตารางที่ 4.2 ประชาชนในสังคมเมืองที่สวมใส่หมวกนิรภัย ทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็น 36.0% ชนบท 39.0% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง 33.1%

ตารางที่ 4.2 พฤติกรรมความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัย โดยแบ่งตามลักษณะสังคม

สังคม	ความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัย		
เมือง	บางครั้ง	82	33.2%
	บ่อย	76	30.8%
	ทุกครั้ง	89	36.0%
ชนบท	บางครั้ง	93	37.1%
	บ่อย	60	23.9%
	ทุกครั้ง	98	39.0%
เศรษฐกิจพอเพียง	บางครั้ง	47	38.8%
	บ่อย	34	28.1%
	ทุกครั้ง	40	33.1%

4.2 การวิเคราะห์สมการความถดถอย

1. สังกมเมือง

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	3.623	.258		14.016	.000
age	.171	.053	.241	3.252	.001
de_scope	-.156	.048	-.194	-3.264	.001
Dis_near	-.094	.040	-.141	-2.328	.021
single	-.273	.133	-.150	-2.052	.041

a. Dependent Variable: fw_helmet

$$Y = 3.623 + 0.171(\text{age}) - 0.156(\text{de_scope}) - 0.094(\text{Dis_near}) - 0.273(\text{Single}); R^2 = 0.815$$

โดยที่

Age	คือ	ตัวแปรอายุ
de_scope	คือ	ตัวแปรการลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยิน
Dis_near	คือ	ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้
Single	คือ	ตัวแปรสถานะโสด

ปัจจัยที่มีด้านบวกต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของประชาชนสังกมเมือง คืออายุ ($\beta = 0.171$) หมายถึง ประชาชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังมีอายุมาก จะมีวุฒิภาวะ ประสบการณ์ในการดำเนินชีวิต โดยไม่ประมาท และเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่มีอายุน้อย ผู้ใหญ่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าวัยรุ่น ส่วนปัจจัยที่มีผลด้านลบต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ได้แก่ สถานะโสด ($\beta = -0.273$) สำหรับสัดส่วนความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกสวมใส่หมวกนิรภัย พบว่าผู้ที่มีครอบครัว หรือสมรสแล้ว จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่ยังโสด เพราะผู้ที่สมรสแล้ว จะมีความคำนึงถึงและตระหนักเกี่ยวกับอุบัติเหตุระหว่างการขับขี่มากกว่าคนโสด รองลงมาด้านทัศนคติเชิงลบ ได้แก่ การสวมใส่หมวกนิรภัยแล้วทำให้วิสัยทัศน์ในการขับขี่แยกลง ($\beta = -0.156$) และไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัยถ้าขับขี่ในระยะทางใกล้ ๆ ($\beta = -0.094$)

2. สังคมชนบท

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	3.632	.195		18.672	.000
No_store	-.162	.049	-.206	-3.344	.001
age	.173	.048	.213	3.607	.000
Inexpedient	-.057	.023	-.150	-2.507	.013
N_Mroad	-.089	.045	-.125	-1.995	.047

a. Dependent Variable: fw_helmet

$$Y = 3.632 - 0.162(\text{No_store}) + 0.173(\text{age}) - 0.057(\text{Inexpedient}) - 0.089(\text{N_Mroad}); R^2 = 0.802$$

โดยที่

Age	คือ	ตัวแปรอายุ
No_store	คือ	ตัวแปรไม่มีที่เก็บ ยากที่จะพกพา
Inexpedient	คือ	ความสะดวกสบายในการสวมหมวกนิรภัย
N_Mroad	คือ	ตัวแปรไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่

สำหรับสังคมชนบท ปัจจัยที่มีด้านบวกต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของประชาชน คืออายุ ($\beta = 0.173$) หมายถึง ในกลุ่มคนที่มียุมากจะมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่ยังมีอายุน้อย เนื่องจากคนที่มียุมากหรือเป็นผู้ใหญ่จะมีประสบการณ์และเห็นความสำคัญว่าหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนปัจจัยด้านอุปสรรค ที่ทำให้ประชาชนเลือกที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากประชาชนมีความรู้สึกว่าการสวมใส่แล้ว ไม่ค่อยจะสะดวกสบาย รู้สึกอึดอัด ($\beta = -0.057$) และหาที่เก็บลำบาก ยากต่อการพกพา ($\beta = -0.162$) และทัศนคติที่เลือกปฏิบัติโดยมักจะเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยเฉพาะเวลาที่ขับออกถนนใหญ่(ถนนหลัก)เท่านั้น ซึ่งถ้าขับในหมู่บ้าน หรือในชุมชนจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ($\beta = -0.089$) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ประชาชนมีการสวมใส่หมวกนิรภัยไม่เป็นร้อยเปอร์เซ็นต์

3. สังคมเศรษฐกิจพอเพียง

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	3.893	.331		11.771	.000
rainy	-.416	.092	-.379	-4.510	.000
age	.131	.053	.206	2.458	.015

a. Dependent Variable: fw_helmet

$$Y = 3.893 - 0.416(\text{rainy}) + 0.131(\text{age}) ; R^2 = 0.830$$

โดยที่

Rainy คือ ตัวแปรฤดูฝน

Age คือ ตัวแปรอายุ

สำหรับสังคมเศรษฐกิจพอเพียงนั้น ประชาชนส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมที่ตระหนักถึงความสำคัญในการสวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยที่ปัจจัยที่มีด้านบวกต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของประชาชน คืออายุ ($\beta = 0.131$) คนที่มีอายุมากจะมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่ยังมีอายุน้อย เนื่องจากคนที่มีอายุมากหรือเป็นผู้ใหญ่จะมีประสบการณ์และพียงเห็นความสำคัญว่าหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนปัจจัยด้านลบคือเวลาฝนตก ($\beta = -0.416$) ประชาชนมักจะสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยลง เนื่องจากเวลาที่ฝนตกการขับขี่รถจักรยานยนต์จะยากลำบากกว่าปกติอยู่แล้ว การสวมใส่หมวกนิรภัยขณะที่ฝนตกประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียงมีความรู้สึกว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะฝนตกนั้นทำให้วิสัยทัศน์ในการขับขี่แย่ลง จึงเลือกที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย

บทที่ 5

บทสรุป

จากการศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาเหตุผลว่าทำไมประชาชนจึงมีพฤติกรรมที่ไม่ยอมสวมใส่หมวกนิรภัย 100 % ทั้งที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อดีของการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าช่วยป้องกันและลดระดับความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เนื่องจากประชาชนในแต่ละพื้นที่จะมีลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่แตกต่างกัน นักวิจัยจึงได้ทำการศึกษาว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยในแต่ละพื้นที่มีปัจจัยแตกต่างกันอย่างไร โดยทำการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแยกเป็นพื้นที่ศึกษา 3 พื้นที่ด้วยกัน คือสังคมเมือง สังคมชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง พบว่า

จากการบันทึกภาพในวิดีโอ พบว่าเมื่อพิจารณาภาพรวมของผู้ใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ (ผู้ขับขี่+ผู้โดยสาร) พบว่าสังคมเศรษฐกิจพอเพียงมีการสวมใส่หมวกนิรภัยคิดเป็น 60.8% รองลงมาคือสังคมเมือง 59.3% และสังคมชนบท 53.3% โดยแบ่งตามเพศนั้น พบว่าเพศชายจะมีการสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิงทั้งสามสังคม ซึ่งตรงกับข้อมูลสถิติแห่งชาติที่ระบุว่า เพศหญิงจะมีสัดส่วนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าชาย คือร้อยละ 36.0 ขณะที่เพศชายไม่สวมหมวกนิรภัยมีประมาณร้อยละ 30.8

ผู้โดยสาร (คนซ้อน) จะให้ความสำคัญและใส่ใจเกี่ยวกับการสวมใส่หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรบนท้องถนนนั้นน้อยกว่าผู้ขับขี่ แต่ผู้โดยสารเพศหญิง มีการสวมใส่มากกว่าผู้โดยสารเพศชายทั้งสามสังคม

เมื่อพิจารณาตามช่วงวัย จะพบว่า ในวัยผู้ใหญ่จะมีเปอร์เซ็นต์ผู้ที่สวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนไม่สวมใส่ ส่วนในวัยรุ่น และเด็ก จะมีจำนวนผู้ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่สวมใส่ เนื่องจากในวัยผู้ใหญ่จะมีวุฒิภาวะ และประสบการณ์ในชีวิตมากกว่า ทำให้พินิจเห็นความสำคัญในการดำรงชีวิตโดยไม่ประมาท ไม่ลืมหืมตา และต้องการป้องกันความรุนแรงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าวัยรุ่นและวัยเด็ก

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับข้อมูลทางด้านข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลการเดินทาง ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และทัศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย นั้น พบว่าประชาชนในสังคมชนบทมีการสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด 39.0% รองลงมาสังคมเมืองคิดเป็น 36.0% และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง 33.1%

ส่วนทัศนคติด้านลบที่มีผลต่อการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งทำการเปรียบเทียบการให้ความคิดเห็นว่าเป็นด้วยอย่างยิ่งนั้น สำหรับสังคมเมือง พบว่า การสวมใส่หมวกนิรภัยจะทำให้ทรงผมเสียทรง 17.8 % รองลงมาจะรู้สึกคันศีรษะเวลาสวมหมวกนิรภัย 15.4 % และจากการสัมภาษณ์อุปสรรคที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ความคิดเห็นที่ตอบมาว่าเห็นด้วย อันดับแรกคือ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อนอบอ้าว 28.7 % รองลงมาคือ ความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่หมวกนิรภัย 28.3 % และการให้คะแนนระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บ

ของศิริระ ของสังคมเมือง (คะแนนเต็ม 10 คะแนน) พบว่า ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 54.7 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 17.4 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 17 %

สำหรับสังคมชนบทนั้น ทศนคติด้านลบที่มีผลต่อการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งทำการเปรียบเทียบการให้ความคิดเห็นว่าเป็นด้วยอย่างยิ่งนั้น พบว่า การสวมใส่หมวกนิรภัยจะทำให้ทรงผมเสียทรง 23.9 % รองลงมาจะรู้สึกร้อน อบอ้าว 14.7 % และจากการสัมภาษณ์อุปสรรคที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ความคิดเห็นที่ตอบมาว่าเห็นด้วย อันดับแรกคือ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อนอบอ้าว 27.9 % รองลงมาคือเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น,สกปรก 25.1 % และการให้คะแนนระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศิริระ พบว่า ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 48.2 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 24.3 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 13.5 % ซึ่งในสังคมชนบทยังมีผู้ที่ยังไม่ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย โดยยังมีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้คะแนนระดับความเชื่อมั่นเท่ากับ 1 คะแนน คิดเป็น 0.4 %

สำหรับสังคมเศรษฐกิจพอเพียงนั้น ทศนคติด้านลบที่มีผลต่อการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งทำการเปรียบเทียบการให้ความคิดเห็นว่าเป็นด้วยอย่างยิ่งนั้น พบว่า การสวมใส่หมวกนิรภัยทำให้รู้สึกไม่สะดวกสบาย 13.2 % รองลงมาจะรู้สึกร้อนอบอ้าว 11.6 % และจากการสัมภาษณ์อุปสรรคที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ความคิดเห็นที่ตอบมาว่าเห็นด้วย อันดับแรกคือ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อนอบอ้าว 39.7 % รองลงมาคือ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น,สกปรก 33.9 % และการให้คะแนนระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศิริระ พบว่า ผู้ที่ให้คะแนนเต็ม 10 คิดเป็น 60.3 % ให้ 9 คะแนน คิดเป็น 16.5 % ให้ 8 คะแนน คิดเป็น 14.9 %

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของประชาชนสังคมเมือง คืออายุ ซึ่งมีความหมายว่า ยิ่งประชาชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอายุมาก จะมีวุฒิภาวะและเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่อายุน้อย ผู้ใหญ่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าวัยรุ่น สำหรับสัดส่วนความสัมพันธ์ระหว่างสถานะกับการเลือกสวมใส่หมวกนิรภัย พบว่าผู้ที่มีครอบครัว หรือสมรสแล้ว จะสวมใส่มากกว่าคนที่ยังโสด เพราะผู้ที่สมรสแล้ว จะมีความคำนึงถึงและตระหนักเกี่ยวกับอุบัติเหตุระหว่างการขับขี่มากกว่าคนโสด

ส่วนปัจจัยด้านอุปสรรคที่ทำให้ประชาชนไม่เลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องมาจากที่การสวมใส่หมวกนิรภัยจะลดวิสัยทัศน์ในการมอง และถ้าขับขี่ในระยะทางไกล ๆ ก็จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย จะเลือกสวมใส่เฉพาะเวลาเดินทางไกล ๆ เท่านั้น

สำหรับสังคมชนบท พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยในกลุ่มคนที่มีอายุมากจะมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่ยังมีอายุน้อย เนื่องจากคนที่มีอายุมากหรือเป็นผู้ใหญ่จะมีประสบการณ์และพึงเห็นความสำคัญว่าหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ และ

มักจะเลือกที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยเฉพาะเวลาที่ขับออกถนนใหญ่(ถนนหลัก)เท่านั้น ซึ่งถ้าขับในหมู่บ้านหรือในชุมชนจะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย

ส่วนปัจจัยด้านอุปสรรค ที่ทำให้ประชาชนเลือกที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากประชาชนมีความรู้สึกว่เมื่อสวมใส่แล้ว ไม่ค่อยจะสะดวกสบาย รู้สึกอึดอัด และหาที่เก็บลำบาก ขาดต่อการพกพา ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ประชาชนมีการสวมใส่หมวกนิรภัยไม่เป็นร้อยเปอร์เซ็นต์

สำหรับสังคมเศรษฐกิจพอเพียงนั้น ประชาชนส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมที่ตระหนักถึงความสำคัญในการสวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยผู้ที่มีอายุมากจะมีความน่าจะเป็นที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าคนที่มีอายุน้อยกว่า แต่เมื่อเวลาผ่านไป ประชาชนมักจะสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยลง เนื่องจากเวลาที่ฝนตกการขับขี่รถจักรยานยนต์จะยากลำบากกว่าปกติอยู่แล้ว การสวมใส่หมวกนิรภัยขณะที่ฝนตกประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียงมีความรู้สึกว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะฝนตกนั้นทำให้วิสัยทัศน์ในการขับขี่แย่ลง จึงเลือกที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย



บรรณานุกรม

กิตติพงษ์ สุคุณฉวี และคณะ.(2003).โครงการปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่สาธารณสุขเขต 2 ปี 2546, สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดสระบุรี

ภัททิรา พิมพิสาร และคณะ . (2010).โครงการปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน/นักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีราชมงคล

เลอศักดิ์ ศิริรูป (2009).ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์, องค์การบริหารส่วนปอพลอย อำเภอปอไร่ จังหวัดตราด.

Gkitza K (2009), Modeling Motorcycle Helmet Use In Lowa: Evidence From Six Roadsize Observational Surveys , Accident Analysis And Prevention 41 (2009) 479-484

อนุรักษ์ ปานจินดาสกุล (2545) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยบูรพา สิงหาคม 2546

ลัษณ์สุดา พัฒนไพโรจน์ (2549) การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหาและข้อเสนอแนะ ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์, (2545) ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จ.ชลบุรี, วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารทั่วไป บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา

สุรพล เบี้ยแก้ว, (2541) การศึกษาหามาตรการในบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี, ภาคนิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขา นโยบาย บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, 96 หน้า.

ลือชัย ศรีเงินยวง (2546).บทความงานวิจัยเรื่อง รถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี. ทางเว็บไซต์ <http://www.bcm.arip.co.th/businessnews.php?id=406259>

อรุณประไพ วรรณบุตร และคณะ (2551) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม. คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.

ดร.สุปรีดา อุดยานนท์ (2554) บทความในมติชน ข่าวสด เผยสำรวจชี้คนไทยสวมหมวกกัน
น็อกแค่ 44% กทม.มากที่สุด เพชรบุรีต่ำสุดวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2554. <http://www.matichon.co.th>

ความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. <http://www.nso.go.th>



แบบสัมภาษณ์พฤติกรรมกรสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักงานวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วันที่สำรวจ...../...../.....

เขต เมือง / นอกเมือง

ผู้สำรวจ.....

วัตถุประสงค์ : แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมกรสวมใส่หมวกนิรภัยในพื้นที่เขตเมือง ชนบท และสังคมเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อนำไปวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกสวมใส่หมวกนิรภัย

แบบสอบถาม : แบ่งเป็น 5 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง

ตอนที่ 3 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 4 ท่านเห็นด้วยกับเหตุผลในการเลือกไม่สวมหมวกนิรภัย ดังต่อไปนี้ มากน้อยเพียงใด

ตอนที่ 5 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย

คำชี้แจง : ใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่มีอายุระหว่าง (15-60 ปี) ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปทำงาน/ไปเรียน หนังสือเป็นประจำ โดยการขีดเครื่องหมาย/ลงในช่องที่ตรงกับกรให้ข้อมูล

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

A1. เพศ: () ชาย () หญิง

A2. อายุ _____ ปี

A3. สถานะ : () 1.โสด () 2.สมรส () 3.หย่าร้าง

A4. ระดับการศึกษาสูงสุด :

() 1.ประถมศึกษา () 2. ม.3 () 3. ม.6 /ปวช. () 4.อนุปริญญา / ปวส.

() 5.ปริญญาตรี () 6.ปริญญาโท () 7.ปริญญาเอก

A5. อาชีพ:

() 1.พนักงานบริษัท () 2.ข้าราชการ /พนักงานของรัฐ () 3.เกษตรกร

() 4.ค้าขาย () 5.นักเรียน/นักศึกษา ระดับชั้นปี _____ () 6.รับจ้างทั่วไป

() 7.ธุรกิจส่วนตัว () 8.อื่นๆ _____

A6. รายได้หรือรายรับเฉลี่ย/เดือน _____ บาท

A7. ที่พักของอยู่ใน เขต/อำเภอ _____ จังหวัด _____

A8. ที่ทำงาน/เรียนอยู่ใน เขต/อำเภอ _____ จังหวัด _____

A9. ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน/เรียน _____ กิโลเมตร (โดยประมาณ)

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง

B1. ท่านเริ่มขับขีรถจักรยานยนต์ครั้งแรกอายุเท่าไร _____ ปี

B2. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยกี่วันต่อสัปดาห์ _____ วัน

() 1.วันจันทร์-วันศุกร์ () 2.วันเสาร์ - วันอาทิตย์ () 3.วันหยุดนักขัตฤกษ์ () 4.ทุกวัน

B3. ประเภทถนนที่ใช้ () 1.ในเมือง () 2.นอกเมือง

B4. ตำแหน่งการขับขี่ () 1.ผู้ขับขี่ () 2.ผู้ซ้อน

B5. รถที่ท่านใช้ในปัจจุบันท่านได้มาอย่างไร :

() 1.พ่อแม่ซื้อให้ () 2.ซื้อเอง () 3.ยืมมาใช้
() 4.ของบริษัทนายจ้าง/หน่วยงาน () 5.อื่นๆระบุ _____

B6. ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ของท่านมีประกันภัย(พรบ.) หรือไม่ () 1.ไม่มี () 2. มี

B7. ในรอบ 1 ปี ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์หรือไม่:

() 1.ไม่เคย () 2.เคย ระบุลักษณะการประสบอุบัติเหตุ _____

B8. ปัจจุบันท่านมีหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานหรือไม่ (หมวกที่มีมาตรฐาน มอก.และมีสายรัดคาง):

() 1.ไม่มี () 2.มี

B9. ท่านเคยถูกจับจากการขับขีรถจักรยานยนต์หรือไม่ :

() 1.ไม่เคย () 2.เคย ระบุกรณีที่ถูกจับ _____

B10. ปัจจุบันท่านมีใบขับขีรถจักรยานยนต์หรือไม่ : () 1.ไม่มี () 2.มี

B11. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ : () 1.ทุกครั้ง () 2.บ่อยครั้ง () 3.บางครั้ง () 4.ไม่เคย

ตอนที่ 3 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์

(โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน)

หัวข้อการพิจารณา	เกณฑ์การประเมิน			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
1. ขณะเดินทางเป็นผู้ขับขี่ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างน้อยเพียงใด	()	()	()	()
2. ขณะเดินทางเป็นผู้ซ้อน ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างน้อยเพียงใด	()	()	()	()
3. ในแต่ละฤดูท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างน้อยเพียงใด				
➤ ฤดูหนาว	()	()	()	()
➤ ฤดูฝน	()	()	()	()
➤ ฤดูร้อน	()	()	()	()

ตอนที่ 4 ท่านเห็นด้วยกับเหตุผลในการเลือกไม่สวมหมวกนิรภัย ดังต่อไปนี้ มากน้อยเพียงใด

(โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน)

โดยที่ 5 = เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 4=เห็นด้วย, 3 = ปานกลาง, 2= ไม่เห็นด้วย, 1 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หัวข้อการพิจารณา	เกณฑ์การประเมิน				
	5	4	3	2	1
1. ความไม่สะดวกสบายในการสวมหมวกนิรภัย					
2. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อนอบอ้าว					
3. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอับชื้น, สกปรก					
4. ไม่มีที่เก็บ , ยากที่จะพกพา					
5. ชอบคันศีรษะเวลาสวมหมวกนิรภัย					
6. ทรงผมเสีย					
7. ลดขอบเขตการมองเห็นและการได้ยิน					
8. ไม่มีเงินซื้อหมวกนิรภัย					
9. ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปสถานที่ใกล้					
10. ไม่จำเป็นต้องใส่หมวกเมื่อไม่ได้ขับขี่บนถนนใหญ่					
11. เป็นผู้ซ้อนประจำเลยไม่จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย					
12. คิดว่าอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น					
13. คิดว่าไม่เจอดำรวจในสถานที่จะไปเลยไม่ได้					

ตอนที่ 5 ระดับความเชื่อมั่นต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย

1. การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่จักรยานยนต์ได้ _____ (10 คะแนน)

2. หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงในการบาดเจ็บของศีรษะ _____ (10 คะแนน)

3. ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วสามารถป้องกันไม่ให้ตำรวจจับได้ _____ (10 คะแนน)

4. ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วช่วยป้องกันแสงแดด ทำให้หน้าไม่หมองคล้ำ _____ (10 คะแนน)

การวิเคราะห์โปรแกรม SPSS 16.0

1. จำนวนชุดแบบสอบถาม

type_city

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid city	247	39.9	39.9	39.9
urban	251	40.5	40.5	80.5
sufficiency	121	19.5	19.5	100.0
Total	619	100.0	100.0	

2. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเมือง

Gender

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid male	117	47.4	47.4	47.4
female	130	52.6	52.6	100.0
Total	247	100.0	100.0	

age

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid <20	101	40.9	40.9	40.9
21-30	73	29.6	29.6	70.4
31-40	38	15.4	15.4	85.8
41-50	23	9.3	9.3	95.1
>51	12	4.9	4.9	100.0
Total	247	100.0	100.0	

Status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Single	174	70.4	70.4	70.4
	Marriage	63	25.5	25.5	96.0
	Divorce	10	4.0	4.0	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

level_edu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Primary Education	3	1.2	1.2	1.2
	M3	13	5.3	5.3	6.5
	M6	86	34.8	34.8	41.3
	Diploma	11	4.5	4.5	45.7
	Bachelor's Degree	121	49.0	49.0	94.7
	Master of Science	13	5.3	5.3	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

occupation

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Employees	63	25.5	25.5	25.5
	Officials	53	21.5	21.5	47.0
	student	116	47.0	47.0	93.9
	engage	7	2.8	2.8	96.8
	Business	4	1.6	1.6	98.4
	Other	4	1.6	1.6	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

Inexpedient

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	30	12.1	12.1	12.1
	2	46	18.6	18.6	30.8
	3	80	32.4	32.4	63.2
	4	70	28.3	28.3	91.5
	5	21	8.5	8.5	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

swelter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	14	5.7	5.7	5.7
	2	40	16.2	16.2	21.9
	3	91	36.8	36.8	58.7
	4	71	28.7	28.7	87.4
	5	31	12.6	12.6	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

Dirty

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	16	6.5	6.5	6.5
	2	52	21.1	21.1	27.5
	3	90	36.4	36.4	64.0
	4	58	23.5	23.5	87.4
	5	31	12.6	12.6	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

No_store

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	28	11.3	11.3	11.3
	2	52	21.1	21.1	32.4
	3	82	33.2	33.2	65.6
	4	53	21.5	21.5	87.0
	5	32	13.0	13.0	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

tickle

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	24	9.7	9.7	9.7
	2	55	22.3	22.3	32.0
	3	68	27.5	27.5	59.5
	4	62	25.1	25.1	84.6
	5	38	15.4	15.4	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

Hair_loss

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	23	9.3	9.3	9.3
	2	37	15.0	15.0	24.3
	3	78	31.6	31.6	55.9
	4	65	26.3	26.3	82.2
	5	44	17.8	17.8	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

de_scope

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	16	6.5	6.5	6.5
	2	41	16.6	16.6	23.1
	3	111	44.9	44.9	68.0
	4	50	20.2	20.2	88.3
	5	29	11.7	11.7	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

No_money

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	97	39.3	39.3	39.3
	2	63	25.5	25.5	64.8
	3	47	19.0	19.0	83.8
	4	28	11.3	11.3	95.1
	5	12	4.9	4.9	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

Dis_near

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	48	19.4	19.4	19.4
	2	42	17.0	17.0	36.4
	3	77	31.2	31.2	67.6
	4	54	21.9	21.9	89.5
	5	26	10.5	10.5	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

N_Mroad

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	75	30.4	30.4	30.4
	2	59	23.9	23.9	54.3
	3	73	29.6	29.6	83.8
	4	27	10.9	10.9	94.7
	5	13	5.3	5.3	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

Passenger

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	59	23.9	23.9	23.9
	2	59	23.9	23.9	47.8
	3	88	35.6	35.6	83.4
	4	32	13.0	13.0	96.4
	5	9	3.6	3.6	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

N_occur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	80	32.4	32.4	32.4
	2	73	29.6	29.6	61.9
	3	62	25.1	25.1	87.0
	4	21	8.5	8.5	95.5
	5	11	4.5	4.5	100.0
	Total	247	100.0	100.0	

N_police

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	66	27.1	27.1	27.1
	2	66	26.7	26.7	53.8
	3	73	29.6	29.6	83.4
	4	23	9.3	9.3	92.7
	5	18	7.3	7.3	100.0
Total		247	100.0	100.0	

violence

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5	11	4.5	4.5	4.5
	6	2	.8	.8	5.3
	7	14	5.7	5.7	10.9
	8	42	17.0	17.0	27.9
	9	43	17.4	17.4	45.3
	10	135	54.7	54.7	100.0
Total		247	100.0	100.0	

3. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมชนบท

Gender

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	male	120	47.8	47.8	47.8
	female	131	52.2	52.2	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

age

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<20	156	62.2	62.4	62.4
	21-30	56	22.3	22.4	84.8
	31-40	18	7.2	7.2	92.0
	41-50	7	2.8	2.8	94.8
	>51	13	5.2	5.2	100.0
	Total	250	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		251	100.0		

Status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Single	226	90.0	90.0	90.0
	Marriage	22	8.8	8.8	98.8
	Divorce	3	1.2	1.2	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

level_edu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Primary Education	3	1.2	1.2	1.2
	M3	28	11.2	11.2	12.4
	M6	88	35.1	35.1	47.4
	Diploma	16	6.4	6.4	53.8
	Bachelor's Degree	112	44.6	44.6	98.4
	Master of Science	4	1.6	1.6	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

occupation

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Employees	12	4.8	4.8	4.8
	Officials	54	21.5	21.5	26.3
	Trade	3	1.2	1.2	27.5
	student	165	65.7	65.7	93.2
	engage	15	6.0	6.0	99.2
	Business	1	.4	.4	99.6
	Other	1	.4	.4	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

Inexpedient

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	49	19.5	19.5	19.5
	2	31	12.4	12.4	31.9
	3	77	30.7	30.7	62.5
	4	60	23.9	23.9	86.5
	5	34	13.5	13.5	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

swelter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	18	7.2	7.2	7.2
	2	37	14.7	14.7	21.9
	3	89	35.5	35.5	57.4
	4	70	27.9	27.9	85.3
	5	37	14.7	14.7	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

Dirty

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	30	12.0	12.0	12.0
	2	49	19.5	19.5	31.5
	3	83	33.1	33.1	64.5
	4	63	25.1	25.1	89.6
	5	26	10.4	10.4	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

No_store

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	21	8.4	8.4	8.4
	2	63	25.1	25.1	33.5
	3	95	37.8	37.8	71.3
	4	42	16.7	16.7	88.0
	5	30	12.0	12.0	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

tickle

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	36	14.3	14.3	14.3
	2	46	18.3	18.3	32.7
	3	85	33.9	33.9	66.5
	4	51	20.3	20.3	86.9
	5	33	13.1	13.1	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

Hair_loss

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	34	13.5	13.5	13.5
	2	48	19.1	19.1	32.7
	3	66	26.3	26.3	59.0
	4	43	17.1	17.1	76.1
	5	60	23.9	23.9	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

de_scope

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	23	9.2	9.2	9.2
	2	49	19.5	19.5	28.7
	3	89	35.5	35.5	64.1
	4	60	23.9	23.9	88.0
	5	30	12.0	12.0	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

No_money

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	85	33.9	33.9	33.9
	2	62	24.7	24.7	58.6
	3	58	23.1	23.1	81.7
	4	27	10.8	10.8	92.4
	5	19	7.6	7.6	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

Dis_near

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	45	17.9	17.9	17.9
	2	53	21.1	21.1	39.0
	3	68	27.1	27.1	66.1
	4	45	17.9	17.9	84.1
	5	40	15.9	15.9	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

N_Mroad

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	49	19.5	19.5	19.5
	2	74	29.5	29.5	49.0
	3	73	29.1	29.1	78.1
	4	28	11.2	11.2	89.2
	5	27	10.8	10.8	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

Passenger

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	53	21.1	21.1	21.1
	2	73	29.1	29.1	50.2
	3	73	29.1	29.1	79.3
	4	32	12.7	12.7	92.0
	5	20	8.0	8.0	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

N_occur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	72	28.7	28.7	28.7
	2	60	23.9	23.9	52.6
	3	68	27.1	27.1	79.7
	4	27	10.8	10.8	90.4
	5	24	9.6	9.6	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

N_police

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	60	23.9	23.9	23.9
	2	57	22.7	22.7	46.6
	3	65	25.9	25.9	72.5
	4	39	15.5	15.5	88.0
	5	30	12.0	12.0	100.0
	Total	251	100.0	100.0	

violence

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	.4	.4	.4
	2	2	.8	.8	1.2
	3	1	.4	.4	1.6
	5	6	2.4	2.4	4.0
	6	8	3.2	3.2	7.2
	7	17	6.8	6.8	13.9
	8	34	13.5	13.5	27.5
	9	61	24.3	24.3	51.8
	10	121	48.2	48.2	100.0
	Total	251	100.0	100.0	



4. ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์สำหรับประชาชนในสังคมเศรษฐกิจพอเพียง

Gender

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	male	42	34.7	34.7	34.7
	female	79	65.3	65.3	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

age

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<20	61	50.4	50.4	50.4
	21-30	12	9.9	9.9	60.3
	31-40	23	19.0	19.0	79.3
	41-50	18	14.9	14.9	94.2
	>51	7	5.8	5.8	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

Status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Single	74	61.2	61.2	61.2
	Marriage	45	37.2	37.2	98.3
	Divorce	2	1.7	1.7	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

level_edu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Primary Education	31	25.6	25.6	25.6
	M3	29	24.0	24.0	49.6
	M6	38	31.4	31.4	81.0
	Diploma	6	5.0	5.0	86.0
	Bachelor's Degree	14	11.6	11.6	97.5
	Master of Science	3	2.5	2.5	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

occupation

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Employees	2	1.7	1.7	1.7
	Officials	8	6.6	6.6	8.3
	Farmers	30	24.8	24.8	33.1
	Trade	3	2.5	2.5	35.5
	student	61	50.4	50.4	86.0
	engage	10	8.3	8.3	94.2
	Business	2	1.7	1.7	95.9
	Other	5	4.1	4.1	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

Inexpedient

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	7	5.8	5.8	5.8
	2	15	12.4	12.4	18.2
	3	57	47.1	47.1	65.3
	4	26	21.5	21.5	86.8
	5	16	13.2	13.2	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

swelter

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	4	3.3	3.3	3.3
2	20	16.5	16.5	19.8
3	35	28.9	28.9	48.8
4	48	39.7	39.7	88.4
5	14	11.6	11.6	100.0
Total	121	100.0	100.0	

Dirty

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	8	6.6	6.6	6.6
2	23	19.0	19.0	25.6
3	41	33.9	33.9	59.5
4	41	33.9	33.9	93.4
5	8	6.6	6.6	100.0
Total	121	100.0	100.0	

No_store

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	15	12.4	12.4	12.4
2	19	15.7	15.7	28.1
3	54	44.6	44.6	72.7
4	23	19.0	19.0	91.7
5	10	8.3	8.3	100.0
Total	121	100.0	100.0	

tickle

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	15	12.4	12.4	12.4
	2	23	19.0	19.0	31.4
	3	41	33.9	33.9	65.3
	4	29	24.0	24.0	89.3
	5	13	10.7	10.7	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

Hair_loss

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	14	11.6	11.6	11.6
	2	25	20.7	20.7	32.2
	3	40	33.1	33.1	65.3
	4	31	25.6	25.6	90.9
	5	11	9.1	9.1	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

de_scope

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	8	6.6	6.6	6.6
	2	26	21.5	21.5	28.1
	3	49	40.5	40.5	68.6
	4	30	24.8	24.8	93.4
	5	8	6.6	6.6	100.0
	Total	121	100.0	100.0	

No_money

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	40	33.1	33.1	33.1
2	34	28.1	28.1	61.2
3	28	23.1	23.1	84.3
4	14	11.6	11.6	95.9
5	5	4.1	4.1	100.0
Total	121	100.0	100.0	

Dis_near

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	26	21.5	21.5	21.5
2	25	20.7	20.7	42.1
3	43	35.5	35.5	77.7
4	19	15.7	15.7	93.4
5	8	6.6	6.6	100.0
Total	121	100.0	100.0	

N_Mroad

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	30	24.8	24.8	24.8
2	29	24.0	24.0	48.8
3	33	27.3	27.3	76.0
4	20	16.5	16.5	92.6
5	9	7.4	7.4	100.0
Total	121	100.0	100.0	

Passenger

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	28	23.1	23.1	23.1
2	29	24.0	24.0	47.1
3	43	35.5	35.5	82.6
4	16	13.2	13.2	95.9
5	5	4.1	4.1	100.0
Total	121	100.0	100.0	

N_occur

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	37	30.6	30.6	30.6
2	35	28.9	28.9	59.5
3	31	25.6	25.6	85.1
4	12	9.9	9.9	95.0
5	6	5.0	5.0	100.0
Total	121	100.0	100.0	

N_police

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	26	21.5	21.5	21.5
2	30	24.8	24.8	46.3
3	41	33.9	33.9	80.2
4	18	14.9	14.9	95.0
5	6	5.0	5.0	100.0
Total	121	100.0	100.0	

violence

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5	3	2.5	2.5	2.5
	6	1	.8	.8	3.3
	7	6	5.0	5.0	8.3
	8	18	14.9	14.9	23.1
	9	20	16.5	16.5	39.7
	10	73	60.3	60.3	100.0
	Total	121	100.0	100.0	



การวิเคราะห์แบบจำลองสมการถดถอย

1. สังคมเมือง

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.490	.101		24.687	.000
	age	.259	.042	.364	6.122	.000
2	(Constant)	3.074	.176		17.441	.000
	age	.257	.041	.361	6.255	.000
	de_scope	-.184	.046	-.230	-3.982	.000
3	(Constant)	3.275	.196		16.682	.000
	age	.239	.042	.336	5.740	.000
	de_scope	-.153	.048	-.191	-3.186	.002
	Dis_near	-.091	.040	-.137	-2.250	.025
4	(Constant)	3.623	.258		14.016	.000
	age	.171	.053	.241	3.252	.001
	de_scope	-.156	.048	-.194	-3.264	.001
	Dis_near	-.094	.040	-.141	-2.328	.021
	single	-.273	.133	-.150	-2.052	.041

a. Dependent Variable: fw_hetmet

$$Y = 3.623 + 0.171(\text{age}) - 0.156(\text{de_scope}) - 0.094(\text{Dis_near}) - 0.273(\text{Single}) ; R^2 = 0.815$$

2. สัจคมชนบท

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.729	.152		24.508	.000
	No_store	-.237	.048	-.301	-4.969	.000
2	(Constant)	3.333	.173		19.292	.000
	No_store	-.220	.046	-.279	-4.752	.000
	age	.207	.048	.255	4.348	.000
3	(Constant)	3.468	.177		19.562	.000
	No_store	-.190	.047	-.241	-4.057	.000
	age	.191	.047	.235	4.029	.000
	Inexpedient	-.063	.023	-.166	-2.770	.006
4	(Constant)	3.632	.195		18.672	.000
	No_store	-.162	.049	-.206	-3.344	.001
	age	.173	.048	.213	3.607	.000
	Inexpedient	-.057	.023	-.150	-2.507	.013
	N_Mroad	-.089	.045	-.125	-1.995	.047

a. Dependent Variable: fw_hetmet

$$Y = 3.632 - 0.162(\text{No_store}) + 0.173(\text{age}) - 0.057(\text{Inexpedient}) - 0.089(\text{N_Mroad}) ; R^2 = 0.802$$

3. สังคมเศรษฐกิจพอเพียง

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4.355	.278		15.672	.000
	rainy	-.476	.091	-.434	-5.254	.000
2	(Constant)	3.893	.331		11.771	.000
	rainy	-.416	.092	-.379	-4.510	.000
	age	.131	.053	.206	2.458	.015

a. Dependent Variable: fw_hetmet

$$Y = 3.893 - 0.416(\text{rainy}) + 0.131(\text{age}) ; R^2 = 0.830$$

