



## รายงานการศึกษา

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์  
ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



นายณัฐพงษ์ จันทร์ขวา



ศูนย์บรรณสารและสื่อการศึกษา  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชาโครงการศึกษาวิศวกรรมขนส่ง

(TRANSPORTATION ENGINEERING STUDY PROJECT)

สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ภาคการศึกษาที่ 3 ปีการศึกษา 2554

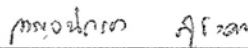
พฤติกรรมกรรมการสวททมนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์  
ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์



---

รศ.ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห  
หัวหน้าสาขาวิศวกรรมขนส่ง



---

อาจารย์กาญจน์กรอง สุอังคะ  
อาจารย์ที่ปรึกษา



## กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษานี้สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากความรู้ทางวิชาการที่อาจารย์ทุกท่านได้สั่งสอนมา ขอขอบคุณอาจารย์กาญจน์กรอง สุอังคะ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาโครงการนี้ ที่คอยตอบคำถามในข้อสงสัยต่าง ๆ รวมทั้งแนะนำแนวทางแก่กระผม ทำให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบคุณ คุณวันเพ็ญ สืบสาย เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการจัดทำหนังสือขอข้อมูลสถิติอุบัติเหตุกับหน่วยงานต่างๆ

ท้ายที่สุดกระผมขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ผู้ซึ่งเป็นกำลังใจอันสูงสุด และคอยสนับสนุนในทุก ๆ เรื่องมาโดยตลอด ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่น้องทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นางสาวเพ็ญประภา เพชรกำเนิด และ นางสาวเกศิณี เตป้า คอยให้ช่วยเหลือในการสำรวจข้อมูล สำหรับการศึกษา



ชื่อเรื่อง	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ชื่อผู้ศึกษา	นายณัฐพงษ์ จันทร์ขวา
สาขาวิชา	วิศวกรรมขนส่ง
ปีการศึกษา	2554

### บทคัดย่อ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ ประเมินความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการจราจร และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 350 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยแบบสอบถาม มีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.78 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคแอสควร์ ( $\chi^2$  - test) ผลการศึกษา สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.2 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 36.9 และมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 12.3 ในภาพรวม ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ ปัจจัยด้านประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำความผิด และปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่และปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญตาราง	ค
สารบัญภาพ	ง
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
สมมติฐานของการศึกษา	3
ขอบเขตของการศึกษา	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	
แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร	6
ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่	10
ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	14
กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย	15
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
กรอบแนวคิดในการศึกษา	22
<b>บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา</b>	
วิธีการศึกษา	23
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	23
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	23
การทดสอบประสิทธิภาพของเครื่องมือ	24
การเก็บรวบรวมข้อมูล	25
การวิเคราะห์ข้อมูล	25

## สารบัญ (ต่อ)

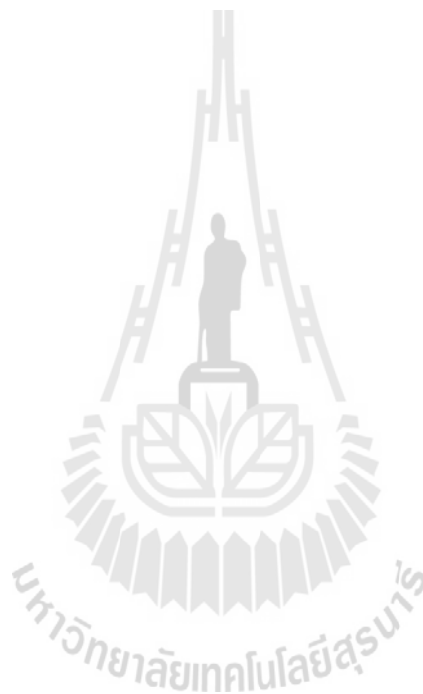
หน้า

### บทที่ 4 ผลการศึกษา

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป	26
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์	28
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	30
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	32

### บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา	42
อภิปรายผล	43
ข้อเสนอแนะ	44
บรรณานุกรม	47
ภาคผนวก	50
ประวัติย่อของผู้ศึกษา	55



## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพ	26
2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้รถจักรยานยนต์	28
3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	30
4 คะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	31
5 รัับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	31
6 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ	32
7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการเป็นเจ้าของรถ	34
8 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์	35
9 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์	36
10 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	37
11 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์การกระทำความผิด	38
12 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการรับรู้ข่าวสาร	39
13 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีหมวกนิรภัย	40
14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	41

# สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

หน้า

22





# บทที่ 1

## บทนำ

### ที่มาและความสำคัญ

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ มีบทบาทสำคัญต่อการดำรงชีวิตของคนไทยอย่างมาก เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวในการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น และตามมหาวิทยาลัยต่างๆ นอกจากนั้นรถจักรยานยนต์มีราคาที่ไม่แพงจนเกินไป หาซื้อได้ง่ายและทำบำรุงรักษาไม่สูง ไม่สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมากนัก รูปลักษณ์สวยงาม และสามารถทำความเร็วได้ทันความเร็วได้ทันเวลาประกอบกับค่านิยมของคนไทยโดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น นักเรียน นักศึกษา นิยมใช้รถจักรยานยนต์ ในการเดินทางกันมาก รถจักรยานยนต์จึงเป็นยานพาหนะที่ประชาชนมีความต้องการสูงขึ้นเรื่อย ๆ ดังเช่น สถิติจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ของกรมการขนส่ง ทางบกกระทรวงคมนาคมของจังหวัดนครราชสีมา พบว่าในปี 2548 ถึง ปี 2553 มีรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่ม จำนวน 324,797 คัน ต่อมาในปี 2554 จะเห็นได้ว่าจำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอีก 64,905 คัน (สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา, 2555) และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นที่น่าสังเกตว่าอุบัติเหตุจากการจราจรได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ประกอบกับการขยายตัวของความเจริญทางด้านถนนหนทาง ดังจะเห็นได้จากข้อมูลอุบัติเหตุทางการจราจร จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2552 และปี พ.ศ. 2553 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2552 เกิดอุบัติเหตุ 92,082 ราย และมีผู้เสียชีวิต 5,584 คน ในปี พ.ศ. 2553 เกิดอุบัติเหตุ 83,261 ราย มีผู้เสียชีวิต 7,468 ราย เหลือแล้วในปี พ.ศ. 2552 และปี พ.ศ. 2553 ทั่วประเทศจะมีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร วันละ 17.9 ราย หรือชั่วโมงละ 0.7 รายส่วนในช่องทางลัดปีใหม่ปี 2555 จะมีผู้ได้รับบาดเจ็บและตายมากกว่าช่วงปกติ เนื่องจากคนที่ประชาชนได้ออกเดินทางไปที่ท่องเที่ยววนอกบ้านมากกว่าช่วงปกติและมีการใช้ยวดยานพาหนะกันมากขึ้นสถิติผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรของสถาบันแพทยศาสตร์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุขในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2550 มีข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตทั่วประเทศจำนวนมากในช่วงเวลาเพียง 7 วัน (29 ธ.ค. 54 - 4 ม.ค. 55) มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรถึง 26,004 คนและเสียชีวิต 314 ราย เหลือมีผู้เสียชีวิต ชั่วโมงละ 1.87 ราย

ส่วนอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 (สำนักข่าวแห่งชาติ, 2555) จังหวัดนครราชสีมา ตั้งแต่เที่ยงคืนของวันที่ 28 ธันวาคม 2554 ถึง เที่ยงคืนวันที่ 3 มกราคม 2555 สรุปข้อมูลสะสม 6 วัน พบว่า เกิดอุบัติเหตุ 57 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 58 ราย เสียชีวิต 9 ราย สำหรับ จังหวัดนครราชสีมา ตั้งแต่เช้าวันครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วง

เทศกาลปีใหม่ 2555 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2553 ถึง 4 มกราคม 2555 ลดลง ร้อยละ 5 คือ อุบัติเหตุไม่เกิน 61 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บไม่เกิน 78 ราย เสียชีวิตไม่เกิน 10 ราย และจากจุดตรวจต่างๆ รวม 606 จุด เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 17,033 คน และเรียกตรวจจำนวน 174,069 ครั้ง

ขณะเดียวกันยังพบสถิติผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนี้ ไม่สวมหมวกนิรภัย 26,783 คน ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 12,824 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 8,223 คน จักรยานยนต์ไม่ปลดคัทช์ 7,768 คัน ขับย้อนศร 3,276 คัน แชนท์ที่คับขัน 2,204 คน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 2,151 คน ขับรถเร็วเกินกำหนด 1,738 คน ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ 1,142 คน และ เมาสุราแล้วขับ 348 คนมีจำนวนมาก หากคิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการจราจรในแต่ละปีทั้งการสูญเสียรายได้ที่สูญเสียไปตลอดชีวิตของผู้ที่เสียชีวิต นอกเหนือจากนี้ ยังมีมูลค่าความเสียหายด้านอื่น ๆ ที่ไม่ได้มาคิดคำนวณ เช่น ค่าอุปกรณ์การแพทย์ ค่าอาคารสถานที่ที่รัฐต้องไปลงทุนเงินเดือน ค่าจ้างของบุคลากร ค่าใช้จ่ายของภาคเอกชนที่มีส่วนช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ พิกัดหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เช่น มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง มูลนิธิร่วมกตัญญู นอกจากนี้ยังมีความสูญเสียด้านอื่น ๆ ที่ไม่สามารถคำนวณความเสียหายออกมาเป็นจำนวนเงินได้ เช่น ผลกระทบต่อจิตใจของผู้บาดเจ็บผู้พิกัด ผลกระทบต่อครอบครัว เมื่อสมาชิกในครอบครัวได้รับอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บ ผู้พิกัดหรือเสียชีวิต

จากปัญหาอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถในการจราจรและการสูญเสียจากอุบัติเหตุ การจราจร จึงควรมีมาตรการการป้องกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การให้ผู้ขับขี่เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย โดยกระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่ และคนโดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะการทำให้ประชาชนหันมาเห็นความสำคัญและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่

เนื่องจากหมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และควรที่จะส่งเสริมให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์แนะนำให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง โดยเฉพาะในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่ผู้ศึกษาได้เลือกมาทำการศึกษาเฉพาะกรณีพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มีจำนวนนักศึกษาจำนวน 10,591 คน ซึ่งส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางภายในมหาวิทยาลัย และเดินทางไปยังตัวเมือง จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงานรักษาความปลอดภัยส่วนอาคารและสถานที่ ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีที่เก็บรวบรวมไว้ตั้งแต่ปี 2547 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 29 คดี, ปี 2548 จำนวน 22 คดี, ปี 2549 จำนวน 18 คดี และ ปี 2550 จำนวน 21 คดี ซึ่งเป็นสถิติค่อนข้างมาก สาเหตุหนึ่งของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ล้วนมาจาก

การไม่สวมหมวกนิรภัย จึงทำให้น่าศึกษาถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เพื่อทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และหาแนวทางแก้ไข ป้องกันอันตรายและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุดังกล่าว

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

### สมมติฐานการศึกษา

1. การเป็นเจ้าของรถมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
2. ประสบการณ์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
3. การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
4. ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
5. ประสบการณ์การกระทำความผิดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
6. การรับรู้ข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
7. การมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

## ขอบเขตการศึกษา

### ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยทำการศึกษาระดับความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยดังนี้ ประกอบด้วยตัวแปรอิสระ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตใบขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์การถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การรับรู้ข่าวสาร และการมีหมวกนิรภัยส่วนตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

### ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีอำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา

### ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาในครั้งนี้ใช้ระยะเวลาในการศึกษานับตั้งแต่เดือน มกราคม - มีนาคม พ.ศ. 2555 รวมระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น 3 เดือน

## นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หมายถึง นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่พักอาศัยอยู่หอพักสุรนารีเขต 1-16 หรือนักศึกษาที่พักอาศัยอยู่นอกมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ชั้นปี หมายถึง ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษาของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ประกอบไปด้วย ชั้นปีที่ 1 ชั้นปีที่ 2 ชั้นปีที่ 3 ชั้นปีที่ 4 และชั้นปีที่อื่นที่เรียนเกินหลักสูตร

รายได้ต่อเดือน หมายถึง รายได้ที่ได้รับจากผู้ปกครองและรายได้พิเศษของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีรถจักรยานยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง และสามารถใช้รถจักรยานยนต์ในการขับขี่ไปในที่ต่างๆ ได้ตลอดเวลาที่ต้องการ โดยไม่ต้องยืมจากผู้อื่นในที่นี้ไม่คำนึงถึงว่าจะเป็นเจ้าของตามใบทะเบียนรถจักรยานยนต์หรือไม่

ระยะทางที่ขับขี่ หมายถึง ระยะทางที่ถูกวัดเป็นกิโลเมตรที่ขับขี่แต่ละครั้งจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมาย

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดการทรงตัวซึ่งเกิดขึ้นในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่คาดคิดมาก่อนอันก่อให้เกิดการบาดเจ็บเสียชีวิตหรือพิการได้

การมีใบอนุญาตใบขับขี่ หมายถึง การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จากสำนักงานขนส่งทางบก

**หมวดนิรภัย** หมายถึงหมวดที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

**การมีหมวดนิรภัย** หมายถึงการมีหมวดนิรภัยเป็นของตนเอง

**ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวดนิรภัย** หมายถึงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวดนิรภัยท้องที่ที่บังคับหมวดนิรภัยผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

**ความรู้เกี่ยวกับหมวดนิรภัย** หมายถึงความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายและประโยชน์ของหมวดนิรภัยโทษของการไม่สวมหมวดนิรภัยการเลือกซื้อหมวดนิรภัยการสวมหมวดนิรภัยที่ถูกวิธีและประเภทของหมวดนิรภัย

**พฤติกรรมการสวมหมวดนิรภัย** หมายถึงการที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแบบแผนการใช้หรือสวมหมวดนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่ว่าจะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้หรือไกลไปสถานที่ใดและเวลาใดและวิธีการสวมหมวดนิรภัยที่ถูกต้อง

**ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์** หมายถึงระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันสำรวจ

**ประสบการณ์การสวมหมวดนิรภัย** หมายถึงการที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เคยสวมใส่หมวดนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะย้อนหลังไป 6 เดือน

**ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ** หมายถึงการเคยประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่างไม่ว่าจะเกิดรุนแรงหรือเล็กน้อยในระยะเวลาที่นับย้อนหลังไปตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันสำรวจ

**ผู้บังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย** หมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่ตรวจผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าสวมใส่หมวดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

1. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมการสวมหมวดนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวดนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
4. เพื่อนำผลการศึกษามาใช้ในการกำหนดแนวทางหรือแสวงหามาตรการลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณี นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษา แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิด เป็นพื้นฐานและแนวทางการศึกษา ดังนี้

1. แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร
2. ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
3. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย
4. กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดในการวิจัย

#### แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร

นายแพทย์วิจิตร บุญยโหดระ (2539) กล่าวว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อาจทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้ โดยที่เรา ไม่ต้องการ

องค์การอนามัยโลกให้คำจำกัดความว่า อุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบน ที่องถนน โดยยานพาหนะหรือล้อเลื่อน หรือยานพาหนะ (vehicle) เคลื่อนที่อย่างน้อยหนึ่งคันและ ก่อให้เกิดความบาดเจ็บหรือทำลายทรัพย์สิน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้มี การศึกษาเรื่องราวเกี่ยวกับอุบัติเหตุและกล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยทั่วไป ว่าประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ 4 ส่วน คือ

#### 1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

ปัจจัยเกี่ยวกับคน เป็นส่วนสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับลักษณะต่าง ๆ ของ บุคคล ทั้งอายุ เพศ และประสบการณ์ขับขี่รถ สภาพรถ สภาพจิตใจ การได้รับยาหรือสารต่าง ๆ รวมทั้งที่สำคัญที่สุดคือ พฤติกรรมของคน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคน ประกอบด้วย

1) ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับ และ ควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสภาพการณ์ต่าง ๆ กันดังนั้นกฎหมายจึงเข้มงวดต่อการขับขี่รถยนต์ โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่ รถส่วนบุคคล และ

ผู้มีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตใบขับขี่รถสาธารณะได้การมีสิทธิสอบขอรับใบขับขี่รถ มิใช่จะเป็นการรับรองว่าจะเป็นการขับขี่รถเป็น โดยถูกต้องตามกฎหมายและมีความปลอดภัย จากการศึกษาปัจจัยที่มีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุพบว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับองค์ประกอบเหล่านี้คือ

(1) อายุ บุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจราจร มักจะเป็นบุคคลที่มีอายุอยู่ในกลุ่มที่ต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งวัยดังกล่าวนี้เป็นวัยหนุ่มสาวที่ศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีความแข็งแรงและเชื่อมั่นในตัวเองจึงมักขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดความรอบคอบ มีความประมาทจนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและผู้ขับขี่ที่มีอายุเกิน 65 ปี ก็อาจประสบภัยบนถนนมากเช่นกัน เพราะมีการตอบสนองช้าในการรับรู้มีความเฉื่อยชา ตกใจง่าย

(2) เพศ เป็นปัจจัยที่ยอมรับกันทั่วไปว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรสำหรับในประเทศไทย พบว่าเพศชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่เพศชายขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าเพศหญิง และมีการขับขี่เป็นระยะทางไกล ๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่า

(3) สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงมีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ภาวะการณืได้ยืมการมองเห็น จะมีผลต่อการรับรู้หรือการตัดสินใจต่าง ๆ สภาพร่างกายที่พิการทุพพลภาพหรือไม่สามารถใช้อวัยวะต่าง ๆ เช่น แขน ขา ได้อย่างปกติ เหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(4) สภาพทางจิต ภาวะความเครียด ความกดดันต่าง ๆ ของจิตใจ ภาวะอารมณ์วิตกกังวล อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่น มีความชะล่าใจ ผ่าฝืนกฎหมายไม่ปฏิบัติตามสิทธิของทางขาดกลยุทธในการขับขี่ยานพาหนะ

(5) ยาบางประเภทที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยาประเภทกระตุ้นประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน มีผลให้เบื่ออาหาร น้ำหนักลด นอนไม่หลับ เกิดอาการประสาทหลอน แต่เมื่อยาหมดฤทธิ์จะรู้สึกง่วงนอนมากทันที ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับขี่เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมียาประเภทที่ทำให้ง่วงนอน จึงไม่ควรรับประทานขณะขับรถ เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดันโลหิต เป็นต้น แอลกอฮอล์และยาที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการทำงานของประสาทแอลกอฮอล์เป็นสารออกฤทธิ์ กดการทำงานของประสาท ส่วนกลาง คือ สมองส่วนใหญ่ที่ควบคุมการทำงานของร่างกายและสติสัมปชัญญะ ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลงการตัดสินใจตอบสนองสิ่งกระตุ้นต่างๆ จะใช้เวลามากขึ้นประสาทตาจะหย่อนสมรรถภาพมีผลทำให้เกิดการรับรู้ภาพ แสงและสีต่าง ๆ ช้าลงอาณาเขตของการมองเห็นแคบลง ทำให้เห็นภาพการจราจรไม่มากพอและการคาดคะเนระยะผิดไป การประสานของประสาทและกล้ามเนื้อจะแย่งทำให้การบังคับรถลำบากขึ้นและประสาทการทรงตัวขณะที่ขับขี่ยานพาหนะสองล้อเสื่อมสภาพลงก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เมื่อดื่มสุรามาก ๆ จะเกิด

อาการร่วง กลีบใบ และความคิดความจำเสื่อมการตัดสินใจอาจทำให้หมดสติและเป็นอันตรายถึงตายได้

2) ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ และโดยธรรมชาติของคนโดยสาร การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้นจะมีก็ต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุแต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอ้อมนั้นได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเกิดความเครียดกะนองและขับเร็ว

3) คนเดินเท้า จัดเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย แต่คนเดินเท้าบางส่วนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การข้ามถนนนอก ทางข้ามหรือการลงมาเดินบนถนนแทนที่จะเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาค่ำคืนจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายมาก

## 2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ประกอบด้วยชนิดของยานพาหนะ ขนาดของยานพาหนะ สภาพการใช้งานของยานพาหนะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้สภาพยานพาหนะที่มีความชำรุดบกพร่อง เช่น ระบบไฟเสีย ทำให้ไม่สามารถให้สัญญาณการจราจรได้ ระบบห้ามล้อที่ชำรุด ทำให้ไม่สามารถหยุดยานพาหนะในขณะที่ต้องการได้ สภาพยางที่บกพร่อง การไม่มีกระจกมองหลัง หรือมีแล้วใช้การไม่ได้ ทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน เป็นต้นนอกจากนี้การใช้ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่เหมาะสม เช่น การบรรทุกหนักเกินไป การบรรทุกของยื่นล้ำเกินไป ระบบไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างไม่เพียงพอทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน รวมทั้งการขอยืมรถผู้อื่นไปใช้ ทำให้ไม่ทราบจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องของรถแล้วแต่มีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

## 3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนน

ปัจจัยเกี่ยวกับถนน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจรไปมาอยู่หลายประเด็น เช่น ลักษณะพื้นผิวการจราจร ถนนหนทางที่มีผิวการจราจรที่ขรุขระชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อคู้พัง หรือพื้นผิวจราจรที่ใช้วัสดุที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้พื้นผิวจราจรมีหลายลักษณะ เช่น มีทั้งแบบคอนกรีตและแบบลาดยาง ผิวทางไม่เรียบ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่อย่างไรก็ตาม บนพื้นผิวดนที่เรียบขี้สับซบ อาจมีผลให้เกิดความสะดุดคล่อง และขับช้โดยประมาทได้เช่นกัน

1) ไหล่ทาง อันได้แก่ พื้นผิวด้านข้างถนนซึ่งมีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้ เช่นกัน ไหล่ทางที่แคบ มีสิ่งกีดขวาง มีต้นไม้ หรือไม่มีไหล่ทางเลยย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าไหล่ทางที่กว้าง โล่ง และไม่มีสิ่งกีดขวาง

2) เครื่องกั้นทาง โดยปกติจุดมุ่งหมายของเครื่องกั้นข้างทางก็คือ การป้องกันรถไม่ให้วิ่งออกนอกเส้นทางและเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เตือนผู้ขับขี่ให้ระวังตัว การไม่มีเครื่องกั้นข้างทางก็อาจทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้



3) จำนวนช่องทางเดินรถและความกว้างของช่องทางเดินรถ ช่องทางเดินรถที่มีเพียง 2 ช่องทาง คือ ขาไป 1 ช่อง ขามา 1 ช่อง จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะทำให้พื้นที่ในการใช้สัญจรไปมาน้อยลง การแซงหรือการตัดสินใจที่กะหรือคาดการณ์ไว้ผิดพลาดได้ง่ายรวมทั้งขนานหรือความกว้างของช่องทางที่ใช้ก็มีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุเช่นกัน ขนาดช่องทางที่คับแคบไม่เหมาะสมทำให้รถต้องเบียดหรืออยู่ใกล้กันจนเกินไป ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

4) แนวกันกลางถนน ปกติจะใช้สำหรับกันแนวถนนที่มีการจราจรที่สวนกันไปมาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนกัน และให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ทำให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุลดลง

5) แสงสว่าง เป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เพราะความมืดจะทำให้เกิดความคิดพลาดในการมองเห็น ทำให้การประมาณการต่าง ๆ คลาดเคลื่อนอุบัติเหตุจึงมักเกิดขึ้นในที่ที่ไม่มีแสงสว่าง อย่างไรก็ตามในที่ที่มีมืด ที่ต้องการใช้แสงไฟช่วย แสงไฟที่ไม่เหมาะสมทั้งไฟจากถนน และไฟจากยานพาหนะ ต่างก็มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

6) วัสดุที่ใช้ทำถนน วัสดุบางอย่างที่มีคุณสมบัติดี ทำให้ถนนลื่น รถไถลได้ง่าย

#### 4. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ ตัวได้แก่

1) สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หมายถึง หมอกจืด แดดจ้า แสงเข้าตา น้ำท่วมที่ก่อให้เกิดอุปสรรคในการสัญจรไปมา

2) สภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น การทิ้งวัสดุข้างของลงเกาะเกาะในทาง การที่สภาพแวดล้อมมีมลพิษต่าง ๆ เช่นควันท่อไอเสียทำให้เกิดทัศนียภาพการจราจรไม่ดีการจราจรที่เสียงท่อไอเสียที่ดังทำให้เสียสมาธิในการขับขี่ การไม่มีป้ายเตือนในที่ที่ไม่ปลอดภัย หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง หรือสิ่งปกติกเกิดขึ้นบนทาง เช่น มีการขุดถนนแล้วไม่ได้ทำป้ายเตือนไว้ หรือมีการทำโฆษณามากเกินไปทำให้เสียสมาธิต่อการขับขี่การที่มีต้นไม้แตกกิ่งก้านสาขาบังตา ทำให้มองเห็นป้ายต่าง ๆ หรือสัญญาณจราจรได้ไม่ชัดเจน เป็นต้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่มีส่วนสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้

นอกจากการเรียนรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และปัจจัยนี้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว การเรียนรู้เกี่ยวกับรถยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ย่อมลดอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น

## ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในส่วนนี้จะนำเสนอความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ คุณสมบัติที่สำคัญของรถจักรยานยนต์ สภาพปัญหาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

### 1. ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่คัดแปลงพัฒนาขึ้นมาจากรถจักรยานสองล้อโดยการเพิ่มเครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน รถจักรยานยนต์คันแรกเข้าใจกันว่าสร้างขึ้น โดยคาร์ล เบนซ์ในปี พ.ศ. 2429 ต่อมามีการพัฒนาให้มีความคล่องตัวมากขึ้น ความเร็วสูง รูปร่างกะทัดรัด จึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย และมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในด้านเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ตลอดจนทหาร และการป้องกันประเทศ รถจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศไทยรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมหาชิรราชเจ้า รัชการที่ 6 แต่ยังไม่แพร่หลายได้มีการคิดแปลงเป็นรูปร่างสามล้อเครื่องเพื่อประโยชน์ ในการโดยสาร และบรรทุกในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อประเทศได้พัฒนาในการคมนาคม โดยเฉพาะการก่อสร้างขั้วถนนขึ้นทั่วประเทศไทย ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ก็แพร่หลายอย่างกว้างขวาง ประมาณน่าจะมีรถจักรยานยนต์วิ่งอยู่ในประเทศถึงหก ล้านคัน

### 2. คุณสมบัติที่สำคัญของรถจักรยานยนต์

1) มีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัดไม่ว่า ถนนจะเรียบ ขรุขระ แคบหรือกว้าง คดเคี้ยว ลาด ชัน หรือ ไม่มีรถก็สามารถขับเคลื่อนผ่านไปได้ตามความชำนาญของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์สามารถขับเคลื่อนไปได้ในทุกภูมิประเทศ ทั้งในเมืองและชนบทดังนั้น ผู้คนจึงนิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก

2) ความเร็วเทียบเท่ารถยนต์หรือรถที่ใหญ่กว่า ความเร็วดังกล่าวสามารถใช้ได้ในทุกสถานะของภูมิประเทศ โดยเฉพาะในทางราบถนนดี ๆ รถจักรยานยนต์ บางคันสามารถทำความเร็วได้ถึง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3) ราคาไม่แพงเกินไป ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ใหม่ สามารถซื้อได้ประมาณ 3-4 หมื่นบาท

4) ค่าบำรุงรักษาตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

5) สามารถฝึกหัดขับเคลื่อนได้ง่าย ค่าใช้จ่ายในการฝึกหัดก็ไม่สูงจนเกินไป

6) ถ้าถึงพอก็จะบรรทุกได้ตามความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวันในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความคล่องตัวพอดีพอสมควร เมื่อบรรทุกคนหรือสิ่งของก็จะสามารถขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ได้แล้ว จำนวนคนหรือสิ่งของที่จะบรรทุกก็พอสมควรแก่สภาพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงพบว่า มีรถจักรยานยนต์บรรทุก บรรทุกคนโดยสารตามตรอกซอยหรือบรรทุกคนใน

ครอบครัวเนื่องจากความเร็ว ความคล่องตัว ความมีอิสระเสรีในอารมณ์ของผู้ขับขี่วัยหนุ่มสาวความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจึงมีสูง นอกจากนี้ภาวะเศรษฐกิจและการพัฒนาบ้านเมืองด้านคมนาคม เศรษฐกิจ การเมือง สังคม ก็มีแนวโน้มว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะที่เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากในอนาคต

### 3. สภาพปัญหาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก็เช่นเดียวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือประกอบด้วยปัญหาปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ คือ

1) ปัญหาที่เกี่ยวกับคน เช่น ผู้ขับขี่ขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจรระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับจราจร ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะโดยปลอดภัย ยกตัวอย่างเช่น การใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันศีรษะ พบว่าในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ขอนแก่น มีผู้ขับขี่ใช้หมวกนิรภัยมากขึ้นถึงร้อยละ 20 - 40 ซึ่งมักเป็นผู้ที่ได้รับการศึกษาดี มีความเข้าใจถึงคุณประโยชน์ทราบว่าเป็นสิ่งที่ใช้ป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่สมองได้และผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บมาแล้วส่วนใหญ่จะเริ่มใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น หรือในเรื่องของการสวมรองเท้าที่มีได้ป้องกันการบาดเจ็บที่เท้า เช่น รองเท้าแตะ เป็นต้น นอกจากนี้เรื่องของการบรรทุกผู้โดยสารสิ่งของ เช่น เด็กเล็กที่อยู่ในอ้อมอกของผู้ขับขี่บ้าง เกาะท้ายบ้าง ซ้อนสามบ้าง ลักษณะของการนั่ง เช่น การนั่งคะแคงข้างแทน การนั่งคร่อมซึ่งมีความปลอดภัยสูงกว่า ความคุ้นเคยกับสภาพถนน การดื่มสุรา การใช้ยา สภาพร่างกาย ที่ไม่พร้อม เช่น ความหิว โรคประจำตัว เป็นต้นผู้ขับขี่ขาดความรับผิดชอบและขาดมารยาทในการใช้ถนนที่ดี ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม จะปฏิบัติต่อระเบียบก็ตามเมื่อมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจตราเข้มงวด และแม้ว่าผู้กระทำความผิดถูกจับกุม ก็ยังพยายามหลีกเลี่ยง ใช้ระบบอิทธิฤทธิ์ เป็นต้น

2) ปัญหาเกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น ไม่มีการกำหนดมาตรฐานที่จะออกมาใช้งาน หรือ มีสภาพบกพร่อง ขาดการตรวจสอบบำรุงรักษาก่อนการใช้งาน มักมีการดัดแปลงเพื่อความสวยงามไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น กระจกมองหลัง หมวกนิรภัย ตะแกรง คลุมเท้า ดัดแปลงท่อไอเสียก่อให้เกิดเสียงดัง ดัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อเร่งความเร็วขึ้น

### 3) ปัญหาที่เกี่ยวกับถนน

(1) ปัญหาการจราจรบนทางหลวง (นอกเมือง) ซึ่งประกอบไปด้วยสภาพทางเรขาคณิตทาง (geometric condition) ที่มีมาตรฐานการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัยในการขับขี่ทำให้มีความสะดวกในการเร่งความเร็ว นอกจากนี้ยังมีวัสดุที่นำมาใช้ทำผิวทาง โดยทั่วไปมักเป็นหินปูน ซึ่งมีค่าความฝืดต่ำกว่ามาตรฐาน จึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

(2) ปัญหาการจราจรในเมือง การออกแบบทางเรขาคณิตยังไม่มีความมาตรฐานที่แน่นอน โดยเฉพาะบริเวณทางแยก นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการจัดรอบเวลาที่เหมาะสมของสัญญาณไฟแยกการติดตั้งสัญญาณ

ไฟที่เหมาะสม สภาพการจราจรก็เป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่ง เช่น บนถนนมีปริมาณจราจรคับคั่งยวดยานบางคนใช้ความเร็วสูง เพื่อเร่งให้ไปถึงจุดหมาย อารมณ์ผู้ขับขี่หงุดหงิดหรือในสภาพการจราจรล่อลวงตัว รถสามารถวิ่งเร็ว อุบัติเหตุก็เกิดขึ้นได้เช่นกัน

#### 4. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัญหาด้านอุบัติเหตุการจราจรนั้น เป็นปัญหาสังคมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยใหญ่ ๆ 4 ประการตามที่กล่าวไปแล้วคือ ปัจจัยเกี่ยวกับคน ปัจจัยเกี่ยวกับทาง ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ และปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม การควบคุมป้องกันหรือแก้ไขปัญหาก็จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่ายในสังคมที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกัน หน่วยงานที่จะต้องรับผิดชอบนั้นประกอบด้วย

1) ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินงานด้านกฎหมาย ให้เกิดมาตรการทางสังคมที่เข้มแข็ง รวมทั้งร่วมวางระบบให้เกิดระเบียบปฏิบัติให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนให้ถูกวิธีเกี่ยวกับการขนส่งควบคุมการขนส่งต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพรถ ถนน ให้บุคคลมีการปฏิบัติอย่างถูกต้องในการใช้การจราจร

2) ด้านทางหลวงแผ่นดินและเส้นทางที่ประชาชนจะต้องใช้สัญจร ไปมาเพื่อการสร้างทางบำรุงทางให้อยู่ในสภาพดี เหมาะสม ลดสภาพที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3) ด้านการศึกษา เพื่อจะมาให้ความรู้ ให้การศึกษาแก่ประชาชน นักเรียนนักศึกษาในสถาบัน ให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ร่วมมือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในสังคม

4) ด้านสาธารณสุข ในการรับผิดชอบรักษาพยาบาลฟื้นฟูสภาพของผู้บาดเจ็บตลอดจนหาทางร่วมมือป้องกัน ควบคุม แก้ไขปัญหาด้านการจราจรมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น หน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจังปฏิบัติอย่างต่อเนื่องมีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน มีการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ร่วมกัน การแก้ไขปัญหาก็เป็นไปได้ โดยดำเนินการตามแนวทางการควบคุมและการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้

(1) การให้สุศึกษาและประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนให้ประชาชนเกิดความรู้ความเข้าใจ เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ที่จะก่อให้เกิดอันตรายได้ง่าย รวมทั้งจิตสำนึกของความปลอดภัยในการขับขี่รถให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มประชาชนในกลุ่มเสี่ยง เช่น การไม่ดื่มเหล้าหรือใช้ยาระงับประสาท ก่อนการใช้รถหรือเวลาขับรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับรถดี มีน้ำใจ รับผิดชอบต่อ ให้อภัย จิตใจสงบ เยือกเย็น ไม่ถือคณอง เป็นต้น ลักษณะการให้สุศึกษาและประชาสัมพันธ์นี้อาจทำได้ทั้งโดยตรงและทางอ้อมหรือโดยในระบบการศึกษาและนอกระบบการศึกษา กล่าวคือ

- ในระบบการศึกษา (formal education) โดยสถานศึกษาในทุกระดับตั้งแต่อนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา วิทยาลัย เป็นต้น ต่าง ๆ จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการซึ่งควรจะต้องเริ่มต้นที่ครูและอาจารย์ที่จะต้องมิจิตสำนึกและความรู้เกี่ยวกับปัญหาความรุนแรงตลอดจนสาเหตุ



ของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรเสียก่อน เมื่อครูอาจารย์เหล่านี้เกิดความรู้ความเข้าใจแล้วก็สามารถดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ ให้ความรู้แก่ผู้อื่นได้ ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างแก่นักเรียนได้สามารถจัดหลักสูตรในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างเหมาะสม จัดกิจกรรมภายในสถาบันเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การจัดประชุมอบรม นิทรรศการ บรรยาย จัดทำโครงการรณรงค์ในเรื่องความปลอดภัย การขับขี่รถอย่างถูกวิธี เป็นต้น

- นอกระบบการศึกษา (non - formal education) เป็นการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจและการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย โดยการใช้สื่อสารมวลชนต่าง ๆ เช่น การออกข่าวบทความ การโฆษณา จัดทำโปสเตอร์แผ่นพับ การจัด โครงการรณรงค์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุที่สาธารณะชน การใช้รถอย่างถูกวิธีเป็นต้นนอกจากนี้การตั้งพลังกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชนให้ตระหนักในปัญหาและความสูญเสีย แล้วมารวมกลุ่มรวมพลัง ร่วมมือกันหาทางแก้ไขควบคุมป้องกันปัญหาอุบัติเหตุปลุกระดมความคิด ในการขับขี่อย่างปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ

(2) การใช้มาตรการทางกฎหมายทางสังคม โดยข้อกำหนดหรือข้อบังคับ (enforcement) ทางจราจรที่จะให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ทั่วไป รวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ปรับปรุงกฎหมายที่ช่องโหว่ให้มีระเบียบแบบแผนที่ดีที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียได้ เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ การสมทวนกนิรภัย การบรรทุกเกินอัตราที่กำหนด การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดไว้ นอกจากนี้การที่รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมของประชาชนเป็นอย่างมาก อาจจะต้องมีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความรู้ ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน การขับขี่แก่ผู้ซื้อรถทุกราย เป็นต้น

(3) มาตรการเกี่ยวกับทางการดูแลสภาพเส้นทางที่ใช้ให้เหมาะสมคืออยู่เสมอ เช่น ลักษณะพื้นผิวการจราจรที่ไม่ก่อให้เกิดโอกาสของการประสบอุบัติเหตุได้ง่าย ความกว้างของถนนหนทาง การมีไหล่ทาง การดูแลสิ่งกีดขวาง การจัดระบบทางเท้า การมีสัญญาณจราจรที่เหมาะสมไว้เพื่อระมัดระวังในการขับขี่ การมีระบบวิศวกรรมต่าง ๆ ที่ดี การใช้ระบบไฟฟ้าสัญญาณ การเดินทางเดียวหรืออื่น ๆ

(4) มาตรการทางสิ่งแวดล้อม เป็นการดูแลในเรื่องทั่ว ๆ ไป ที่จะมีผลต่อการขับขี่รถแล้วเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น การดูแลปริมาณจราจรของเส้นทางจราจรให้เหมาะสม การปรับปรุงระบบการจราจรให้เหมาะสม การดูแลสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อการใช้ถนน เช่น ถนนที่ลื่น การมีน้ำท่วมขัง การมีต้นไม้บังตา เป็นต้น

(5) การศึกษาวิจัย เป็นหนทางที่จะให้ทราบถึงขนาดวิทยาของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นล้วนสามารถดำเนินการป้องกันแก้ไขได้อย่างตรงจุดขึ้นสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องปฏิบัติหลายด้านโดยหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมมือกัน การควบคุมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุการจราจรทั่วไปจึงจะเป็นไปอย่างได้ผลดี

## ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ในส่วนนี้จะนำเสนอความหมายของหมวกนิรภัย ชนิดของหมวกนิรภัย ประโยชน์ของหมวกนิรภัยและการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและขนาดที่พอดีกับศีรษะของผู้ใช้ ซึ่งมีรายละเอียดดังที่ จะได้อีกต่อไปนี้

### 1. ความหมายหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้า ในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกะโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิด อะครีโลไนไตรล์บิวตาไดอิน - สไตรีนเทอร์โพลีสเมอร์ จากการศึกษาพบว่า หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานไม่ทำให้ผู้สวมใส่ลดขอบเขตการมองเห็นในทางกว้าง และระดับเสียงที่ควรจะได้ยิน และไม่ทำให้เกิดจากเจ็บปวดคอเพิ่มขึ้น

### 2. ชนิดของหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยมี 3 ชนิด คือ

1) ชนิดครึ่งศีรษะแบบมาตรฐาน รูปร่างเหมือนกะลา เมื่อสวมหมวกจะคลุมศีรษะพอดี และมีสายรัดคางเพื่อสวมให้กระชับศีรษะสามารถป้องกัน ได้เฉพาะศีรษะบนเท่านั้นราคาประมาณ 200 - 650 บาท

2) ชนิดเต็มศีรษะแบบเต็มใบ เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกชนิดครึ่งศีรษะ ตัวหมวกยื่นต่ำลงมาคลุมท้ายทอยด้านหลัง และมุมกระดูกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคาง เป็นที่นิยมกันทั่วไป ราคาประมาณ 300 - 1,800 บาท

3) ชนิดเต็มหน้าแบบปิดเต็มหน้า เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้าตรงตำแหน่งตาเท่านั้น เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า เหมือนหมวกของนักรบ โบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขันและมีสายรัดคางสำหรับหมวกที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมรับประกันรับรอง ราคาประมาณ 800 - 8,000 บาท

### 3. การเลือกใช้หมวกนิรภัย

1) ควรใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (full shell) เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณหน้าได้ด้วย น้ำหนักเบา ราคาไม่แพงจนเกิน เหมาะสำหรับคนไทยและควรเลือกใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)

2) พื่นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในบุด้วยโพลีสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อควรจะต้องทดสอบโดยสวมหมวกและรัดสายรัดคางไว้ ทดลองผลัดตัวหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านั้นควรเลือกหมวกใบใหม่

3) ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ ถ้า สายรัดคาง ควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม

ขอหมวกควรมีสีสด หรือมีแถบสีคาดตัดไว้ เพื่อช่วยให้คนขับรถ และคนขี่รถจักรยานยนต์ข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น

4) หมวกนิรภัยและสายรัดคางไม่สามารถใช้งานได้ตลอดไป มีการเสื่อมตามอายุการใช้งาน ดังนั้นควรเปลี่ยนหมวกทุก 3 - 5 ปี หรือหากเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้ว ก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

#### 4. การสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย ควรสวมหมวกที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกแน่นกระชับกับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงจะสามารถลดอันตรายที่จะเกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไป จะหลุดออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทุกถ

#### กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

เป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับประชาชนทั่วประเทศเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีรายละเอียดดังที่จะได้กล่าวต่อไปนี้

##### 1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1) มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2) มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

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

1) มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

2) มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่

กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติบังคับ ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงบทบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใด ที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

3. พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นเฉพาะ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความใน (2) และ (3) ของมาตรา 2 แห่งพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2537 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

(1) ในท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(2) ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป

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

พ.ศ. 2522

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกรและคาง ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใส

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่าหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกร และด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคางในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส

“หมวกนิรภัยครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส

ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบและหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

กรณีที่ได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะได้รัดคางด้วยสายรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันไม่ให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ



## แผนพัฒนาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

แผนพัฒนาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2550 - 2554

แผนพัฒนาสำนักงานตำรวจแห่งชาติฉบับนี้มีความมุ่งหวังให้ข้าราชการตำรวจทุกคน ลูกจ้าง และพนักงานราชการทุกส่วนราชการในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีความรู้ความเข้าใจใน แนวคิด หลักการ และแนวทางการปฏิบัติอย่างมีแผน เป็นระบบ มีระเบียบ เพื่อที่จะได้พัฒนาตนเอง ครอบครัว หน่วยงาน และระบบงานให้มีความพร้อมสูงสุดในการที่จะปฏิบัติหน้าที่ตามพันธกิจหลัก ที่สำคัญยิ่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้บรรลุเป้าหมายสูงสุด คือ

- ความมั่นคงของชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์
- ความสงบสุขของสังคมและชุมชน
- ประสิทธิภาพสูงสุดในการรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชน

การปฏิบัติเพื่อให้แผนพัฒนาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ บรรลุเป้าประสงค์สูงสุด เป็นไปตามเจตนารมณ์ สอดคล้องกับนโยบายและแผนต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาไว้เป็นแผนหลัก 3 ด้าน ได้แก่

แผนพัฒนาตำรวจและครอบครัว ให้มีอุดมการณ์แห่งชีวิต มีรูปแบบที่ดีงาม และมีคุณภาพชีวิตที่ดี และเพื่อร่วมมือกัน ผสมงาน ประสานใจ ในการปฏิบัติงาน อาทิเช่น โครงการอบรมเพื่อสร้างเสริมสุขภาพและพลานามัย เป็นต้น

แผนพัฒนาองค์กร หน่วยงาน เพื่อพัฒนาโครงสร้างองค์กรให้มีความพร้อม สามารถรองรับการปฏิบัติงานให้บังเกิดประสิทธิภาพสูงสุด อาทิเช่น โครงการปรับปรุงกฎหมายเพื่อพัฒนากิจการตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย เพื่อพัฒนากิจการตำรวจจำนวน 4 ฉบับ ได้แก่

1. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่...) พ.ศ.... มีหลักการ คือการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๑๔๕ โดยให้อำนาจการพิจารณาคำสั่งไม่ฟ้องของพนักงานอัยการในจังหวัดอื่น เป็นของบัญชาการ หรือรองผู้บัญชาการ เพื่อให้การอำนวยความสะดวกธรรมเป็นไปโดยมีประสิทธิภาพ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

2. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่...) พ.ศ... มีหลักการ คือ กำหนดข้อมูลห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใด ในขณะที่รถเคลื่อนที่ และ การห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ความคิดของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา และปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคนสัตว์ สิ่งของ ขณะนี้ได้ผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

3. ร่างพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง (ฉบับที่...) พ.ศ... มีหลักการ คือ การเปลี่ยนแปลงผู้รักษาการตามกฎหมายจากเดิมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารราชการแผ่นดินในปัจจุบันรวมทั้งได้เสนอให้เปลี่ยนแปลงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคนเข้าเมือง จากเดิมปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

4. ร่างพระราชบัญญัติรักษาความปลอดภัยเอกชน พ.ศ... มีหลักการคือการควบคุมการประกอบธุรกิจและการประกอบอาชีพพนักงานรักษาความปลอดภัยให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ เป็นที่ยอมรับของประชาชนทั่วไป อีกทั้งเป็นการช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดอาญา รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชน ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแผนพัฒนาระบบงาน เพื่อพัฒนางานให้เป็นระบบที่ถูกต้อง ครอบคลุมการปฏิบัติในทุก ๆ ด้าน เหมาะสม ทันสมัย และมีคุณภาพ รวมทั้งสร้างความเข้าใจให้แก่ข้าราชการตำรวจ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ราชการได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์สูงสุดตามพันธกิจหลักที่สำคัญยิ่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังกล่าวข้างต้นดังที่จะได้กล่าวต่อไปตามลำดับ ดังนี้

- โครงการจัดชุดตำรวจชุมชนมวลชนสัมพันธ์ ออกพบปะทำกิจกรรมร่วมกับประชาชน
- โครงการขยายงานตำรวจชุมชนมวลชนสัมพันธ์ ให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อแสวงหาความร่วมมือและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
- โครงการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อาชญากรรม และยาเสพติด
- โครงการจัดหาอุปกรณ์สำหรับตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร
- โครงการกวาดขันวินัยจราจร และลดอุบัติเหตุ มีรายละเอียด ดังนี้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ตระหนักถึงปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรว่าเป็นเรื่องสำคัญและก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน โดยจากข้อมูลสถิติเมื่อปี 2549 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 12,691 ราย สูงเป็นสามเท่าของอัตราผู้เสียชีวิตจากการถูกฆาตกรรม ด้วยเหตุนี้เอง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้จัด โครงการรณรงค์กวาดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ ในพื้นที่นำร่อง 10 แห่ง จากพื้นที่ที่มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อประชากรหนึ่งแสนคนสูงสุดในเขตกองบัญชาการตำรวจภูธรภาคต่าง ๆ

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) ได้ศึกษาเรื่องการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้มีอายุ 35 ปีขึ้นไป มีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า ผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะมีการใช้หมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า ผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะมีการใช้หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ผู้มีรายได้ต่างกัน ผู้ที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยต่างกันจะมีการยอมรับหมวกนิรภัยต่างกัน

วิบูลย์ สุพุทธิธาดา และคณะ (2536) ได้ศึกษา เรื่องความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดระยอง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาชีพรับราชการจะมีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองจะมีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่หมวกนิรภัย ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามระดับการศึกษา และการได้รับข่าวสารมีผลต่อความรู้และเจตคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย

วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ (2539) ได้ทำการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความแตกต่างระหว่างความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์กับการสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ และระดับอายุ เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย บุคคลวัยหนุ่มสาวมีความคิดค่อนข้างชอบความตื่นเต้น สนุกสนาน และการเสี่ยงภัย ส่วนในวัยผู้ใหญ่จะตระหนักถึงความปลอดภัยมากกว่าและความแตกต่างระหว่างการศึกษ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับลักษณะการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างกัน การศึกษาที่ต่างกันจึงมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายแตกต่างกัน

เรณู คงสันทัต และคณะ (2540) ได้ศึกษาเรื่องความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสมุทรสงคราม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน แต่มีทัศนคติไม่แตกต่างกัน

งามนิษฐ์ ราชกิจ และคณะ (2541) ได้ศึกษาการสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุข ของประชาชนกลุ่มอายุ 15 - 59 ปี จังหวัดขอนแก่น พบว่า พฤติกรรมที่เป็นปัญหาสาธารณสุขได้แก่พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 38.50 ผู้โดยสาร ร้อยละ 18.80 พฤติกรรมการบริโภคอาหารและยาเสพติด พบว่า มีพฤติกรรมสูบบุหรี่ ร้อยละ 19.50 ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 45.90 มีการใช้สารเสพติด ร้อยละ 4.10 มีการตรวจสุขภาพประจำปี ร้อยละ 11.00 มีโรคประจำตัวร้อยละ 5.40 โรคที่พบมาก ได้แก่โรคความดันโลหิตสูง

ยุพา หงส์วะชิน (2542) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกลักษณะและวิธีการ คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเพศชาย ร้อยละ 52.90 มีอายุต่ำกว่า 25 ปี โดยมีอายุเฉลี่ย 22.88 ปี มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา สถานภาพโสด อาชีพรับจ้าง มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท และพบว่าเพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยระดับสูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความรู้เรื่องมาตรฐานอุตสาหกรรม และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเห็นว่าตำรวจเลือกปฏิบัติในการจับปรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย

ประพันธ์ บรรลุศิลป์ (2542) ศึกษาอุบัติเหตุบนท้องถนนจังหวัดมุกดาหาร พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 77.50 มีอายุระหว่าง 15 - 25 ปี ร้อยละ 44.80 มีการศึกษาระดับประถม ร้อยละ 52.80 เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในเดือนเมษายน ร้อยละ 18.00 ส่วนเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.70 รถยนต์ ร้อยละ 9.10 ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 95.00 ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 27.00 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดจากการขาดความระมัดระวัง ประมาณเกินเลื้อ ร้อยละ 58.80 ขับรถเร็ว ร้อยละ 33.70 เสพยา ร้อยละ 24.90

ร.ค.อ.เชิดชัย โชติสุทธิ (2543) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัยโดยคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าที่จะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และเห็นว่า การสวมหมวกนิรภัยมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย เนื่องจากสามารถคุ้มครองความปลอดภัยและช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ ส่วนกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันและบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นเหมาะสมดีแล้ว การเลือกซื้อหมวกนิรภัยมาใช้เป็นการคุ้มค้ำกับความปลอดภัยที่ได้รับทั้งการสวมหมวกนิรภัยก็ไม่ได้ทำให้เสียความคล่องตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ค่อยกวาดขันจับกุมในเรื่องหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอ

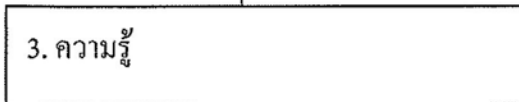
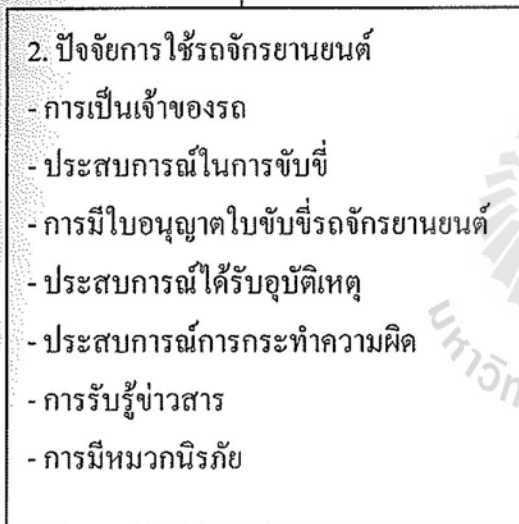
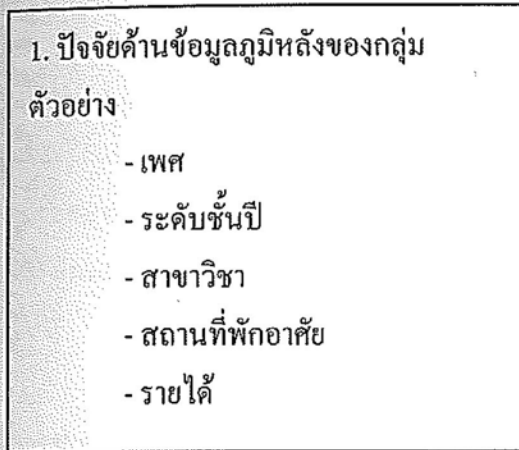
สำหรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รับรู้เรื่องหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยในระดับที่พอจะทำให้เกิดจิตสำนึกในการสวมใส่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะเลือกซื้อและเลือกใส่หมวกนิรภัยแบบเต็มใบและแบบปิดเต็มหน้า ส่วนแบบครึ่งใบนั้นส่วนมากจะเป็นผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้ใช้ ด้านพฤติกรรมและเงื่อนไขในการสวมหมวกนิรภัยพบว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งตลอดเวลาในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งและยังพบว่าผู้ที่โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ



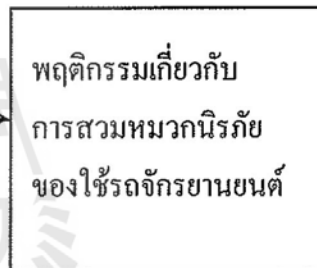
## กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย  
ได้ดังต่อไปนี้

### ตัวแปรต้น



### ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

### บทที่ 3

## วิธีดำเนินการศึกษา

### วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้จักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีและเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งจะได้นำเสนอถึงวิธีการศึกษา ได้แก่ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังกล่าวต่อไปนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่นำมาศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจำนวน 2,353 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ศึกษาได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ ยามานะ (Yamane)  $n = \frac{N}{1 + Ne^2}$  ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และระดับความคลาดเคลื่อน  $\pm 5%$  ที่ขนาดประชากร 100,000 คน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 333 คน เพื่อให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดตัวอย่างที่จะใช้จริง จำนวน 350 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับทั่วไป ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 6 ข้อ

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมี

### บทที่ 3

## วิธีดำเนินการศึกษา

### วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้จักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีและเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งจะได้นำเสนอถึงวิธีการศึกษา ได้แก่ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังกล่าวต่อไปนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่นำมาศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจำนวน 2,353 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ศึกษาได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ ยามาเน่ (Yamane)  $n = \frac{N}{1 + Ne^2}$  ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และระดับความคลาดเคลื่อน  $\pm 5\%$  ที่ขนาด

ประชากร 100,000 คน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 333 คน เพื่อให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดตัวอย่างที่จะใช้จริง จำนวน 350 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับทั่วไป ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 6 ข้อ

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมี



ตอนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยใช้สัมประสิทธิ์แอลฟา (alpha coefficient) ของครอ

นบาค (Cronbach)  $\alpha = \frac{K}{k-1} \left[ 1 - \frac{\sum S^2}{S^2} \right]$  ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.78

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง โดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 350 ชุด ในการแจกแบบสอบถามนั้นจะแจกให้กับกลุ่มนักศึกษาปริญญาตรีที่ชั้นปีที่ ๑ วิทยาลัยราชบัณฑิตในเขตมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลในการศึกษานับตั้งแต่เดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2555 รวมระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น 3 เดือน

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการจัดกระทำกับข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมดมาตรวจสอบดูว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้ตอบคำถามครบถ้วนสมบูรณ์ทุกข้อหรือไม่
2. ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป วิเคราะห์ด้วยความถี่ และร้อยละ
3. ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยความถี่ และร้อยละ
4. ตอนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย วิเคราะห์ด้วยความถี่ และร้อยละ
5. ตอนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
6. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ใช้การทดสอบไคแอสควร์ ( $\chi^2$  - test)

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ในครั้งนี้ ผู้วิจัยแบ่งการนำเสนอผลการวิจัยเป็น 4 ตอน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	208	59.4
หญิง	142	40.6
ชั้นปี		
ปีที่ 1	80	22.9
ปีที่ 2	107	30.6
ปีที่ 3	73	20.9
ปีที่ 4	58	16.6
อื่นๆ	32	9.1
สำนักวิชา		
วิศวกรรมศาสตร์	234	66.9
วิทยาศาสตร์	11	3.1
แพทยศาสตร์	53	15.1

## ตารางที่ 1 (ต่อ)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สำนักวิชา		
พยาบาลศาสตร์	4	1.1
เทคโนโลยีสังคม	24	6.9
เทคโนโลยีเกษตร	24	6.9
สถานที่พักอาศัย		
หอในมหาวิทยาลัย	254	72.6
หอนอกมหาวิทยาลัย	96	27.4
รายได้		
ต่ำกว่า 2,500 บาท	56	16
2,501-5,000 บาท	153	43.7
5,001 - 7,500 บาท	95	27.1
7,501 - 10,000 บาท	43	12.3
10,001 ขึ้นไป	3	0.9

จากตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล พบว่า ผู้แบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 59.4 ผู้กรอกแบบสอบถามชั้นปีที่ 2 มีจำนวนมากที่สุดร้อยละ 30.6 รองลงมาเป็นศึกษาชั้นปีที่ 1 ร้อยละ 22.9 ชั้นปีที่ 3 ร้อยละ 20.9 ชั้นปีที่ 4 ร้อยละ 16.6 และชั้นปีอื่นๆ ร้อยละ 9.1 โดยส่วนใหญ่สังกัดสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ ร้อยละ 66.9 รองลงมา สังกัดสำนักวิชา แพทยศาสตร์ เทคโนโลยีสังคม เทคโนโลยีการเกษตร และวิทยาศาสตร์ ร้อยละ 15.1, 6.9, 6.9, 3.1 และ 1.1 ตามลำดับ ที่พักอาศัยหอพักในมหาวิทยาลัยร้อยละ 72.6 และหอพักนอกมหาวิทยาลัย ร้อยละ 27.4 มีรายได้ต่อเดือน 2,501-5,000 บาท ร้อยละ 43 รองลงมาคือ 5,000-7,500 บาท ร้อยละ 27.1 มีรายได้ 7,501 - 10,000 บาท ร้อยละ 12.3 ต่ำกว่า 2,500 บาท ร้อยละ 16 และ 10,001 ขึ้นไป ร้อยละ 0.9

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้รถจักรยานยนต์

การใช้รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์		
เป็นเจ้าของ	240	68.6
ไม่เป็นเจ้าของ	110	31.4
ประสบการณ์ในการขับขี่		
ไม่เกิน 1 ปี	31	8.9
1 – 2 ปี	40	11.4
3 – 4 ปี	51	14.6
4 ปีขึ้นไป	228	65.1
การมีใบอนุญาตขับขี่		
ไม่มี	105	30
มี	228	65.1
มีแต่หมดอายุ	17	4.9
ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	136	38.9
เคย 1 ครั้ง	94	26.9
เคย 2 ครั้ง	55	15.7
เคย 3 ครั้ง	25	7.1
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	40	11.4
ประสบการณ์กระทำความผิด		
ไม่เคย	158	45.1
เคย 1 ครั้ง	147	42
เคย 2 ครั้ง	9	2.6
เคย 3 ครั้ง	36	10.3

## ตารางที่ 2 (ต่อ)

การใช้รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การรับรู้ข่าวสารความรู้		
เคย	318	90.9
ไม่เคย	32	9.1
สภาพการมีหมวกนิรภัย		
มี	319	91.1
ไม่มี	31	8.9

จากตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเองร้อยละ 68.6 และไม่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ร้อยละ 31.4 ส่วนมากเป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป ร้อยละ 65.1 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่ตั้งแต่ 3-4 ปี ประสบการณ์ในการขับขี่ตั้งแต่ 1-2 ปี ประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เกิน 1 ปี ในการขับขี่ ร้อยละ 14.6, 11.4 และ 8.9 ตามลำดับ ส่วนมากมีใบอนุญาตในการขับขี่ ร้อยละ 65.1 รองลงมาไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่ มีใบอนุญาตในการขับขี่แต่หมดอายุ ร้อยละ 30 และ 4.9 ตามลำดับ ส่วนมากเป็นผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.9 รองลงมาได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ครั้ง ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ครั้ง และได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 ครั้ง ร้อยละ 26.9, 15.7, 11.4 และ 7.1 ตามลำดับ ส่วนมากเป็นผู้ไม่เคยได้รับประสบการณ์การกระทำความผิด ร้อยละ 45.1 รองลงมาประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 1 ครั้ง ประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 3 ครั้ง ประสบการณ์การกระทำความผิด เคย 2 ครั้ง ร้อยละ 42, 10.3 และ 2.6 ตามลำดับ ส่วนมากได้รับความรู้ข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร้อยละ 90.9 และไม่เคยได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร้อยละ 9.1 เป็นผู้มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 91.1 และไม่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 8.9

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ความรู้ความเข้าใจ	ตอบถูก		ตอบผิด	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1) ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย	350	100	0	-
2) กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย	340	97.1	10	2.9
3) กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 39	291	83.1	59	16.9
4) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 500 บาท	240	68.6	110	31.4
5) ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน	161	46	189	54
6) กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	323	92.3	27	7.7
7) หมวกนิรภัยหมายถึงหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์	279	79.7	71	20.3
8) บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัยเช่นภิกษุสามเณรนักพรตนักบวชหรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใด	254	72.6	96	27.4
9) ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางให้แน่นพอประมาณทุกครั้ง	307	87.7	43	12.3
10) ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ถูกต้องมี 3 แบบคือ 1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ	316	90.3	34	9.7

ตารางที่ 4 คะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

คะแนน	จำนวน	ร้อยละ
1 - 4	2	0.6
5 - 6	43	12.3
7 - 8	129	36.9
9 - 10	176	50.2
รวม	350	100

จากตารางที่ 4 เมื่อพิจารณาคะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้คะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย 9 - 10 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 50.2 รองลงมา ได้คะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย อยู่ในช่วง 7 - 8 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 36.9 และได้คะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย 5 - 6 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 12.3

ตารางที่ 5 ระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
น้อยที่สุด	2	0.6
น้อย	43	12.3
มาก	129	36.9
มากที่สุด	176	50.2
รวม	350	100

จากตารางที่ 5 เมื่อพิจารณาระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.26 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 36.9 และมีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 12.3

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 6 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ

สถานการณ์	พฤติกรรม (จำนวน)				X	S.D.	ความหมาย	อันดับ
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม				
1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	271	66	4	9	3.71	0.62	เหมาะสม	7
2. เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	285	58	4	3	3.79	0.49	เหมาะสม	2
3. เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	216	96	24	14	3.47	0.79	เหมาะสม	11
4. เมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะสวมหมวกนิรภัย	325	18	5	2	3.9	0.39	เหมาะสม	1
5. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจท่านจะสวมหมวกนิรภัย	291	34	18	7	3.74	0.65	เหมาะสม	5
6. เมื่อท่านมีเด็กเล็กเป็นผู้โดยสารท่านจะสวมหมวกนิรภัย	284	54	10	2	3.77	0.52	เหมาะสม	4
7. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านท่านจะสวมหมวกนิรภัย	280	65	2	3	3.78	0.49	เหมาะสม	3
8. เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางไม่สะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัย	209	88	27	26	3.37	0.91	เหมาะสม	12



ตารางที่ 6 (ต่อ)

สถานการณ์	พฤติกรรม (จำนวน)				X	S.D.	ความหมาย	อันดับ
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม				
9. เมื่อท่านต้องเดินทาง ในขณะสภาวะร่างกาย ไม่สมบูรณ์ เช่น มีความ เหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	244	82	16	8	3.61	0.69	เหมาะสม	9
10. เมื่อท่านจำเป็นต้อง เดินทางในขณะฝนตก ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	268	53	16	13	3.65	0.74	เหมาะสม	8
11. เมื่อท่านเดินทางใน ช่วงเวลากลางคืน ขณะขับรถจักรยานยนต์ ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	253	49	31	17	3.54	0.85	เหมาะสม	10
12. ในช่วงเวลารีบเร่งหรือ เร่งด่วนขณะขับ รถจักรยานยนต์ท่านจะ สวมหมวกนิรภัย	278	52	14	6	3.72	0.62	เหมาะสม	6
ภาพรวม					3.59	0.65	เหมาะสม	

จากตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ พบว่า  
ในภาพรวม นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีเทคโนโลยี มีพฤติกรรม  
ในการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 7 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการเป็นเจ้าของรถ

การเป็นเจ้าของรถ	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					$\chi^2$	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	รวม		
เป็นเจ้าของ	197	29	10	4	240	6.35	0.09
ไม่เป็นเจ้าของ	94	5	8	3	110		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการเป็นเจ้าของรถ พบว่า มี 240 คน ที่เป็นเจ้าของรถ โดยที่ 197 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม รองลงมาคือ 29 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม สำหรับผู้ที่ไม่เป็นเจ้าของรถ มีทั้งสิ้น 110 คน โดยที่ 94 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 8 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างไม่เหมาะสม

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการเป็นเจ้าของรถ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 6.35 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.09 ซึ่งมากกว่า 0.05 ดังนั้นพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการเป็นเจ้าของรถ ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 8 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ในการ  
ขับซึ่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					X <sup>2</sup>	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่ เหมาะสม	ไม่ เหมาะสม	รวม		
ไม่เกิน 1 ปี	28	3	0	0	31	17.16	0.046
1 - 2 ปี	36	1	2	1	40		
3 - 4 ปี	39	11	0	1	51		
4 ปีขึ้นไป	188	19	16	5	228		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 8 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ พบว่า มี 31 คน มีประสบการณ์ไม่เกิน 1 ปี โดยที่ 28 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มี 40 คน ที่มีประสบการณ์ 1 - 2 ปี โดยที่ 36 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มี 51 คน ที่มีประสบการณ์ 3 - 4 ปี โดยมี 39 คนที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 11 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม มี 228 คนที่มีประสบการณ์ 4 ปีขึ้นไป โดยมี 188 คน ที่มีพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 19 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 17.16 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.046 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการมีประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นั่นคือ ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่มีความรู้ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 9 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีใบอนุญาตขับขี่

การมีใบอนุญาตขับขี่	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					$X^2$	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	รวม		
ไม่มี	88	8	7	2	105	2.84	0.83
มี	190	23	10	5	228		
มีแต่หมดอายุ	13	3	1	0	17		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีใบอนุญาตขับขี่พบว่า มี 105 คน ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยที่ 88 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มี 228 คน ที่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยที่ 190 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 23 คน ที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม และมี 17 คน ที่มีใบอนุญาตขับขี่แต่หมดอายุ

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ค่า  $X^2$  มีค่าเท่ากับ 2.84 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.83 ซึ่งมากกว่า 0.05 ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการมีใบอนุญาตขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

### บทที่ 3

## วิธีดำเนินการศึกษา

### วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้จักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีและเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งจะได้นำเสนอถึงวิธีการศึกษา ได้แก่ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังกล่าวต่อไปนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่นำมาศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจำนวน 2,353 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ศึกษาได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ ยามานะ (Yamane)  $n = \frac{N}{1 + Ne^2}$  ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และระดับความคลาดเคลื่อน  $\pm 5%$  ที่ขนาด

ประชากร 100,000 คน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 333 คน เพื่อให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดตัวอย่างที่จะใช้จริง จำนวน 350 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับทั่วไป ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 6 ข้อ

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีลักษณะเป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมี

ตารางที่ 11 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์การ  
กระทำความผิด

ประสบการณ์การ กระทำความผิด	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					$X^2$	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่ เหมาะสม	ไม่ เหมาะสม	รวม		
ไม่เคย	145	4	6	3	158	23.86	0.005
เคย 1 ครั้ง	113	20	11	3	147		
เคย 2 ครั้ง	7	2	0	0	9		
เคย 3 ครั้ง	26	8	1	1	36		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์การกระทำความผิด พบว่า มี 158 คน ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิด โดยที่ 145 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม รองลงมาคือ 6 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างไม่เหมาะสม มี 147 คน ที่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิด 1 ครั้ง โดยที่ 113 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 20 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม มี 9 คน ที่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิด 2 ครั้ง โดยที่ 7 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 8 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม มี 36 คน ที่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิด 3 ครั้ง โดยที่ 26 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 8 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสบการณ์การกระทำความผิด พบว่าค่า  $X^2$  มีค่าเท่ากับ 23.86 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ดังนั้นพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและประสบการณ์การกระทำความผิดมีความสัมพันธ์กันอย่างน้อยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 12 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับประสิทธิภาพการ  
ใบอนุญาตขับขี่

การมีใบอนุญาต ขับขี่	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					$X^2$	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่ เหมาะสม	ไม่ เหมาะสม	รวม		
เคย	261	32	18	7	318	3.43	0.33
ไม่เคย	30	2	0	0	32		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการรับรู้ข่าวสาร พบว่า มี 318 คน ที่เคยได้รับรู้ข่าวสาร โดยที่ 261 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 32 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม มี 32 คน ไม่เคยได้รับรู้ข่าวสาร โดยที่ 30 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 2 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการรับรู้ข่าวสาร พบว่า ค่า  $X^2$  มีค่าเท่ากับ 3.43 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.33 ซึ่งมากกว่า 0.05 ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 13 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีหมวกนิรภัย

การมีหมวก นิรภัย	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย					$\chi^2$	Sig.
	เหมาะสม	ค่อนข้าง เหมาะสม	ค่อนข้าง ไม่ เหมาะสม	ไม่ เหมาะสม	รวม		
มี	271	32	11	5	319	25.27	0.00
ไม่มี	20	2	7	2	32		
รวม	291	34	18	7	350		

\* $p < 0.05$

จากตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีหมวกนิรภัย พบว่า มี 319 คน ที่มีหมวกนิรภัย โดยที่ 271 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมา คือ 32 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม มี 32 คน ไม่มีหมวกนิรภัย โดยที่ 20 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม รองลงมาคือ 7 คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ค่อนข้างไม่เหมาะสม

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกับการมีหมวกนิรภัย พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 25.27 และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นั่นคือ ผู้ที่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง มีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง



## ตารางที่ 14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ปฏิเสธ	ยอมรับ
1. การเป็นเจ้าของรถมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	✓	
2. ประสบการณ์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี		✓
3. การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	✓	
4. ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี		✓
5. ประสบการณ์การกระทำความผิดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี		✓
6. การรับรู้ข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	✓	
7. การมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี		✓

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษา เรื่อง ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณี นักศึกษาผู้ใช้จักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้ใช้กลุ่มตัวอย่าง จาก นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จำนวน 350 คน โดย เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น แบบสอบถามมีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.78 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ยร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคแอสควร์ ( $\chi^2$  - test)

#### สรุปผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่านักศึกษา ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างศึกษา เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง เรียนอยู่ชั้นปีที่ 2 ส่วนใหญ่สังกัดสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ พักอาศัยอยู่หอพักในมหาวิทยาลัยมีรายได้เฉลี่ยที่ ระหว่าง 2,501-5,000 บาท

2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ส่วนมากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.2 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับ มาก คิดเป็นร้อยละ 36.9 และมีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 12.3

3. ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ พบว่าในภาพรวม นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสมกับสถานการณ์ที่ทางผู้วิจัยกำหนดขึ้น

4. ผลการทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพในการขับขี่ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพการกระทำความผิดและปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 ส่วนปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่และปัจจัยด้านการรับรู้

ข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

### อภิปรายผล

1. ผลการวิจัย พบว่า ส่วนมากนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.2 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 36.9 มีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 12.3 และมีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับน้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 0.6 ทั้งนี้ เนื่องจากไม่มีหน่วยงานใดที่มารับผิดชอบอย่างจริงจังในการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ ถ้าหากจัดทำกรประชาสัมพันธ์และรณรงค์ ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ ได้รับรู้ และเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายข้อบังคับในการสวมหมวกนิรภัย และตระหนักถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย อย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529, หน้า 61) พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยต่างกัน จะมีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยต่างกัน เฉลิมกิต เพชรรักษ์ (2544, หน้า 21) พบว่าการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นตัวแปรสำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อการยอมรับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย วันศิริ เจาตระกูล (2546, หน้า 109) พบว่า การโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ ทำให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย และตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย

2. ผลการวิจัย พบว่า ในภาพรวมนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศชายและกำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 2 ซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางไปเรียนเป็นประจำ ประกอบกับการที่ ทางฝ่ายวินัยส่วนกิจการนักศึกษาได้มีตรวจจับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างเข้มงวดทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎหมายสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ที่มีความตื่นตัว ตระหนักถึงความสำคัญและมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของยุพา หงส์วะชิน (2542, หน้า 75) พบว่า เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง เฉลิมกิต เพชรรักษ์ (2544, หน้า 35) พบว่า เพศชาย จะใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพศชายมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มอายุ 21 - 30 ปี และกลุ่มอายุ 31 - 40 ปีจะมีพฤติกรรมการสวม

หมวกนิรภัยก่อนข้างสูง กลุ่มผู้ประกอบอาชีพรับจ้าง/ พนักงานบริษัทที่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยสูง ภูมิปริษา เผ่าปิ่นดา (2546, หน้า 56) พบว่า ปัจจัยด้านอายุระดับการศึกษา รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย

3. ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุประสบการณ์การกระทำความผิดและการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ทั้งนี้ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากทางมหาวิทยาลัยมีการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างเข้มงวดทำทั้งผู้ที่เป็นเจ้าของรถและไม่เป็นเจ้าของรถต้องสวมหมวกนิรภัย วิจิตรบุญยะ โหตระ และคณะ (2539, หน้า 60)พบว่าความแตกต่างระหว่างความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความแตกต่างเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์จึงพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยที่ดีตามไปด้วย

ส่วนปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่สูง จะมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยก่อนข้างจะทุกครั้ง เนื่องจากมีการสั่งสมประสบการณ์ในการขับขี่ รู้ว่าควรจะขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย ตลอดจนได้รับความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย เป็นระยะเวลาที่ต่อเนื่องยาวนาน ทำให้ตระหนักถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยที่มีต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และโทษภัยของการฝ่าฝืนกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องผลการวิจัยของ เรณู คงสันทัด และคณะ (2540, หน้า 81) พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้ต่อกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

#### ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณี นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยมากที่สุดและมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และผลการทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ปัจจัยด้านประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำความผิดและปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนปัจจัยปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ และปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสาร ไม่มี

ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จากการค้นพบดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

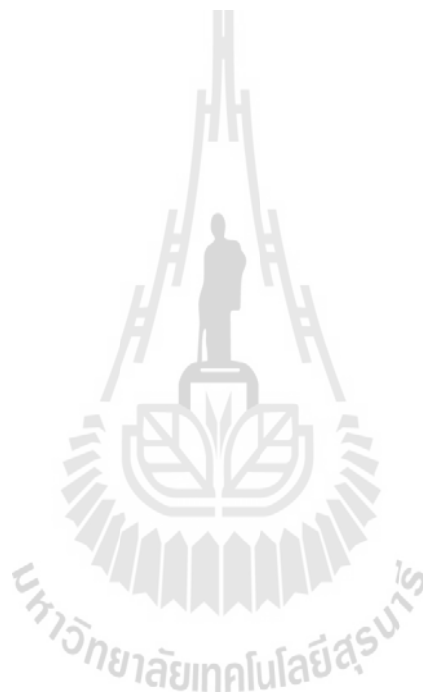
1. มหาวิทยาลัยควรพิจารณาระเบียบข้อบังคับใช้การสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งเพิ่มมาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจน เค็ดขาด สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม
2. มหาวิทยาลัยควรเพิ่มงบประมาณในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยให้กว้างขวาง ครอบคลุม ทุกภูมิภาค ทั้งในส่วนกลางและในส่วนท้องถิ่น เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยและบทลงโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืน ตลอดจนตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว

#### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในฐานะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย ควรเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัด โดยดำเนินการอย่างมีระบบ เป็นขั้นตอน สม่ำเสมอและเสมอภาค ในทุกกรณี โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ
3. ด้านการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการควรบรรจุกฎหมายจราจรและกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยลงในหลักสูตร ตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย โดยอาจจะแทรกอยู่ในหลักสูตรวิชาสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิต หรือพัฒนาเป็นหลักสูตรวิชาใหม่เกี่ยวกับกฎหมายพื้นฐานสำหรับการดำรงชีวิต ทั้งนี้เพื่อเป็นการปลูกฝังความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าวและสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย ตลอดจนความรับผิดชอบต่อตนเองและผู้อื่นตั้งแต่ปฐมวัย
4. ด้านสื่อสารมวลชน ควรมีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ได้มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างทั่วถึง โดยผ่านทางสื่อต่าง ๆ อาทิ วิทยุ, โทรทัศน์, หนังสือพิมพ์, บทความ, ป้ายโฆษณา, ไปสเตอร์แผ่นพับ, สื่อสิ่งพิมพ์รูปแบบต่าง ๆ ตลอดจนการจัดกิจกรรมเพื่อการรณรงค์ทางสังคม เป็นต้น
5. ด้านการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค กระทรวงอุตสาหกรรม ควรมีมาตรการในการกำกับดูแล และควบคุมมาตรฐานในการผลิตรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

### ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้และการตระหนักถึงความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
3. สาขาวิศวกรรมขนส่งควรส่งเสริมให้นักศึกษามีบทบาทในการรณรงค์ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และศึกษาแก้ไขปัญหาการสวมหมวกนิรภัยสำหรับนักศึกษาในเขตมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



## บรรณานุกรม

- งามนิคย์ ราชกิจ และคณะ. (2541). การสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี จังหวัดขอนแก่น. กรุงเทพฯ: กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข.
- งามนิคย์ ศรีพรหม. (2541). การสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15 - 59 ปี จังหวัดเชียงราย. เชียงราย: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย.
- เฉลิมกิจ เพชรรักษ์. (2544). พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอไทรงาม จังหวัดกำแพงเพชร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขามนุษยศาสตร์, คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก.
- ชวาล แพ้ตนกุล. (2546). ความรู้และการรับรู้. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์.
- เชิดชัย โชติสุทธิ, ร.ต.อ. (2543). ทักษะและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน. ภาคนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ประพันธ์ บรรลุศิลป์. (2542). อุบัติเหตุบนท้องถนนในจังหวัดมุกดาหาร. มุกดาหาร: สำนักงานสาธารณสุขมุกดาหาร.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2538). การพัฒนารูปแบบการประเมินประสิทธิภาพองค์การของวิทยาลัยพยาบาล สังกัดกระทรวงสาธารณสุข. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522. (2522, 19 มกราคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96, (ตอนที่ 211). หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522. (2522, 29 มกราคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96, (ตอนที่ 8). หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522. (2535, 14 กันยายน). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 109, (ตอนที่ 96). หน้า 5 - 6.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2537. (2537, 31 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 111, (ตอนที่ 64 ก). หน้า 15.
- มาโนช เวชพันธ์. (2532). การมีส่วนร่วมทางการเมือง ของข้าราชการประจำ : ศึกษาเปรียบเทียบข้าราชการพลเรือน ทหารและตำรวจ. ม.ป.ท.
- ยุภา หงส์วณิชิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองละเซิงเทรา. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารกฎหมายการแพทย์

และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

- เรณู คงสันทัด และคณะ. (2540). การศึกษาความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม. สมุทรสงคราม: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม.
- วันศิริ เจาตระกูล. (2546). การศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ. (2539). รายงานการวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: กระทรวงสาธารณสุข.
- วิชัย วงศ์ใหญ่. (2537). กระบวนการพัฒนาหลักสูตร และการเรียนการสอน. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- วิบูลย์ สุพุทธิธาดา และคณะ. (2536). การศึกษาความรู้และเจตคติหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดระยอง ปี 2536. ระยอง: ฝ่ายเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลระยอง.
- วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. (2529). การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังแวดล้อม, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สมบูรณ์ เตชะธีราวัฒน์ และคณะ. (2546). โครงการนำร่องการแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จังหวัดเชียงราย ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2546. ม.ป.ท.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2550 -2555. (รายงานฝ่ายทะเบียนประจำปี 2555) นครราชสีมา : สำนักงานขนส่งจังหวัด
- สำนักงานข่าวแห่งชาติ.(2555). Online:( <http://thainews.prd.go.th>)
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2550 – 2555. (2555. รายงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สุจิตรา ทัดเที่ยง. (2535). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์การแพทย์ และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- โสภา ชูพิชัยกุล และ อรทัย ชื่นมณุษย์. (2543). จิตวิทยาสังคม. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: อรุณสภา.
- อนันต์ ศรีโสภา. (2545). พุทธิปัญญา. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- อนุชา เทวราชสมบูรณ์. (2545). การจัดการความรู้. พิษณุโลก: ศูนย์พัฒนาองค์ความรู้

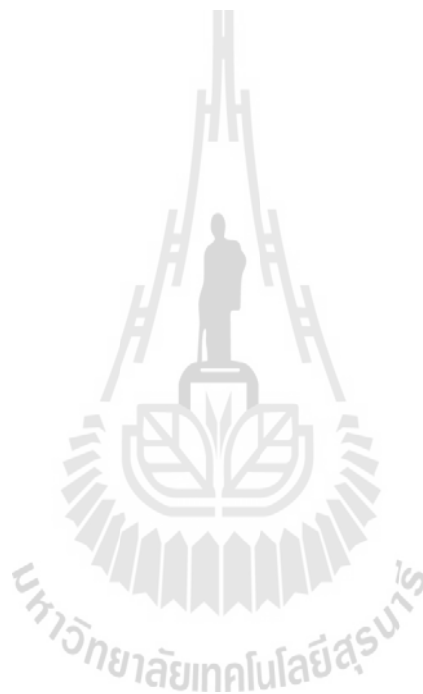


ทางการศึกษา สำนักผู้ตรวจราชการ ประจำเขตตรวจราชการที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก.  
 อักษร สวัสดิ์. (2542). *ความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของ  
 นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย : กรณีศึกษาในเขตบางกะปิ กรุงเทพฯ. ภาคนิพนธ์  
 ศิลปะศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิต  
 พัฒนบริหารศาสตร์.*

Bloom, B. S. (1956). *Taxonomy of educational objectives, the classification of educational goals  
 Handbook I : Cognitive Domain.* New York: McKay.

Carter, V. G. (1973). *Thery of Knowledge.* New York: Garland.

Good, C. V. (1973). *Dictionary of Education.* New York: McGraw - Hill Book Co.



ภาคผนวก





## แบบสอบถามความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมกำรสวมหมวกนิรภัย

ของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน (...) ที่ตรงกับข้อความตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านเอง

#### 1. เพศ

- (...) 1. ชาย  
 (...) 2. หญิง

#### 2. อายุ

- (...) 1. ต่ำกว่า 20 ปี  
 (...) 2. 21 - 25 ปี  
 (...) 3. 26 - 30 ปี  
 (...) 4. มากกว่า 30 ปีขึ้นไป

#### 3. ชั้นปี

- (...) 1. ชั้นปีที่ 1                      (...) 2. ชั้นปีที่ 2  
 (...) 3. ชั้นปีที่ 3                      (...) 4. ชั้นปีที่ 4  
 (...) 5. อื่นๆ.....

#### 4. สำนักวิชา

- (...) 1. วิศวกรรมศาสตร์                      (...) 2. วิทยาศาสตร์  
 (...) 3. แพทยศาสตร์                      (...) 4. พยาบาลศาสตร์  
 (...) 5. เทคโนโลยีสังคม                      (...) 6. เทคโนโลยีเกษตร

#### 5. สถานที่พักอาศัย

- (...) 1. หอใน  
 (...) 2. หอนอก

#### 6. รายได้ต่อเดือน (รวมเงินค่าใช้จ่ายที่ได้รับจากผู้ปกครอง)

- (...) 1. ต่ำกว่า 2,500 บาท                      (...) 2. 2,501-5,000 บาท  
 (...) 3. 5,001 - 7,500 บาท                      (...) 4. 7,501 - 10,000 บาท  
 (...) 5. 10,001 ขึ้นไป

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน (...) ที่ตรงกับข้อความที่เป็นจริงมากที่สุด

1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ ท่านเป็นเจ้าของเองหรือไม่ (การเป็นเจ้าของรถ)
 

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

(...) 1. ไม่เกิน 1 ปี      (...) 2. 1 - 2 ปี

(...) 3. 3 - 4 ปี      (...) 4. 4 ปีขึ้นไป
3. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ (การมีใบอนุญาตขับขี่)
 

(...) 1. ไม่มี      (...) 2. มี

(...) 3. มีแต่หมดอายุ
4. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ)
 

(...) 1. ไม่เคย      (...) 2. เคย 1 ครั้ง

(...) 3. เคย 2 ครั้ง      (...) 4. เคย 3 ครั้ง

(...) 5. เคยมากกว่า 3 ครั้ง
5. ท่านเคยถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยหรือไม่ (ประสบการณ์การกระทำความผิด)
 

(...) 1. ไม่เคย      (...) 2. เคย 1 ครั้ง

(...) 2. เคย 2 ครั้ง      (...) 3. เคย 3 ครั้ง

(...) 4. เคยมากกว่า 3 ครั้ง
6. ท่านเคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยหรือไม่ (การรับรู้ข่าวสาร)
 

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

(...) 1. มี      (...) 2. ไม่มี

ส่วนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดอ่านแล้วพิจารณาข้อความต่อไปนี้แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความรู้

ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยของท่านมากที่สุด

คำถาม	ใช่	ไม่ใช่
1) ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย		
2) กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย		
3) กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 39		
4) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 500 บาท		
5) ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน		
6) กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น		
7) หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์		
8) บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัยเช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใด		
9) ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องคาดสายรัดคางให้แน่นพอประมาณทุกครั้ง		
10) ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ถูกต้องมี 3 แบบ คือ 1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ		

#### ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดอ่านแล้วพิจารณาข้อความต่อไปนี้แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของท่านมากที่สุด

พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของท่าน	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ค่อนข้างไม่เหมาะสม	ไม่เหมาะสม
1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
2. เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
3. เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
4. เมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
5. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
6. เมื่อท่านมีเด็กเล็กเป็นผู้โดยสารท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
7. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
8. เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางไม่สะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
9. เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะสภาวะร่างกายไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหนื่อยเมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
10. เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
11. เมื่อท่านเดินทางในช่วงเวลากลางคืนขณะขับรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				
12. ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย				

## ประวัติย่อของผู้ศึกษา

ชื่อ – สกุล	นายณัฐพงษ์ จันทร์ขวา
วัน เดือน ปีเกิด	25 เมษายน 2531
สถานที่เกิด	จังหวัดลำพูน
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	49 หมู่ที่ 7 ตำบลแม่ลาน อำเภอลี้ จังหวัดลำพูน 51110
การศึกษา	
พ.ศ. 2543	ประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนบ้านหนองมะลือห้วยทรายขาว อำเภอลี้ จังหวัดลำพูน
พ.ศ. 2549	มัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนนาทรายวิทยาคม อำเภอลี้ จังหวัดลำพูน
พ.ศ. 2550-ปัจจุบัน	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา



ศูนย์บรรณสารและสื่อการศึกษา  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี