



## รายงานการศึกษา

เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่  
ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว  
Factors related to behavior of helmet wearing of official and authorities  
in Sa Kaeo City Hall

จัดทำโดย

นายจีระศักดิ์ บุตรด้วง  
รหัสประจำตัวนักศึกษา 04

เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาอบรม  
หลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15  
ระหว่างวันที่ 7 มกราคม 2562 - 5 เมษายน 2562  
ปีงบประมาณ 2562

สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

## คำนำ

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้วฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยส่วนบุคคลหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยเป็นการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้วฉบับนี้ สามารถนำไปใช้ในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการใช้หมวกนิรภัย รวมทั้งส่งเสริมสุขภาพผู้ขับขี่ให้ปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อไป

จีระศักดิ์ บุตรด้วง  
นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 15  
เมษายน 2562

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว” ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยดี ด้วยความช่วยเหลืออย่างดีจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กังสดาล เขาว์วัฒนกุล ดร.ชัยรัตน์ วงศ์กิจรุ่งเรือง อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ดร.ปนัดดา ภูเจริญศิลป์ และนางวชรพร เพชรสุวรรณ คณะกรรมการตรวจงานวิจัย ที่ได้เสียสละเวลาให้คำปรึกษาและให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาตลอดจนเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ นายวิจิต ชาติไพสิฐ ผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว นายภราดล รุ่งโรจน์ธีระ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว นางสาววรรณวิมล สุรินทร์ศักดิ์ ที่ให้ความกรุณาเสียสละเวลา ในการให้ข้อมูล ข้อคิดเห็นต่างๆ

สุดท้ายขอขอบพระคุณและคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิประสาทวิชา ตลอดระยะเวลาที่ฝึกอบรม ขอขอบคุณสถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่เป็นแหล่งข้อมูลด้านวิชาการ และกลุ่มตัวอย่าง จนทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี

จิระศักดิ์ บุตรด้วง  
นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 15  
เมษายน 2562

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษา “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว” ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ประชากรที่ทำการศึกษาคือ ข้าราชการและลูกจ้างที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานราชการภายในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งเพศหญิง และเพศชาย จำนวน 184 คน ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคสแควร์ และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < 0.05$ ) ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด การมีหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ ) ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับขี่

ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการใช้หมวกนิรภัย รวมทั้งส่งเสริมสุขภาพผู้ขับขี่ให้ปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อไป

## สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
ขอบเขตของการศึกษา	2
ประโยชน์ที่ได้รับในการศึกษา	2
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	
ส่วนที่ 1 แนวคิด ทฤษฎี และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3
ส่วนที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
กรอบแนวคิดในการศึกษา	11
นิยามศัพท์ปฏิบัติการ	12
<b>บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย</b>	
ประชากร	14
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	14
การตรวจสอบเครื่องมือ	15
การเก็บรวบรวมข้อมูล	15
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์	16

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

### บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 17

การแปลความหมาย 17

ข้อมูลสภาพทั่วไปปัจจัยส่วนบุคคล 17

### บทที่ 5 บทสรุปและอภิปรายผล

สรุปผลการศึกษา 26

การอภิปรายผล 27

ข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปใช้ 29

### บรรณานุกรม

#### ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสอบถาม

ภาคผนวก ข แบบเสนอโครงร่างการศึกษาวิจัยส่วนบุคคล (Proposal)

ภาคผนวก ค ประวัติผู้วิจัย

## สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล	17 - 18
ตารางที่ 2 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์	19 - 20
ตารางที่ 3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ หมวกนิรภัย	20 - 21
ตารางที่ 4 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย (N = 184)	21
ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย	22 - 23
ตารางที่ 6 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสิทธิภาพ เกิดอุบัติเหตุ ประสิทธิภาพทำความผิด และการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว	24
ตารางที่ 7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสพการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	25
ตารางที่ 8 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว	25

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ข้อมูลสถิติจราจรโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติปี พ.ศ.2547 – พ.ศ.2550 พบว่ารถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยสูงขึ้นถึง ร้อย ละ 41 จากจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ทั้งหมดแยกตามประเภทยานพาหนะ และการบาดเจ็บของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ พบว่า แขนขาเป็นอวัยวะที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด แต่อวัยวะที่บาดเจ็บรุนแรงและเป็นสาเหตุสำคัญของการตาย คือ ศีรษะและใบหน้า (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , 2551) การบาดเจ็บดังกล่าวทำให้เกิดมูลค่า ความเสียหายทางเศรษฐกิจ ทั้งการสูญเสียรายได้ที่สูญเสียไปตลอดชีวิตของผู้เสียชีวิต นอกจากนี้ยังมี ความสูญเสียด้านอื่นๆ ที่ไม่สามารถคำนวณความเสียหายออกมาเป็นเงินได้ เช่น ผลกระทบต่อจิตใจ ของผู้บาดเจ็บ ผู้พิการ และผลกระทบต่อครอบครัว และสังคมของผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าสาเหตุการตายเป็นลำดับต้นๆ ที่เป็นปัญหาจราจร สถิติผู้เสียชีวิตบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (ศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนน, 2551) เกิดอุบัติเหตุจำนวน 858 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 74 คน บาดเจ็บ 950 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาแล้วขับ ร้อยละ 46.97 รองลงมา ได้แก่ ขับรถเร็ว ร้อยละ 24.13 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.42 รองลงมา ได้แก่ รถปิกอัพ ร้อยละ 7.23 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนทางตรงของถนนนอกเขตทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 70.05 ในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด เวลา 16.01-20.00 น. ร้อยละ 31.7 ตามมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนยานพาหนะที่เรียกตรวจ พบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 9.06 รองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 3.58 ร้อยละของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ ได้แก่ ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 34.31 รองลงมา ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 32.62 จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะถูกพุ่งลอยไปข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะกระแทกวัตถุข้างหน้ามีมากทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ส่งผลให้เกิดความพิการ และอันตรายต่อชีวิตได้ หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดี จากสถิติพบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะมากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยถึง 2-3 เท่า ดังนั้นประเทศไทยควรต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหานี้โดยเร็วที่สุด และป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เพื่อลดความสูญเสียในด้านต่างๆ รัฐบาลได้มีมาตรการหลายรูปแบบรูปแบบหนึ่ง คือ รัฐบาลกำหนดนโยบายออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ มีการศึกษาวิจัยในหลายประเทศ พบว่า การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการตาย หรือการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญของผู้บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมากถึง ร้อยละ 86.21



จากข้อมูลข้างต้น กระทรวงมหาดไทยจึงให้ความสำคัญกับมาตรการการป้องกัน แก้ไขปัญหา โดยให้ผู้ขับขี่เคารถพจนวจจรอยางเครงครัด รวมทั้งการสงเสริมใหม่การสวมหมวกนิรภัย โดยกระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่ และคนโดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะรวมทั้งการทำให้ประชาชนหันมาเห็นความสำคัญ และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ เนื่องจากหมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้นควรที่จะสงเสริม รมรงค์ และประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ทุกครั้ง ทั้งนี้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีภารกิจหลักสำคัญในการดูแลอุบัติเหตุทางถนน ป้องกันภัยที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุจากรถทุกชนิดรวมถึงรถจักรยานยนต์ ที่พบว่าในแต่ละวันมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก และสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว และเพื่อหาแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุดังกล่าว

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว
2. เพื่อศึกษาข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว จำนวน 184 คน ทำการเก็บข้อมูลในเดือนกุมภาพันธ์ 2562

## 1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทราบถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว
2. ทราบถึงข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว
3. ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว” การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ทำการรวบรวม และประมวลเอกสารต่างๆ โดยแยกออกเป็นแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อ ดังนี้

- 2.1 แนวคิด ทฤษฎี และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.3 กรอบแนวคิดในการศึกษา
- 2.4 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

#### 2.1 แนวคิด ทฤษฎี และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

##### 2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ

พฤติกรรมสุขภาพ (Health Behavior) หมายถึง กิจกรรมหรือการปฏิบัติใดๆ ของปัจเจกบุคคล ที่กระทำไปเพื่อจุดประสงค์ในการส่งเสริม ป้องกัน หรือบำรุงรักษาสุขภาพ โดยไม่คำนึงถึงสถานะสุขภาพที่ดำรงอยู่หรือรับรู้ได้ ไม่ว่าพฤติกรรมนั้นๆ จะสัมฤทธิ์ผลสมความมุ่งหมายหรือไม่ในที่สุด (ปนิธาน หล่อเลิศวิทย์, 2541)

พฤติกรรมสุขภาพ (Health Behavior) หมายถึง พฤติกรรมต่างๆที่บุคคลได้กระทำ หรือแสดงออก ทั้งด้านร่างกาย และจิตใจที่มีผลต่อสุขภาพตนเอง (ยุพา หงส์วะชิน, 2542 อ้างถึงในสลงครรณ์ คำสวัสดิ์, 2534)

พฤติกรรมสุขภาพ (Health behavior) หมายถึง การกระทำทั้งการปฏิบัติที่สามารถสังเกตได้และองค์ประกอบด้านความคิด ซึ่งองค์ประกอบด้านความคิด ได้แก่ ความเชื่อ แรงจูงใจ การให้คุณค่า และสถานะด้านอารมณ์ ความรู้สึก ส่วนการกระทำสังเกตได้ เป็นนิสัยที่มีความสัมพันธ์กับการดูแลรักษาสุขภาพ การฟื้นฟู และการปรับปรุงสุขภาพของบุคคล (Bruhn, 1988)

พฤติกรรมสุขภาพ คือ สิ่งที่เกิดขึ้นภายในบุคคล หรือพฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) การแสดงออกที่เป็นการกระทำ หรือการปฏิบัติ หรือพฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ที่เกี่ยวกับการดูแล ป้องกัน ส่งเสริม รักษา จัดการสุขภาพของตน (อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม, 2548 อ้างในสุปรีดา ต้นสกุล, 2544) พฤติกรรมสุขภาพจะเกี่ยวข้องหรือมีผลต่อสุขภาพของบุคคล ครอบครัว หรือชุมชน ไม่ว่าจะส่งผลเสีย หรือผลดี เช่น ทำให้มีสุขภาพที่ดีไม่เจ็บป่วยก็ได้ พฤติกรรมภายนอกหรือการปฏิบัติตัว ทางด้านสุขภาพที่สำคัญอาจแบ่งเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) พฤติกรรมการส่งเสริมสุขภาพ เช่น การรับประทานอาหาร การออกกำลังกาย การพักผ่อน การตรวจสุขภาพประจำปี เป็นต้น 2) พฤติกรรมการป้องกันโรค เช่น การไปรับการฉีดวัคซีน การสวมหมวกนิรภัยเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ เป็นต้น 3) พฤติกรรมการรักษาพยาบาล ได้แก่ การไปรับการรักษาเมื่อเจ็บป่วย การปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์หรือพยาบาลในเรื่องการรับประทานยาเพื่อรักษาการเจ็บป่วย เป็นต้น 4) พฤติกรรมฟื้นฟูสุขภาพ ได้แก่ การทำกายภาพบำบัด การใช้กายอุปกรณ์ หรือการที่ผู้ป่วยขาหักและต้องใส่เฝือกเป็นเวลานานๆ จำเป็นต้องทำกายภาพบำบัดโดยการฝึกเดิน เป็นต้น

ในการศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพฤติกรรมการป้องกันโรค นั่นคือการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ และนำแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพมากำหนดนิยามศัพท์ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การปฏิบัติตนในการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

### 2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับความรู้

ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชกฤษฎีกาในส่วนที่เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์, 2542) ได้ให้คำอธิบายว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้นที่ผู้เรียนรู้เพียงแต่เกิดความจำได้ โดยอาจจะเป็นการนึกได้ หรือโดยการมองเห็น ได้ยิน จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ โครงสร้าง และวิธีแก้ไขปัญหา ส่วนความเข้าใจอาจแสดงออกมาในรูปของทักษะด้าน “การแปล” ซึ่งหมายถึง ความสามารถในการเขียนบรรยายเกี่ยวกับข่าวสารนั้นๆ โดยใช้คำพูดของตนเอง และ “การให้ความหมาย” ที่แสดงออกมาในรูปของความคิดเห็น และข้อสรุป รวมถึงความสามารถในการ “คาดคะเน” หรือการคาดหมายว่าจะเกิดอะไรขึ้น

เบนจามิน บลูม (Benjamin S, Bloom อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์, 2542) ได้ให้ความหมายของความรู้ว่าหมายถึง เรื่องที่เกี่ยวกับการระลึกถึงสิ่งเฉพาะ วิธีการ และกระบวนการต่างๆ รวมถึงแบบกระบวนการของโครงการวัตถุประสงค์ในด้านความรู้ โดยเน้นในเรื่องของกระบวนการทางจิตวิทยา ของความจำอันเป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบ โดยก่อนหน้านั้นในปี ค.ศ. 1965 บลูมและคณะ ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้หรือพุทธิพิสัย (cognitive domain) ของคนว่า ประกอบด้วยความรู้ตามระดับต่างๆ รวม 6 ระดับ ซึ่งอาจพิจารณาจากระดับความรู้ในขั้นต่ำไปสู่ระดับของความรู้ในระดับที่สูงขึ้นไป โดยบลูม และคณะ ได้แจกแจงรายละเอียดของแต่ละระดับไว้ ดังนี้

1. ความรู้ หมายถึง การเรียนรู้ที่เน้นถึงการจำและการระลึกได้ถึงความคิด วัตถุ และปรากฏการณ์ต่างๆ ซึ่งเป็นความจำที่เริ่มจากสิ่งง่ายๆ ที่เป็นอิสระแก่กัน ไปจนถึงความจำในสิ่งที่ยุ่งยากซับซ้อนและมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน

2. ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (Comprehension) เป็นความสามารถทางสติปัญญา ในการขยายความรู้ ความจำให้กว้างออกไปจากเดิมอย่างสมเหตุสมผล การแสดงพฤติกรรมเมื่อเผชิญกับสื่อความหมาย และความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งใด สิ่งหนึ่ง

3. การนำไปปรับใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำความรู้ (knowledge) ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (comprehension) ในเรื่องใดๆ ที่มีอยู่เดิมไปแก้ไขปัญหาที่แปลกใหม่ของเรื่องนั้น โดยการใช้ความรู้ต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิธีการกับความคิดรวบยอดมา ผสมผสานกับความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งนั้น

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถและทักษะที่สูงกว่าความเข้าใจ และการนำไปปรับใช้ โดยมีลักษณะเป็นการแยกแยะสิ่งที่จะพิจารณาออกเป็นส่วนย่อยที่มีความสัมพันธ์กัน รวมทั้งการสืบค้นความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ เพื่อดูว่าส่วนประกอบปลีกย่อยนั้นสามารถเข้ากันได้หรือไม่ อันจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการรวบรวมส่วนประกอบย่อย หรือส่วนใหญ่เข้าด้วยกันเพื่อให้เป็นเรื่องราวอันหนึ่งอันเดียวกัน การสังเคราะห์จะมีลักษณะของการเป็นกระบวนการรวบรวม

เนื้อหาสาระของเรื่องต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างรูปแบบ หรือโครงสร้างที่ยังไม่ชัดเจนขึ้นมาก่อน อันเป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความคิดสร้างสรรค์ภายในขอบเขตของสิ่งที่กำหนดให้

6. การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินเกี่ยวกับความคิด ค่านิยม ผลงาน คำตอบ วิธีการ และเนื้อหาสาระเพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง โดยมีการกำหนดเกณฑ์ (criteria) เป็นฐานในการพิจารณาตัดสิน การประเมินผลจัดได้ว่าเป็นขั้นตอนที่สูงสุดของพุทธิลักษณะ (characteristics of cognitive domain) ที่ต้องใช้ความรู้ความเข้าใจ การนำไปปรับใช้ การวิเคราะห์ และการสังเคราะห์เข้ามาพิจารณาประกอบกันเพื่อทำการประเมินผลสิ่งหนึ่งสิ่งใด การวัดความรู้ เครื่องมือที่ใช้วัดความรู้มีหลายชนิด

ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับความรู้มากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ชนิด ประเภท การเลือกซื้อ การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธี ประโยชน์ และโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย และเครื่องมือที่ใช้วัดความรู้เป็นเครื่องมือที่นิยมใช้กันมาก คือ แบบเลือกตอบ 2 ชนิด คือ ตัวเลือกที่เรียกว่าแบบทดสอบ ถูก- ผิด

### 2.1.3 กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

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

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่สร้างขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

#### 2.) พระราชบัญญัติจราจรทางบกแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติบังคับลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง บทบัญญัตินี้ มิให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม นั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

#### 3.) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 ให้บังคับใช้หมวกนิรภัยในท้องที่ และเวลาต่อไปนี้ คือ

3.1) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดสามเดือนนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (14 กันยายน 2535)

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

3.3) ในเขตท้องที่จังหวัดอื่นนอกเหนือจาก (1) และ (2) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป

3.4) กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อที่ 1-3 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ มาตรา 122 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ "หมวกนิรภัย" หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ "หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

"หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกร และต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิด เหนือคิ้ว

"หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ และโดยที่ มาตรา 122 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำความรู้กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยมากำหนดเป็นข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย จำนวน 10 ข้อ แบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ 2 ชนิด คือ ตัวเลือกที่เรียกว่าแบบทดสอบ ถูก- ผิด

#### 2.1.4 แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร

นายแพทย์วิจิตร บุญยะโหดระ (2536) กล่าวว่า อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้โดยที่เราไม่ต้องการ สามารถอธิบายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้ดังนี้

1.) ปัจจัยที่เกิดจากคน อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

1.1) เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

1.2) อายุ โดยผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุได้สูง คือ ช่วงอายุ 18 – 22 ปี

2.) ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสภาพแวดล้อม สภาพถนน กล่าวถึงคุณลักษณะของถนน ดังนี้

- 2.1) จำนวนช่องทางถนน ถนนที่มีหลายช่องทาง ประมาณการจราจรก็มีมากในประเทศไทย พบว่า กว่าครึ่งของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครเกิดบนถนนที่มี 3 ช่องทาง
- 2.2) ความกว้างของช่องทาง พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย
- 2.3) แนวกันกลางถนน มีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้าแบบประสานงา การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้านหน้าขณะที่รถวิ่งสวนมา เพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน
- 2.4) ไหล่ถนนและไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้าในถนนทางด่วน จำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยานพาหนะ ที่ได้รับความเสียหายจนแล่นต่อไปไม่ได้
- 2.5) สิ่งกีดขวางถนน จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลาย สิ่งอื่นบริเวณข้างถนนได้ ดังนั้น บริเวณสะพาน หรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกีดขวางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะบนถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง

#### 2.1.5 การบาดเจ็บจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และบทบาทสำคัญของหมวกนิรภัยในการป้องกันการบาดเจ็บ

การบาดเจ็บ คือ การที่ร่างกายได้รับบาดเจ็บอาจเป็นที่ภายในหรือภายนอกก็ได้ ซึ่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจะมีอาการสำคัญ ดังนี้

- Pain เจ็บปวด
- Blood loss or Bleeding เสียเลือด
- Deformity ส่วนของร่างกายผิดปกติ
- Dysfunction หน้าที่ของอวัยวะเสียไป

พอใจ พัทธนิธย์ธรรม, ศิริพร รุ่งเรือง (อ้างถึงในวีระ กสานติกุล, 2547) ให้ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยสำหรับประชาชน เพื่อให้ประชาชนผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของหมวกนิรภัย เนื่องจากหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์เพียงอย่างเดียวที่ใช้สำหรับป้องกัน หรือลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต หรือการพิการอย่างถาวรจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บศีรษะเป็นส่วนใหญ่ หากเกิดการบาดเจ็บศีรษะรุนแรงก็จะทำให้เกิดการเสียชีวิต หรือพิการถาวรเนื่องจากศีรษะเป็นส่วนที่รวมของอวัยวะ สำคัญหลายอย่าง เช่น หู ตา จมูก และที่สำคัญที่สุดคือ สมอง ซึ่งเป็นศูนย์รวมการรับรู้ต่างๆ จากประสาทสัมผัสทั่วร่างกาย ควบคุมการเคลื่อนไหว ตลอดจนควบคุมการหายใจ การเต้นของหัวใจ การหมุนเวียนของโลหิต และการทำงานของอวัยวะภายในต่างๆ สมองสามารถแยกเป็นส่วนใหญ่ๆ ได้ คือ สมองใหญ่ สมองส่วนกลาง สมองเล็ก (Cerebellum) และก้านสมอง สมองใหญ่สามารถแยกเป็นส่วนต่างๆ อาทิเช่น ส่วนที่เกี่ยวกับการมองเห็น การฟัง ประสาทสัมผัสทั้งห้า ความจำ อารมณ์ สมองเล็ก ควบคุมการทำงานของกล้ามเนื้อ และช่วยในการทรงตัว ก้านสมองช่วยควบคุมการทำงานของหัวใจและปอด และอวัยวะภายในต่างๆ สมองนับเป็นอวัยวะที่สำคัญที่สุดในร่างกาย ซึ่งถ้ามีแผลหรือเลือดออกเพียงเล็กน้อยในสมองก็จะมีผลต่อชีวิตหรือการดำรงชีวิตของเรา

### 2.1.6 บทบาทสำคัญของหมวกนิรภัยในการป้องกันการบาดเจ็บ

ถ้าศีรษะได้รับแรงกระแทกในสภาพที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย หนึ่งศีรษะจะเป็นตัวดูดซับแรงกระแทกเป็นอันดับแรก แรงกระแทกที่ดูดซับไม่หมดจะผ่านไปยังกะโหลกศีรษะ กะโหลกศีรษะมีความแข็งแรงช่วยกระจายแรงกระแทกไปตามพื้นผิวของกะโหลกศีรษะ แต่ในกรณีที่ทนต่อแรงกระแทกไม่ไหวก็จะแตกראวได้ สมอที่ปราศจากการปกป้องโดยกะโหลกศีรษะเหลือเพียงชั้นเยื่อหุ้มสมอง 3 ชั้นเท่านั้น แต่เยื่อหุ้มนี้เป็นเพียงส่วนบางๆที่หุ้มสมอง จึงไม่สามารถต้านแรงกระแทกได้ แรงกระแทกก็จะส่งผ่านไปทางสมองทำให้สมองถูกทำลายได้ หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่ช่วย ป้องกันแรงกระแทก ช่วยลดแรงที่ส่งผ่านไปทำลายสมองของเราได้ เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ตัวผู้ขับขี่เองก็จะเคลื่อนไหวจึงมีพลังงานเกิดขึ้น พลังงานนี้จะมีไปจนกว่าตัวผู้ขับขี่เองจะหยุดนิ่งเมื่อเกิดการล้มกระแทก ส่วนนอกสุดจะรับแรงกระแทกร่วมๆกับศีรษะเคลื่อนไหวไปชนกับผนังบุด้านในของหมวกนิรภัย และขณะเดียวกันสมองที่อยู่ภายในกะโหลกศีรษะก็จะเคลื่อนไหวไปกระทบกับด้านในของกะโหลกศีรษะด้วย เมื่อเกิดการล้มกระแทกผู้ขับขี่จะรับแรงกระแทกที่ส่วนใดของศีรษะ หรือจะรับแรงกระแทกที่ครั้ง เป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะคาดการณ์ได้ การส่งผ่านแรงกระแทก (กรณีของหล่นจากที่สูง) กรณีของหล่นลงมา พลังงานในการเคลื่อนไหวของร่างกายมีน้อยมาก ดังนั้น จากจุดที่ของหล่นมากระทบ ก็จะส่งผ่านแรงกระแทกตามลำดับ คือ เปลือกนอกของหมวก - โฟมบุด้านในของ หมวก - หนึ่งศีรษะ - กะโหลกศีรษะ - สมอง ถ้าช่วยลดแรงกระแทกที่ส่งผ่านมานี้ได้ ก็จะช่วยป้องกันสมองจากการถูกทำลายได้ นอกจากนี้ของที่ตกลงมาจะถูกกันไว้โดยพื้นผิวส่วนนอกของหมวกจึงกระดอนกลับไป เพอร์เซ็นต์ที่พลังงานของแรงกระแทกจะตกไปยังหมวกเกือบ 100 % ทำให้ไม่เหลือแรงภายนอกที่จะไปทำอันตรายต่อสมอง ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่/ผู้โดยสารล้มลงกระแทกพื้น จะมีแรงกระแทกจากพื้นและแรงที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของสมอง ภายในกะโหลกศีรษะในทิศทางตรงข้าม ในกรณีนี้จะต่างจากหมวกนิรภัยที่ป้องกันของหล่นจากที่สูงคือ ถึงแม้หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกให้ลดน้อยลงจนเหลือศูนย์นั้นก็คือ พลังงานแทบจะร้อยละ 100 จะตกไปยังหมวกนิรภัย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้นำแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม อีกทั้งนำมากำหนดเป็นข้อคำถามเพื่อใช้ในการทดสอบนำความรู้ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชากรในการศึกษาครั้งนี้ด้วย

## 2.2 บรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลงานวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นและปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย ที่ผ่านมาในการศึกษาทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาการวิจัยครั้งนี้มีดังนี้

ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ได้ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 72.86 รองลงมาคือมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 23.10 และมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 3.80 ในภาพรวมผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ และปัจจัยด้านการมี

หมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ ปัจจัยด้านประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำ ความผิด และปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย

ปราณี ทองคำ และคณะ (2551) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ร้อยละ 87 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 35 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 46 มีประสบการณ์ในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 -5 ปี ร้อยละ 79 ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละวันเป็นระยะทาง 1 -10 กิโลเมตร และร้อยละ 67 ความเร็วที่ใช้ขับขี่ 40-60 ก.ม./ช.ม. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษา และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานีได้ร้อยละ 58 ทั้งนี้เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปร เพศ อายุ และความเร็วในการขับขี่ ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรเพศ

เลอศักดิ์ ศิริรูป (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยสวมเป็นบางครั้งมากที่สุด พบร้อยละ 59.33 อายุ อาชีพ และทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < 0.05$ ) ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

สมภพ รอดเสียงล้ำ (2552) ทำการวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง จากการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่เป็น เพศชาย ร้อยละ 56.8 การศึกษานักเรียนส่วนใหญ่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 35.6 และรองลงมากำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 34.8 การใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 71.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้นักเรียนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ ขนาด 100-125 ซีซี รองลงมาใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 100 ซีซี ร้อยละ 18.9 การมีหมวกนิรภัย นักเรียนส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 65.2 ด้านความรู้ส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.75 จำแนกเป็นรายข้อพบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มี สาเหตุสำคัญจากศีรษะได้รับอันตราย ระดับดี ร้อยละ 87.9 ด้านทัศนคติพบว่าทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่มีทัศนคติระดับปานกลางค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70 จากการศึกษาเป็นรายข้อพบว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ระดับดี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.76 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50

บรรจง พลไชย และอุทัยวรรณ สุกิมานิล (2554) ได้ทำการวิจัยพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม จากการศึกษาพบว่า ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัยพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง และปัญหาในการใช้ หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง เพราะว่าสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มองเห็นไม่ชัด ทำให้ผมเสียทรง และไม่สะดวกในการพกพา



Ratanavaraha & Jomnonkwo (2013) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวก นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยการสังเกตผู้ใช้รถจักรยานยนต์นอกเมือง และในเมือง ทั้งก่อนและหลังการมีส่วนร่วมของชุมชนในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ซึ่งทำการศึกษาเปรียบเทียบแบบจำลองระหว่างคนขับกับคนซ้อน จำนวนตัวอย่าง 7,724 คน วิเคราะห์ ข้อมูลโดยใช้ Binary Logistic Regression ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับคนขับ คือ เพศ วัย และช่วงเวลาของวัน ส่วนสำหรับคนซ้อนพบว่า มีเพียงเพศ วัย เท่านั้นที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับคนซ้อนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

บุบผา ลาภทวี (2555) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 110 คน โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ และ Fisher's Exact Test จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 55.50 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ประกอบด้วย ประสบการณ์ในการขับขี่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย

จำนง ธนะภพ และคณะ (2553) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จำนวน 359 คน การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่า 21 ปีขึ้นไป มีทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า นักศึกษาหญิงมีปัจจัยด้าน แรงสนับสนุนทางสังคมต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่านักศึกษาชาย กลุ่มตัวอย่างที่มี อายุมากกว่า 21 ปี มีปัจจัยด้านแรงสนับสนุนทางสังคมต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่า กลุ่มที่มีอายุน้อยกว่าทุกกลุ่ม เช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 4 มีปัจจัยด้านแรงสนับสนุนทางสังคมน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างในระดับชั้นปี 1-3 กลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ทักษะและแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวก กับทัศนคติและแรงสนับสนุนทางสังคมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

วัฒนวงศ์ รัตนวราห และ จินตวีร์ เกษมสุข (2553) ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม การดำเนินการศึกษาครั้งนี้ให้เยาวชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการเก็บข้อมูล ซึ่งเยาวชนดังกล่าวได้รับการอบรมให้มีความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยก่อนทำการเก็บข้อมูล การเลือกพื้นที่ในการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) โดยมีภาคีในพื้นที่ อันได้แก่ บุคคลและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรณรงค์การลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ร่วมกันกำหนดเขตพื้นที่ในการศึกษาของจังหวัดนครปฐม โดยเลือกเขตพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครปฐม อำเภอสามพราน และอำเภอดอนตูม จากรายชื่อตำบล 2 แห่งต่อ 1 อำเภอ รวม 6 แห่ง จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวน 5,878 คน แบ่งออกเป็นผู้ขับขี่ 3,874 คน และ

ผู้โดยสาร 2,004 คน จากผลการศึกษา พบว่า การให้สมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมนั้นเป็นวิธีการที่สามารถกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยได้เป็นอย่างดี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ซึ่งการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการวิจัยครั้งนี้สามารถแสดงให้เห็นว่าเป็นวิธีการพัฒนาชุมชนได้อย่างยั่งยืน

สาลีณี นิยมชาติ (2553) ได้ทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาล เมืองจันทบุรี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 370 คน โดยใช้การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่าด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัย ทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อังสนาภรณ์ ฉัตรจินดา และนรลักษ์ณ์ เอื้อกิจ (2552) ได้ศึกษาปัจจัยคัดสรรที่สัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมปลาย ในเขตภาคใต้ของประเทศไทย จำนวน 341 คน โดยใช้การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน พบว่าแรงสนับสนุนทางสังคม การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ประโยชน์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

มัทิศร ประภาสะโนบล (2552) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำนวน 325 คน โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ ผลการศึกษาพบว่า ขนาดกำลังของรถ และประสบการณ์ในการสอบใบขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนการมีหรือไม่มีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากการทบทวนงานวิจัยที่ศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย ทั้งหมดสามารถสรุปได้ว่างานวิจัยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาที่ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการแสดงผล ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ความถี่ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติพื้นฐานในการวิเคราะห์ข้อมูล

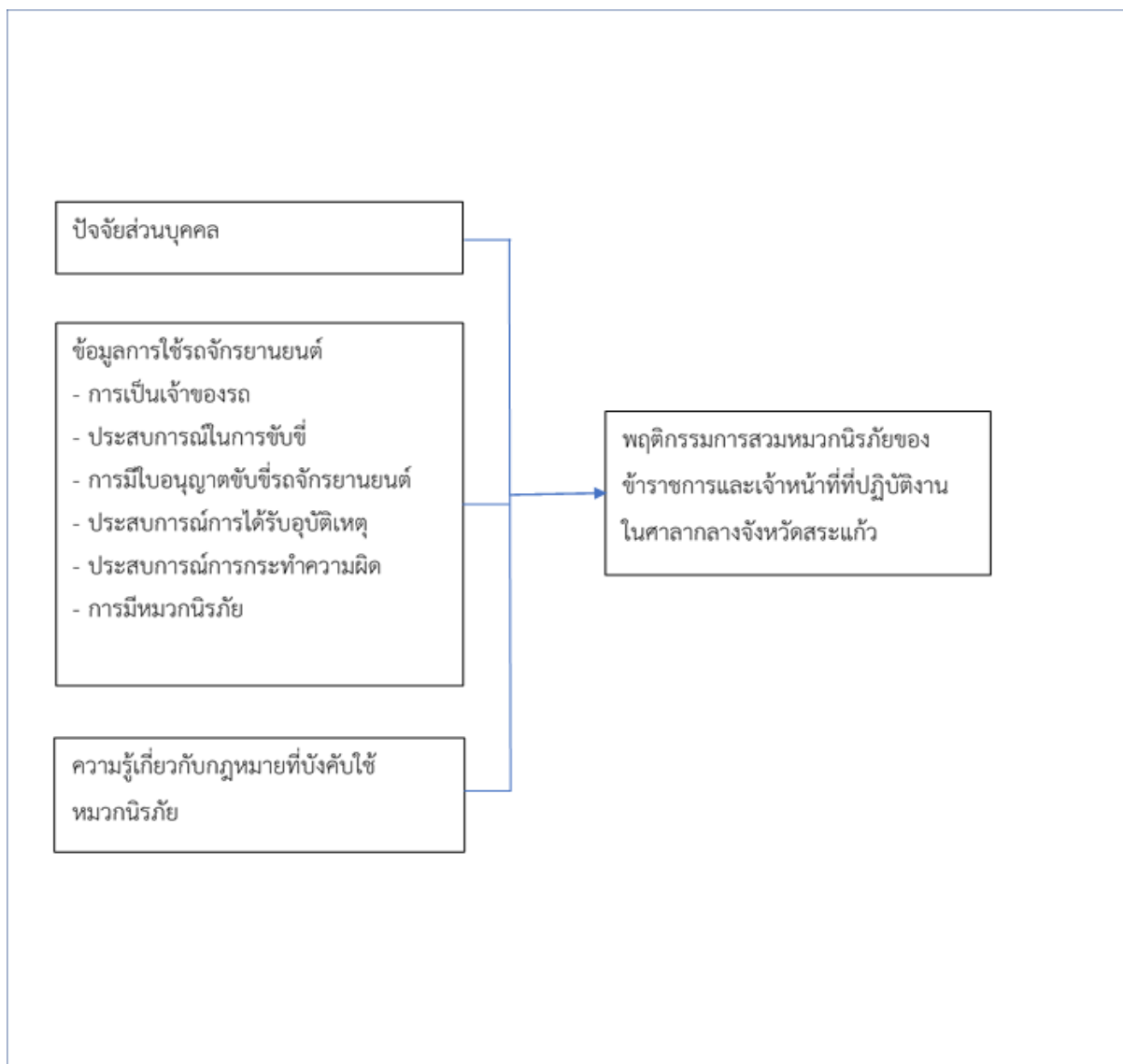
## 2.3 กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ดังนี้

## กรอบแนวคิดในการศึกษา

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



### 2.4 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

**การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์** หมายถึง การมีรถจักรยานยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง โดยไม่คำนึงว่าจะเป็นเจ้าของตามใบทะเบียนรถจักรยานยนต์หรือไม่

**ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์** หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันที่ผู้วิจัยทำการศึกษา

**การมีใบอนุญาตขับขี่** หมายถึง การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จากสำนักงานขนส่งทางบก วิธีการวัดเป็น มี ไม่มี มีแต่หมดอายุ (มีแต่หมดอายุให้ถือเป็นไม่มี)

**ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ** หมายถึง การเคยประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระยะเวลาที่นับย้อนหลังไปตั้งแต่เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงวันที่ผู้วิจัยทำการศึกษา

**ประสบการณ์การกระทำความผิด** หมายถึง การเคยถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในโทษฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย

**การมีหมวกนิรภัย** หมายถึง การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง

**ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย** หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ชนิด ประเภท การเลือกซื้อ การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องวิธี ประโยชน์ และโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย

**พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง การปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินงานวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

#### 3.1 ประชากร

ประชากรที่ศึกษาครั้งนี้เป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งเพศชายและเพศหญิง ในปี พ.ศ. 2562 ระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2562 จำนวน 184 คน โดยกำหนดคุณสมบัติของประชากร ดังนี้

3.1.2 เป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งเพศชายและเพศหญิง มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์ สามารถให้ข้อมูล อ่าน เขียน ฟัง ได้ยินและเข้าใจภาษาไทยได้ดี

3.1.2 ยินดีให้ความร่วมมือในการทำวิจัย

#### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม แบ่งเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ รายได้ ส่วนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำ ความผิด และการมีหมวกนิรภัย ผู้วิจัยได้ประยุกต์มาจากแบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของณัฐพัชญ์ วงศ์ธรรมมา (2551)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย คำถามทั้งหมด 10 ข้อ ผู้วิจัยได้ประยุกต์มาจากแบบสอบถามของณัฐพัชญ์ วงศ์ธรรมมา (2551) ซึ่งได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.44 โดยใช้สูตร KR 20 ของ คูเดอร์ ริชาร์ดสัน ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ใช่ กับ ไม่ใช่ เกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ตอบถูก ได้ 1 คะแนน

ตอบผิด ได้ 0 คะแนน

คะแนนรวมทั้งหมดของแบบสอบถาม อยู่ในช่วง 0 – 10 คะแนน จากนั้นนำคะแนนมาแปลความหมายเพื่อคำนวณหาค่าระดับความรู้โดยรวมแบ่ง ออกเป็น 3 ระดับ คือ มาก ปานกลาง และน้อย ซึ่งผู้วิจัยใช้สูตรการหาอันตรภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{(\text{คะแนนเฉลี่ยสูงสุด} - \text{คะแนนเฉลี่ยต่ำสุด})}{3} \\ &= \frac{(10-0)}{3} = 3.3\end{aligned}$$

จำนวนระดับ จากช่วงดังกล่าวกำหนดให้ช่องคะแนนห่างกันเท่ากับ 3.3 จึงนำมาแปลความหมายได้ ดังนี้

ระดับความรู้โดยรวม	คะแนนเฉลี่ย
น้อย	0 - 3
ปานกลาง	4 - 7
มาก	8 - 10

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้วิจัยประยุกต์มาจากแบบสอบถาม ของณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) มีข้อคำถาม 10 ข้อ ลักษณะคำตอบของคำถามแต่ละข้อเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 3 ระดับ ดังนี้ สวมเป็นประจำ สวมบางครั้ง ไม่สวม เกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

สวมเป็นประจำ ได้ 3 คะแนน

สวมบางครั้ง ได้ 2 คะแนน

ไม่สวม ได้ 1 คะแนน

จากนั้นนำคะแนนมาแปลผลระดับพฤติกรรมโดยรวม แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ เหมาะสม ค่อนข้างเหมาะสม ไม่เหมาะสม ซึ่งผู้วิจัยใช้สูตรการหาอันตรายภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรายภาคชั้น} &= \frac{(\text{คะแนนเฉลี่ยสูงสุด} - \text{คะแนนเฉลี่ยต่ำสุด})}{3} \\ &= \frac{(3 - 1)}{3} = 0.66 \end{aligned}$$

จำนวนระดับจากช่วงดังกล่าวกำหนดให้ช่องคะแนนห่างกันเท่ากับ 0.66 จึงนำมาแปลความหมายได้ดังนี้

ไม่เหมาะสม	มีคะแนนคิดเป็นร้อยละ	1.00 - 1.66
ค่อนข้างเหมาะสม	มีคะแนนคิดเป็นร้อยละ	1.67 - 2.33
เหมาะสม	มีคะแนนคิดเป็นร้อยละ	2.34 - 3.00

### 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

#### 3.3.1 การหาความเที่ยง (Reliability)

โดยนำแบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ประยุกต์มาจากณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ไปทดลองใช้ (Try out) กับข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในที่ว่าการอำเภอเมืองสระแก้ว จำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของ ครอนบาค (Cronbach's Coefficient Alpha Method) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.90

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยและผู้ร่วมวิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูล โดยแบบสอบถาม จำนวน 184 ชุด ใช้เวลาประมาณ 20 นาที ตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลทุกครั้งก่อนเก็บแบบสอบถาม หลังตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ผู้วิจัยนำคะแนนที่ได้ไปลงรหัสเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการทางสถิติ

### 3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

3.6.1 ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยความถี่ และร้อยละ

3.6.2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย วิเคราะห์ด้วยความถี่ และร้อยละ

3.6.3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐาน

3.6.4 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตามใช้การทดสอบ ไค-สแควร์ (Chi-Square) และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson product moment correlation coefficient)

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ประชากรที่ศึกษาครั้งนี้เป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งเพศชาย และเพศหญิง ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ในปี พ.ศ. 2562 เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2562 จำนวน 184 คน ซึ่งผลการวิจัยได้นำเสนอเป็นลำดับ คือ

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย
- ส่วนที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ส่วนที่ 5 ข้อมูลปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน และรายได้ วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยหาค่าความถี่ และร้อยละ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล (N = 184)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
หญิง	122	66.3
ชาย	62	33.7
อายุ		
20-29 ปี	71	38.6
30-39 ปี	78	42.4
40-49 ปี	28	15.2
50 ปีขึ้นไป	8	3.8
min = 23 ปี max = 57 ปี		
median = 34 ปี		



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	10	5.5
อนุปริญญา/ปวส.	18	9.8
ปริญญาตรี	124	67.4
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	32	17.4
ตำแหน่งงาน		
หัวหน้ากลุ่มงาน/หัวหน้า/หัวหน้าฝ่าย	27	14.7
นักวิชาการ	34	18.5
เจ้าพนักงาน	38	24.7
พนักงานของรัฐ	54	29.3
ลูกจ้างชั่วคราว/ลูกจ้างประจำ	31	16.8
รายได้		
7,000 - 10,000 บาท	6	3.3
10,001 - 20,000 บาท	105	57.1
20,001 - 30,000 บาท	40	21.7
30,001 - 40,000 บาท	19	10.3
40,001 ขึ้นไป	14	7.6
min = 7,000 บาท max = 51,810 บาท		
median = 18,900 บาท		

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 66.3 และ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 33.7 มีอายุอยู่ในช่วง 30-39 ปี สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.6 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 67.4 รองลงมาได้แก่ ปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 17.4 ส่วนใหญ่เป็นพนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 29.3 รองลงมา คือ เจ้าพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 24.7 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 - 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.1 รองลงมา มีรายได้ 20,001 - 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.7

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด การมีหมวกนิรภัย และชนิดของหมวกนิรภัย วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยหาค่าความถี่ และร้อยละ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ (N = 184)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของรถ		
เป็นเจ้าของ	105	57.1
ไม่เป็นเจ้าของ	79	42.9
ประสบการณ์ในการขับขี่		
ไม่เกิน 1 ปี	5	2.7
1 – 2 ปี	-	-
3 – 4 ปี	16	8.7
4 ปีขึ้นไป	164	88.6
การมีใบอนุญาตขับขี่		
มี	105	57.1
ไม่มี	79	42.9
ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	93	50.5
เคย 1 ครั้ง	43	23.4
เคย 2 ครั้ง	27	14.7
เคย 3 ครั้ง	3	1.6
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	18	9.8
ประสบการณ์การกระทำความผิด		
ไม่เคย	136	73.9
เคย 1 ครั้ง	19	10.3
เคย 2 ครั้ง	11	6.0
เคย 3 ครั้ง	4	2.2
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	14	7.6
การมีหมวกนิรภัย		
มี	144	76.1
ไม่มี	40	23.9

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ชนิดของหมวกนิรภัย		
แบบปิดเต็มหน้า	80	43.5
แบบเต็มใบ	80	43.5
แบบครึ่งใบ	24	13.0

จากตารางที่ 2 พบว่า ประชากรในการศึกษาส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 57.1 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 88.6 มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 57.1 ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็น ร้อยละ 50.5 และไม่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 73.9 เป็นผู้มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 76.1 และชนิดของหมวกนิรภัยที่มีส่วนใหญ่เป็นแบบปิดเต็มหน้าและแบบเต็มใบเท่าๆกัน คิดเป็นร้อยละ 43.5

### ส่วนที่ 3 ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ 3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย (N = 184)

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	ตอบถูก		ตอบผิด	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย	184	100.0	0	0
2. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย	184	100.0	0	0
3. กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 39	164	89.1	20	10.9
4. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 500 บาท	179	97.3	5	2.7
5. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน	35	19.0	149	81.0
6. กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	169	91.8	15	8.2

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	ตอบถูก		ตอบผิด	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
7. หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสาร รถจักรยานยนต์	174	94.6	10	5.4
8. บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใด	95	51.6	89	48.4
9. ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางให้แน่น พอประมาณทุกครั้ง	169	91.8	15	8.2
10. ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ถูกต้องมี 3 แบบ คือ 1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ	174	94.6	10	5.4

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทุกคนสามารถตอบคำถาม ข้อ 1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย และข้อ 2. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยถูกต้องทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามตอบผิดสูงสุด ได้แก่ ข้อ 5. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน คิดเป็นร้อยละ 81.0 รองลงมาคือ ข้อ 8. บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใด คิดเป็นร้อยละ 48.4

ตารางที่ 4 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย (N = 184)

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ (0-3)	5	2.7
ปานกลาง (4-7)	104	56.5
สูง (8-10)	75	40.8

จากตารางที่ 4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 56.5 รองลงมา มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 40.8

#### ส่วนที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย (N = 184)

พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย	การสวมหมวกฯ	จำนวน	ร้อยละ	$\bar{X}$	SD	ระดับพฤติกรรม
พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยภาพรวม				2.347	.781	เหมาะสม
พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย รายข้อ						
1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	74	40.2	2.266	.685	ค่อนข้างเหมาะสม
	บางครั้ง	85	46.2			
	ไม่สวม	25	13.6			
2. เมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	109	59.2	2.565	.549	เหมาะสม
	บางครั้ง	70	38.0			
	ไม่สวม	5	2.7			
3. เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	79	42.9	2.320	.661	ค่อนข้างเหมาะสม
	บางครั้ง	85	46.2			
	ไม่สวม	20	10.9			
4. เมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	149	81.0	2.809	.393	เหมาะสม
	บางครั้ง	35	19.0			
	ไม่สวม	-	-			
5. เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	124	67.4	2.673	.470	เหมาะสม
	บางครั้ง	60	32.6			
	ไม่สวม	-	-			
6. เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	109	59.2	2.538	.599	เหมาะสม
	บางครั้ง	65	35.3			
	ไม่สวม	10	5.4			
7. เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะสภาวะร่างกายไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	114	62.0	2.592	.545	เหมาะสม
	บางครั้ง	65	35.3			
	ไม่สวม	5	2.7			
8. เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะฝนตกท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	144	78.3	2.782	.413	เหมาะสม
	บางครั้ง	40	21.7			
	ไม่สวม	-	-			
9. เมื่อท่านเดินทางในช่วงกลางคืน ขณะขับรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	ประจำ	124	67.4	2.646	.533	เหมาะสม
	บางครั้ง	55	29.9			
	ไม่สวม	5	2.7			

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย	การสวมหมวกฯ	จำนวน	ร้อยละ	$\bar{X}$	SD	ระดับพฤติกรรม
10.ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับ	ประจำ	109	59.2	2.538	.599	เหมาะสม
รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย	บางครั้ง	65	35.3			
	ไม่สวม	10	5.4			

จากตารางที่ 5 พบว่าโดยภาพรวมข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ( $\bar{X} = 2.347$ ,  $SD = .781$ ) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อ 4.เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามจะตอบว่าสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำสูงสุด ร้อยละ 81.0 รองลงมาได้แก่ ข้อ 8.เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 78.3 ส่วนข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่าจะใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำน้อยสุด ได้แก่ ข้อ 1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 40.2 รองลงมา ข้อ 3.เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 42.9

#### ส่วนที่ 5 ข้อมูลปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ในกรณีที่ตัวแปรต้นเป็นข้อมูลที่มีระดับการวัดเป็นนามมาตรา (Nominal Scale) และอันดับมาตรา (Ordinal Scale) ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด และการมีหมวกนิรภัย ใช้สถิติไค-สแควร์ (Chi-Square) วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ส่วนในกรณีที่ตัวแปรมีการแจกแจงไม่ปกติ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson product moment correlation coefficient) วิเคราะห์หาความสัมพันธ์

ตารางที่ 6 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด และการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว (N = 184)

	พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย			$\chi^2$		p-value
	เหมาะสม	ค่อนข้างเหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
การเป็นเจ้าของรถ				6.885*	2	.032
เป็น	65	25	15			
ไม่เป็น	34	25	20			
การมีใบอนุญาตขับขี่				10.074**	2	.006
มี	67	25	15			
ไม่มี	29	25	20			
ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ				33.475***	2	.000
เคย	39	5	25			
ไม่เคย	60	45	10			
ประสบการณ์ทำความผิด				9.861**	2	.007
เคย	77	29	30			
ไม่เคย	22	21	5			
การมีหมวกนิรภัย				8.184*	2	.017
มี	94	40	30			
ไม่มี	5	10	5			

\* P < 0.05

จากตารางที่ 6 พบว่า การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด และการมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

ตารางที่ 7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับขี่กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (N = 184)

	พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย		$\chi^2$		p-value
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม			
ประสบการณ์ในการขับขี่			1.837	1	.175
0-4 ปี	16	8			
มากกว่า 4 ปีขึ้นไป	83	77			

\* P < 0.05

จากตารางที่ 7 พบว่า เมื่อนำประสบการณ์ในการขับขี่ไปวิเคราะห์หาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สถิติไคสแควร์ พบว่าไม่ตรงตามสมมติฐานของการวิเคราะห์ด้วยสถิติไคสแควร์ คือ มีเซลล์ที่มีค่าน้อยกว่า 5 ผู้ศึกษาจึงได้ทำการยุบรวมตัวแปรพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจากเดิม เหมาะสม ค่อนข้างเหมาะสม และไม่เหมาะสม เป็น เหมาะสม และไม่เหมาะสม โดยการนำข้อมูลไม่เหมาะสมรวมกับค่อนข้างเหมาะสม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงตามสมมติฐานของการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ด้วยสถิติไคสแควร์ และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

ตารางที่ 8 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

ปัจจัย	สัมประสิทธิ์ ความสัมพันธ์ (r)	p-value	ระดับ ความสัมพันธ์
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย	.012	.186*	ต่ำ

\* p-value < .05

จากตารางที่ 8 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทิศทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ยิ่งข้าราชการมีความรู้มากยิ่งมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสมมาก



## บทที่ 5

### บทสรุปและอภิปรายผล

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

การวิจัยเชิงพรรณนาคครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ศึกษาข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว และเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

ประชากรที่ศึกษาครั้งนี้เป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ ที่ขับใช้รถจักรยานยนต์ทั้งเพศชาย และเพศหญิง ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ในปี พ.ศ. 2562 เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2562 จำนวน 184 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ข้อมูลในแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน และรายได้ ส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 7 ข้อ ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย มีข้อความทั้งหมด 10 ข้อ และส่วนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีข้อความทั้งหมด 10 ข้อ ผู้วิจัยประยุกต์มาจากแบบสอบถามของณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) โดยนำไปทดลองใช้ (Try out) กับข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในที่ว่าการอำเภอเมืองสระแก้ว จำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Coefficient Alpha Method) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.90 ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในกรณีที่มีตัวแปรต้นเป็นข้อมูลที่มีระดับการวัดเป็นนามมาตรา (Nominal Scale) และอันดับมาตรา (Ordinal Scale) ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด และการมีหมวกนิรภัย ใช้สถิติ ไค-สแควร์ (Chi-Square) ส่วนในกรณีที่ตัวแปรมีการแจกแจงไม่ปกติ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson product moment correlation coefficient) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 66.3 และ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 33.7 มีอายุอยู่ในช่วง 30-39 ปี สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 72.7 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.6 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 67.4 รองลงมา ได้แก่ ปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 17.4 ตำแหน่งส่วนใหญ่เป็นพนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 29.3 รองลงมา คือ เจ้าพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 24.7 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 - 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.5 รองลงมา มีรายได้ 20,001 - 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.7

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ประชากรในการศึกษาส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 57.1 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 88.6 มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 57.1 ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 50.5 และไม่เคยมีประสบการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 73.9 เป็นผู้ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 76.1 และชนิดของหมวกนิรภัยที่มีส่วนใหญ่เป็นแบบปิดเต็มหน้าและแบบเต็มใบเท่าๆกัน คิดเป็นร้อยละ 43.5

ส่วนที่ 3 ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทุกคนสามารถตอบคำถาม ข้อ 1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย และข้อ 2. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามตอบผิดสูงสุดได้แก่ ข้อ 5. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน คิดเป็นร้อยละ 81.0 รองลงมาคือ ข้อ 8. บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใด คิดเป็นร้อยละ 48.4

ส่วนที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ในภาพรวมข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ( $\bar{X} = 2.347$ ,  $SD = .781$ ) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อ 4.เมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามจะตอบว่าสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำสูงสุด ร้อยละ 81.0 รองลงมาได้แก่ ข้อ 8.เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 78.3 ส่วนข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่าจะใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำน้อยสุด ได้แก่ ข้อ 1. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 40.2 รองลงมา ข้อ 3.เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 42.9

ส่วนที่ 5 ข้อมูลปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ทำความผิด การมีหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ส่วนประสบการณ์ในการขับขี่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

## 5.2 การอภิปรายผล

ผลจากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว สามารถอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม เนื่องมาจากการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัด ซึ่งมีกฎข้อบังคับที่ชัดเจนว่าผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาในเขตศาลากลางจังหวัดต้องสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทำให้ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ฌ็องส์พัซร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ได้ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

28

ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม

2. ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ ผลการศึกษาพบว่า การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก

2.1 การเป็นเจ้าของรถ ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ให้ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย ดังรายงานการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ สาธารณสุขเขต 6 พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 79.7 ทำให้เห็นว่ามีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.2 การมีใบอนุญาตขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 57.1 ทำให้เกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อให้เกิดพฤติกรรมในการขับขี่อย่างถูกต้อง ไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้มีการเข้มงวดในการตรวจ และจับกุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาต ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของปราณี ทองคำ และคณะ (2551) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี พบว่า ปัจจัยด้านการได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน

2.3 ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 50.5 ทำให้เกิดความตระหนัก และเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยว่าสามารถป้องกันการเกิดการบาดเจ็บได้ จึงส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษา ของฌ็องส์พัซร์ วงศ์ธรรมมา (2550) ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณี: ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย พบว่า ปัจจัยด้าน ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.4 ประสบการณ์การกระทำความผิด ผลการศึกษาพบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่เคยถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในโทษฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย ทำให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ฌ็องส์พัซร์ วงศ์ธรรมมา (2550) ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณี : ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย พบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำความผิดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5 การมีหมวกนิรภัย ผลการศึกษาพบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ มีความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยและเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยว่าสามารถป้องกันการเกิดการบาดเจ็บได้ จึงส่งผลให้เกิด

29

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของบุบผา ลาภทวี (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบว่า การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.6 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย พบว่ามีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการ สวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องมาจากการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัด ซึ่งมีกฎข้อบังคับที่ชัดเจนว่าผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาในเขตศาลากลางจังหวัดต้องสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทำให้ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสาลิณี นิยมชาติ (2553) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทศคติ และพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาล เมืองจันทบุรี พบว่าด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

2.7 ประสพการณ์ในการขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องจากจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เพิ่งเริ่มขี่รถจักรยานยนต์ มีประสพการณ์ในการขับขี่น้อยก็จะมีคามระมัดระวังในการขับขี่ ไม่ขับรวดเร็ว และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจรเข้ น้อย พบว่า ประสพการณ์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### 5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปใช้

จากผลการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ดังต่อไปนี้

5.3.1 ควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมและอบรมให้ความรู้ในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย เพราะผลจากการศึกษาจะเห็นได้ว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าตำรวจสามารถยึดใบขับขี่กรณีไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 1 เดือน ถึงร้อยละ 81.0 และอีก 33.3% สามารถขี่รถจักรยานยนต์ได้ เพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยอันจะเป็นการเพิ่มพูนความรู้ให้มากขึ้น และเป็นการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ซึ่งจะทำให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ในเขตศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

5.3.2 ควรมีมาตรการเข้มงวดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในพื้นที่จังหวัดสระแก้วอย่างจริงจัง เพื่อให้ประชาชนคนได้มีความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย จะเห็นได้จากผลการศึกษาที่พบว่าเมื่อเป็นผู้โดยสารท่านจะสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำต่ำสุดร้อยละ 40.2 และเมื่อเดินทางระยะไกลผู้ตอบแบบสอบถามจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเพียงร้อยละ 42.9

5.3.3 นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา เสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้วในการวางมาตรการที่เข้มงวดเพื่อให้ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ทุกคนปฏิบัติตาม โดยเฉพาะการเน้นย้ำเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเมื่อเป็นผู้โดยสาร เพราะผลจากการศึกษาพบว่า เมื่อเป็นผู้โดยสารข้าราชการและเจ้าหน้าที่จะมีการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก

## บรรณานุกรม

- Burhn, J.G. (1988). Life – Style and Health Behavior. In D.S. Gochman, (ED.) *Health Behavior : Emerging Heasearce Perspective*. New York :Plenum.
- เฉลิมกิต เพชรรัตน์. (2544). *พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอ ไทรยางม จังหวัดกำแพงเพชร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกริก.
- ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา. (2551). *ความรู้และพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจรเข้ชั้นน้อย*. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บรรจง พลไชย และ อุทัยวรรณ สุภิมานิล. (2554). *พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม*. วารสารการพยาบาลและสุขภาพ. ปีที่ 5 ฉบับที่ 2, หน้า 117 – 127.
- ปราณี ทองคำ และคณะ. (2551). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี*. วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับ สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. ปีที่ 14 ฉบับที่ 2, หน้า 271 – 285.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96 (ตอนที่ 211), หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก. (2535). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 109 (ตอนที่ 96), หน้า 5 – 6.
- พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์. (2546). *ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขต เทศบาลเมืองละมุง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พอใจ พัทธินิตย์ธรรมศิริพร รุ่งเรือง. (2547). *การปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น*. คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ยุพา หงษ์ชิน. (2542). *พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล เมืองจังหวัด ฉะเชิงเทรา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเอก บริหารการกฎหมาย การแพทย์สาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เรณู คงสันทัด และคณะ. (2540). *การศึกษาความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและ กฎหมายหมวก นิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม*. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม.
- เลอศักดิ์ ศิริรูป. (2545). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์*. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด.
- วสันต์ บุญหนุน.(2546). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร*. ภาคนิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุศึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วันศิริ เจาตระกูล. (2546). **ศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน เขต กรุงเทพมหานคร.** วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

อนุรักษ์ ปานจินตาสกุล. (2546). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง.** ภาคนิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายเฉพาะ มหาวิทยาลัยบูรพา.

อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม. (2548). **การประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น.** วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

ภาคผนวก ก  
แบบสอบถาม



## แบบสอบถาม ที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว

### คำชี้แจง

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในศาลากลางจังหวัดสระแก้ว เนื้อหาในแบบสอบถามนี้ ประกอบด้วย

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย
- ส่วนที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การตอบแบบสอบถามนี้ใช้สำหรับการวิจัยเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อใดๆต่อผู้ตอบแบบสอบถาม ผลสรุปที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ จะนำไปสู่การพัฒนาการให้บริการ รวมถึงการให้ประชาชน ได้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย

(นายจรัสศักดิ์ บุตรด้วง)  
ผู้วิจัย

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย X ลงใน (.....) ที่ตรงกับข้อความตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านเอง

1. เพศ (.....) 1. ชาย (.....) 2. หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษา

(.....) 1. ประถมศึกษา

(.....) 2. มัธยมศึกษาตอนต้น

(.....) 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.



(.....) 4. อนุปริญญา/ปวส.

(.....) 5. ปริญญาตรี

(.....) 6. สูงกว่าปริญญาตรี

4. ตำแหน่งงาน

(.....) 1. หัวหน้างาน/หัวหน้ากลุ่ม/หัวหน้าฝ่าย

(.....) 2. นักวิชาการ

(.....) 3. เจ้าพนักงาน

(.....) 4. พนักงานราชการ

(.....) 5. ลูกจ้างประจำ/ลูกจ้างชั่วคราว

5. รายได้ต่อเดือน ..... บาท

**ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์**

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย X ลงใน (.....) ที่ตรงกับข้อความที่เป็นจริงมากที่สุด

1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ ท่านเป็นเจ้าของหรือไม่ (การเป็นเจ้าของรถ)

(.....) 1. เป็นเจ้าของ

(.....) 2. ไม่เป็นเจ้าของ

2. ท่านขับซึ่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานานแค่ไหน (ประสบการณ์ในการขับขี่)

(.....) 1. ไม่เกิน 1 ปี

(.....) 2. 1 – 2 ปี

(.....) 3. 3-4 ปี

(.....) 4. 4 ปีขึ้นไป

3. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ (การมีใบอนุญาตขับขี่)

(.....) 1. มี

(.....) 2. ไม่มี

(.....) 3. มีแต่หมดอายุ

4. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ (ประสบการณ์การได้อุบัติเหตุ)

(.....) 1. ไม่เคย

(.....) 2. เคย 1 ครั้ง

(.....) 3. เคย 2 ครั้ง

(.....) 4. เคย 3 ครั้ง

(.....) 5. เคยมากกว่า 3 ครั้ง

5. ท่านเคยถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยหรือไม่ (ประสบการณ์การกระทำความผิด)

(.....) 1. ไม่เคย

(.....) 2. เคย 1 ครั้ง

(.....) 3. เคย 2 ครั้ง

(.....) 4. เคย 3 ครั้ง

(.....) 5. เคยมากกว่า 3 ครั้ง

6. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่ (การมีหมวกนิรภัย)

(.....) 1. มี (ตอบข้อ 7 )

(.....) 2. ไม่มี

7. ชนิดหมวกนิรภัย ที่ท่านมี

(.....) 1. แบบปิดเต็มหน้า

(.....) 2. แบบเต็มใบ

(.....) 3. แบบครึ่งใบ

ส่วนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย X ลงในช่องที่ตรงกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับ ใช้หมวกนิรภัย ของท่านมากที่สุด

ข้อ	ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1	ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย		
2	กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน		
3	กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2539		
4	ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 500 บาท		
5	ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นเวลา 1 เดือน		
6	กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น		
7	หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกัน อันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์		
8	ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย		
9	ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางให้แน่นพอประมาณทุกครั้ง		
10	ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ถูกต้องมี 3 แบบ คือ 1)หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3)หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ		

**ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย**

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้แล้วทำเครื่องหมาย X ลงในช่องว่างที่ตรงกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของท่านมากที่สุด

ข้อ	พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย	สวมเป็นประจำ	สวมบางครั้ง	ไม่สวม
1	ท่านจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์			
2	ท่านจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์			
3	ท่านจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเดินทางในระยะใกล้			
4	ท่านจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเดินทางในระยะไกล			
5	ท่านจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่าน			
6	เมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่น เดินทางสะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัย			
7	เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะที่สภาวะร่างกายไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า ท่านจะสวมหมวกนิรภัย			
8	เมื่อท่านจำเป็นต้องเดินทางในขณะที่ฝนตกท่าน จะสวมหมวกนิรภัย			
9	เมื่อท่านเดินทางในช่วงกลางคืนขณะขับ รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย			
10	ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับ รถจักรยานยนต์ท่านจะสวมหมวกนิรภัย			

ภาคผนวก ข  
แบบการเสนอโครงร่างการศึกษาวิจัยส่วนบุคคล

ภาคผนวก ค  
ประวัติผู้วิจัย

## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล

นายจิระศักดิ์ บุตรด้วง

ประวัติการศึกษา

รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยบูรพา

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ  
รท. หัวหน้าฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว