



Received: August 8, 2021

Revised: December 24, 2023

Accepted: December 30, 2023

ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

Knowledge and Behavior of Helmeted Drivers Motorcycle of Motorcycle Users
in the District Area Samut Sakhon District, Samut Sakhon Province

นรเดช ธนศุภโกสิน (Noradej Thanasupphokhin)^{1*}

รัฐบุรุษ คุ่มทรัพย์ (Rattaburut Khumsap)²

*Corresponding author

E-mail: noppol926@outlook.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร 2) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และ 3) เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร เป็น การวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตาราง สุ่มอย่างง่ายของ ยามาเน่ ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 394 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ

¹ นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม

(Student in Master of Public Administration Program, Siam Technology College)

² หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม

(Master of Public Administration Program, Siam Technology College)



ผลการศึกษา พบว่า 1) ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง 2) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมอยู่ในระดับมาก 3) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษาและอาชีพต่างกัน มีความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาครโดยรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเพศชายส่วนใหญ่และใช้เวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 โมง จึงทำให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

คำสำคัญ ความรู้ พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย

Abstract

The purpose of this research was to study 1) to study the knowledge of motorcycle riders on wearing helmets. of motorcycle users in the Mueang Samut Sakhon District area Samut Sakhon Province 2) To study the helmet-wearing behavior of motorcycle riders among motorcycle users in the Mueang Samut Sakhon District area. Samut Sakhon Province and 3) to study and compare the helmet-wearing behavior of motorcycle riders among motorcycle users in the Mueang Samut Sakhon District area. Samut Sakhon Province classified by gender, age, education level, occupation, and length of time driving a motorcycle. It is quantitative research. The population used in this research is motorcycle riders who have registered motorcycles. In the area of Mueang Samut Sakhon District The researcher determined the sample by using Yamane's ready-made table, which was obtained from a sample of 394 people. Statistics used in data analysis included frequency distribution, percentage, standard deviation. and t test and one-way analysis of variance and compare each pair using Scheffe's method.



The results of the study found that: 1) Knowledge of wearing helmets of motorcycle riders in Mueang Samut Sakhon District. Samut Sakhon Province as a whole is at a moderate level. 2) Safety helmet wearing behavior of motorcycle rider in the area of Mueang Samut Sakhon District Samut Sakhon Province Overall, it is at a high level. 3) Results of comparing helmet-wearing behavior of motorcycle riders in Mueang Samut Sakhon District. Samut Sakhon Province Classified by personal characteristics factors, it was found that gender, age, education level and different occupations have knowledge and behavior regarding wearing helmets of motorcycle riders in the Mueang Samut Sakhon District area. Samut Sakhon Province as a whole is no different. As for people with different periods of driving motorcycles, there is knowledge and behavior in wearing helmets for motorcycle riders. In the area of Mueang Samut Sakhon District Samut Sakhon Province found that the majority of people who ride motorcycles are male and spend more than 10 hours riding motorcycles, causing different behavior in wearing helmets.

Keywords: Knowledge, Behavior, Wearing a helmet

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากปัญหาอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถในการจราจร และการสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการจราจร จึงควรมีมาตรการการป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การให้ผู้ขับขี่เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย โดยกระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่ และคนโดยสาร หรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ การทำให้ประชาชนหันมาเห็นความสำคัญและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้นนั้น สามารถทำได้หลายวิธี เช่น การให้การศึกษาด้านสุขภาพและการสร้างจิตสำนึกของความปลอดภัย ตลอดจนมาตรการทางกฎหมาย ต่อมาใน พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ โดยออกบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานครก่อน เนื่องจากเห็นว่าสมควรผ่อนผันกำหนดเฉพาะท้องที่ที่จำเป็นและมีความพร้อมในการปฏิบัติเท่านั้น แต่ก็ยังมีการต่อต้านจากคนบางกลุ่ม โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการชุมนุมประท้วงและก่อความวุ่นวาย จึงทำให้การบังคับใช้มีผลเฉพาะถนนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 240 สายเท่านั้น ปัจจุบัน



การบังคับใช้หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และคนโดยสารจักรยานยนต์ มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นมา (ราชกิจจานุเบกษา, 2535)

เนื่องจากหมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และควรที่จะส่งเสริมให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ แนะนำให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางโดยเฉพาะในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่ผู้วิจัยได้เลือกมาทำการศึกษาวิจัยเฉพาะกรณีพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ในเขตพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ที่มีผู้คนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก และมีรถยนต์พาหนะจำนวนมาก ด้วยเหตุผลนี้จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องประสบอุบัติเหตุการจราจรเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดังจะเห็นได้จากสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาครของปี 2566 ตั้งแต่วันที่ 11-15 เมษายน 2566 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 5 ครั้ง อ.เมืองฯ 1 ครั้ง อ.กระทุ่มแบน 2 ครั้ง และ อ.บ้านแพ้ว 2 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ (Admit) จำนวน 4 คน อ.เมืองฯ 1 คน อ.กระทุ่มแบน 2 คน และ อ.บ้านแพ้ว 1 คน มีผู้เสียชีวิต จำนวน 1 คน ที่ อ.บ้านแพ้ว 1 คน สำหรับการดำเนินคดีตามมาตรการ 1ร 2ส 3ข 4ม (10 รสขม) ตั้งแต่วันที่ 11-15 เมษายน 2566 มีการดำเนินคดีไปแล้ว 2,050 คน อันดับ 1 คือ ไม่มีใบขับขี่ 655 คน, ไม่สวมหมวกนิรภัย 509 คน, ขับรถย้อนศร 372 คน, รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย 169 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 153 คน ดื่มแล้วขับ 118 คน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 46 คน และขับรถความเร็วเกินกำหนด 17 คน และแซงในที่คับขัน 11 คน ซึ่งเป็นสถิติค่อนข้างมาก และมีสาเหตุหนึ่งของการเสียชีวิตมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนมาก จึงเป็นข้อที่ควรศึกษาถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร เพื่อหาแนวทางแก้ไข ป้องกันอันตราย และลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุดังกล่าว (สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์, 2566)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
3. เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรที่แตกต่างกันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ที่มีต่อความรู้ต่อการสวมหมวกนิรภัย



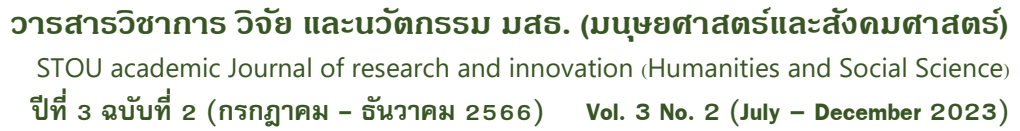
4. เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรที่แตกต่างกันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ที่มีต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ประชาชนมีเพศต่างกันมีความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาครแตกต่างกัน
2. ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
3. ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
4. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
5. ประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
6. ประชาชนมีเพศต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาครแตกต่างกัน
7. ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
8. ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
9. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
10. ประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดของ เชิดชัย โชติสุทธิ (2563) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน และแนวคิดของ จำนง ธนะภพ, ศศิธร ธนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญญิกา ชูขวัญนวล



```

graph LR
    A[ตัวแปรอิสระ] --> B[ตัวแปรตาม]
    A --> C[ตัวแปรตาม]
    
```

The diagram illustrates a conceptual framework with three main components:

- ตัวแปรอิสระ (Independent Variables):**
 - ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factors):
 - เพศ (Gender)
 - อายุ (Age)
 - ระดับการศึกษา (Education Level)
 - อาชีพ (Occupation)
 - ระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Duration of Motorcycle Riding)
- ตัวแปรตาม (Dependent Variables):**
 - พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Safety Helmet Wearing Behavior of Motorcycle Riders)
 - ความรู้ การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Knowledge of Safety Helmet Wearing of Motorcycle Riders)

Arrows indicate the flow from the Independent Variables to the Dependent Variables.

ขอบเขตการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้คือ ประชาชนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียน
รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จำนวน 24,075 คน

2. ขอบเขตด้านตัวแปร

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



วิธีการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งมีรายละเอียดวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จำนวน 24,075 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) และทำการสุ่มแบบแบ่งชั้นและสุ่มอย่างง่าย ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 394 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับทั่วไป ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 ผู้วิจัยขอหนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม เพื่อนำไปขอความร่วมมือจากประชากรในการตอบแบบสอบถาม

3.2 ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยดำเนินการแจกแบบสอบถามด้วยตัวเอง

3.3 เก็บรวบรวมแบบสอบถามแล้วนำมาตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนจึงนำไปวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง โดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 394 ชุดให้กับกลุ่มประชากรทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยการนำแบบสอบถามทั้งหมดมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ซึ่งใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลแต่ละส่วน ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ค่าร้อยละ (percentage)



4.2 การวิเคราะห์ความรู้และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยใช้ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

4.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามเพศ โดยใช้ค่า t-test

4.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ค่า F-test

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ ได้แก่ การหาค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Context Validity) โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of congruence: IOC) และการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient)

2. สถิติพื้นฐาน ได้แก่ การแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

3. สถิติในการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way Analysis of Variance: ANOVA) และการทดสอบรายคู่ด้วยวิธีของเซฟเฟ (Seheffe's Medthod)

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความรู้และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ดังรายละเอียดตามตารางที่ 1 - 2

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย	อันดับ
1. หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก. รับรองกับหมวกที่ไม่มี เครื่องหมาย มอก. รับรอง สามารถลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ ได้เท่ากัน	3.59	.656	มาก	4



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย	อันดับ
2. เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ที่สวมหมวกนิรภัย ที่ได้มาตรฐานจะมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะเท่ากับผู้ที่สวมหมวก นิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน	3.57	.685	มาก	5
3. สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตหรือความพิการอย่างถาวรจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นส่วนใหญ่	3.33	.738	ปานกลาง	11
4. การสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีกับศีรษะจะทำให้ศีรษะและ สมองได้รับบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	3.35	.738	ปานกลาง	10
5. หมวกนิรภัยที่เคยได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุแล้ว ไม่สามารถ นำกลับมาใช้งานได้	3.37	.763	ปานกลาง	9
6. หมวกนิรภัยที่ทำมาจากพลาสติกธรรมดาและระบุข้างในด้วยโฟม ไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้	3.63	.684	มาก	2
7. หมวกนิรภัยที่มีสีสดใส นอกจากจะลดความรุนแรงการบาดเจ็บ ที่สมองแล้วยังสามารถช่วยให้ผู้ขับขี่คันอื่น ๆ สังเกตได้ง่าย	3.69	.705	มาก	1
8. หมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนดให้ใช้มี 3 แบบ ได้แก่ แบบเต็มใบ แบบครึ่งใบ และแบบปิดเต็มหน้าเท่านั้น	3.27	.657	ปานกลาง	12
9. หมวกนิรภัยไม่ว่าแบบใดก็สามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ไม่ แตกต่างกัน	3.49	.721	ปานกลาง	7
10. หมวกนิรภัยสามารถใช้งานได้เป็น 10 ปี ถ้าไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ จนชำรุดเสียหาย	3.38	.810	ปานกลาง	8
11. การเลือกหมวกนิรภัยควรเลือกหมวกที่หลวมไว้ก่อนเพราะเมื่อใส่ สายรัดคางแล้วจะพอดี	3.59	.694	มาก	3
12. กฎหมายหมวกนิรภัยบังคับเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้นไม่ รวมถึงผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วย	3.52	.714	มาก	6
ค่าเฉลี่ยโดยรวม	3.48	.483	ปานกลาง	

จากตารางที่ 1 พบว่า ความรู้การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่
อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาครโดยรวม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.48$) เมื่อ



พิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หมวกนิรภัยที่มีสีสดใส นอกจากจะลดความรุนแรงการบาดเจ็บที่สมองแล้วยังสามารถช่วยให้ผู้ขับขี่คันอื่น ๆ สังเกตได้ง่ายมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.69$) รองลงมาคือ หมวกนิรภัยที่ทำมาจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟม ไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.63$) และการเลือกหมวกนิรภัยควรเลือกหมวกที่สวมไว้ก่อนเพราะเมื่อใส่สายรัดคางแล้วจะพอดี ($\bar{X} = 3.59$) ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ หมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนดให้ใช้มี 3 แบบ ได้แก่ แบบเต็มใบ แบบครึ่งใบ และแบบปิดเต็มหน้าเท่านั้น ($\bar{X} = 3.27$) ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับพฤติกรรม			
	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย	อันดับ
1. เมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัย	3.54	.797	ปฏิบัติ บางครั้ง	13
2. เมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในชุมชนใกล้บ้านท่าน สวมหมวกนิรภัย	3.50	.728	ปฏิบัติ บางครั้ง	18
3. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วท่านคาดสายรัดคางให้แน่นพอดีกับ ศีรษะ	3.51	.703	ปฏิบัติ บางครั้ง	16
4. เมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์เป็นระยะทางไกล ท่านสวมหมวกนิรภัย	3.57	.685	ปฏิบัติ บางครั้ง	13
5. ท่านสวมหมวกนิรภัยโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือ ด่านตรวจ	3.53	.727	ปฏิบัติ บางครั้ง	17
6. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ ในเวลากลางวัน	3.54	.744	ปฏิบัติ บางครั้ง	15
7. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ ในเวลากลางคืน	3.47	.703	ปฏิบัติ บางครั้ง	20
8. ท่านมีการตรวจสอบหมวกนิรภัยว่าอยู่ในสภาพที่ดี ก่อนนำมาสวม	3.48	.681	ปฏิบัติ บางครั้ง	19
9. ท่านใช้หมวกนิรภัยที่ได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุมา แล้วแต่ไม่เสียหายมากนัก ในการขับขี่/โดยสารต่อไป	3.93	1.00	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	12
10. ท่านเคยขับย้อนศรหรือผิดช่องทาง	4.25	.741	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	2



ตารางที่ 2 (ต่อ)

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับพฤติกรรม			
	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย	อันดับ
11. ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่	4.11	.812	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	6
12. เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองท่านมักเพิ่มความเร็วสูง เพื่อให้ผ่านไปได้	4.08	.807	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	9
13. ท่านมักขับรถด้วยความเร็วแล้วเบรกกะทันหัน	4.16	.806	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	5
14. เมื่อท่านง่วงนอนท่านมักจะฝืนขับขี่รถจักรยานยนต์	4.24	.790	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	4
15. เมื่อถึงทางแยกท่านมักหยุดรอให้รถทางตรงไปก่อน	4.24	.799	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	3
16. เมื่อฝนตกท่านลดความเร็วลง	3.93	1.02	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	11
17. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในการ เดินทางเป็นระยะทาง 1-5 กม.	4.32	.708	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	1
18. ท่านมักให้ผู้โดยสารซ้อนท้ายเกิน 1 คน	4.11	.794	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	7
19. เมื่อท่านจอดติดไฟแดงท่านมักจอดล้ำเส้นขึ้นไปด้านหน้า	4.08	.748	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	10
20. ท่านชอบขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกฎหมาย กำหนด	4.11	.788	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	8
ค่าเฉลี่ยโดยรวม	3.89	.442	ปฏิบัติเป็น ส่วนมาก	

จากตารางที่ 2 พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมอยู่ในระดับปฏิบัติเป็นส่วนมาก ($\bar{X} = 3.89$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นระยะทาง 1 - 5 กม. มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 4.32$) รองลงมาคือ ท่านเคยขับย้อยนศหรือผิดช่องทาง ($\bar{X} =$



4.25) และเมื่อถึงทางแยกท่านมักหยุดรอให้รถทางตรงไปก่อน ($\bar{X} = 4.24$) ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/ โดยสารรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน ($\bar{X} = 3.47$) ตามลำดับ

2. ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคล ดังรายละเอียดตามตารางที่ 3 - 8

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร แตกต่างกัน

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ ขับขี่รถจักรยานยนต์	ชาย (243)		หญิง (151)		t	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	3.89	.440	3.88	.447	.237	.813

*p $\geq$ 0.05

จากตารางที่ 3 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร แตกต่างกัน

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.291	3	.097	.493	.687
	ภายในกลุ่ม	76.471	389	.197		
	รวม	76.761	392			

*p $\geq$ 0.05



จากตารางที่ 4 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร แตกต่างกัน

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	แหล่งความ-แปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.709	3	.236	1.209	.306
	ภายในกลุ่ม	76.052	389	.196		
	รวม	76.761	392			

* $p \geq 0.05$

จากตารางที่ 5 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร แตกต่างกัน

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	แหล่งความ-แปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.101	3	.367	1.886	.131
	ภายในกลุ่ม	75.661	389	.195		
	รวม	76.761	392			

* $p \geq 0.05$



จากตารางที่ 6 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร แตกต่างกัน

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.888	2	.944	4.916	.008
	ภายในกลุ่ม	74.874	390	.192		
	รวม	76.761	392			

* $p \geq 0.05$

จากตารางที่ 7 ประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 8 ทดสอบความแตกต่างของประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม เป็นรายคู่ ด้วยวิธีเชฟเฟ

ระยะเวลาที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์	$\bar{X}$	ระดับการศึกษา		
		ต่ำกว่า 5 ชั่วโมง	ตั้งแต่ 5-10 ชั่วโมง	มากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป
ต่ำกว่า 5 ชั่วโมง	3.81	-	.051	.188*
ตั้งแต่ 5-10 ชั่วโมง	3.86		-	.137*
มากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป	4.00			-

* $p \geq 0.05$

จากตารางที่ 8 พบว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 5 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกับประชาชนที่มีระดับการศึกษา มากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และประชาชนที่มีระยะเวลาที่



ข้อชี้แจงการรายงานตั้งแต่ 5-10 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกับประชาชนที่มีระดับการศึกษา มากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ผู้วิจัยอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

1. ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง อาจเป็นเพราะว่าประชาชนมีความรู้ที่ว่าการสวมหมวกนิรภัยที่มีสีสนัดใส นอกจากจะลดความรุนแรงการบาดเจ็บที่สมองแล้วยังสามารถช่วยให้ผู้ขับขี่คันอื่น ๆ สังเกตได้ง่าย และหมวกนิรภัยที่ทำมาจากพลาสติกธรรมดาและบุข้างในด้วยโฟมไม่สามารถลดแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วิบูลย์ สุพุทธิธาดา และคณะ (2561, น. 53) ได้ศึกษา เรื่องความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดระยอง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาชีพรับราชการจะมีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองจะมีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามระดับการศึกษา และการได้รับข่าวสารมีผลต่อความรู้และเจตคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ เชิดชัย โชติสุทธิ์ (2563) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัยโดยคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าที่จะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย เนื่องจากสามารถคุ้มครองความปลอดภัยและช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ ส่วนกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันและบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นเหมาะสมดีแล้ว การเลือกซื้อหมวกนิรภัยมาใช้ในการคุ้มครองความปลอดภัยที่ได้รับทั้งการสวมหมวกนิรภัยก็ไม่ได้ทำให้เสียความคล่องตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ค่อยกวาดค้นจับกุมในเรื่องหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอสำหรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์รับรู้เรื่องหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยในระดับที่พอจะทำให้เกิดจิตสำนึกในการสวมใส่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะเลือกซื้อและเลือกใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบและแบบปิดเต็มหน้า ส่วนแบบครึ่งใบนั้นส่วนมาจะเป็นผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้ใช้ ด้านพฤติกรรมและเงื่อนไขในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งตลอดเวลา ในขณะที่ข้อชี้แจงการรายงาน มากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งและยังพบว่าผู้ที่โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ



2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมอยู่ในระดับปฏิบัติเป็นส่วนใหญ่ อาจเป็นเพราะว่าประชาชนสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นระยะทาง 1 - 5 กม. และประชาชนเคยขับย้อนศรหรือผิดช่องทาง และเมื่อถึงทางแยกท่านมักหยุดรอให้รถทางตรงไปก่อน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ยุพา หงส์วະชิน (2563, น. 56) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกลักษณะและวิธีการคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเพศชายร้อยละ 52.90 มีอายุต่ำกว่า 25 ปี โดยมีอายุเฉลี่ย 22.88 ปี มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา สถานภาพโสด อาชีพรับจ้าง มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท และพบว่า เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยระดับสูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความรู้เรื่องมาตรฐานอุตสาหกรรม และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเห็นว่าตำรวจเลือกปฏิบัติในการจับปรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ เฉลิมกิต เพชรรักษ์ (2563, น. 85) ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เพศชายจะใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพศชายมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มอายุ 21 - 30 ปี และกลุ่มอายุ 31 - 40 ปี จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูง กลุ่มประกอบอาชีพรับจ้าง/พนักงานบริษัท มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยสูง และพบว่าการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นตัวแปรสำคัญประการหนึ่ง ที่มีผลต่อการยอมรับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

3. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จำแนกตามปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างมีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างมีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเป็นเพราะว่าประชาชนส่วนใหญ่ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเพศชายส่วนใหญ่และใช้เวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 โมง จึงทำให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ เรณู คงสันทิต และคณะ (2562, น. 84) ได้ศึกษาเรื่องความรู้ทัศนคติ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้และ



การปฏิบัติต่อหมวกนิรภัย และกฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน แต่มีทัศนคติไม่แตกต่างกัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ยุพา หงส์วะชิน (2563, น. 56) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยส่วนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกลักษณะและวิธีการ คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเพศชายร้อยละ 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

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเพื่อการปฏิบัติ

ในการศึกษาเรื่องความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทัศนศึกษา ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการวิจัยดังนี้

1.1 ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ หมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนดให้ใช้มี 3 แบบได้แก่ แบบเต็มใบ แบบครึ่งใบ และแบบปิดเต็มหน้าเท่านั้น ดังนั้นผู้เกี่ยวข้องควรให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องของกฎหมายการสวมนิรภัยให้มากขึ้น วัดความรู้ของประชาชน โดยการทำการอบรมและทดสอบความรู้ของประชาชน

1.2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ในเวลากลางวัน ดังนั้น ผู้เกี่ยวข้องควร หรือตำรวจจราจรควรบอกกล่าวตักเตือนประชาชนสวมหมวกนิรภัยทั้งกลางวันและกลางคืนเพื่อความปลอดภัย

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อนำมาศึกษาปัญหาอุปสรรค ทัศนคติ และพฤติกรรม รวมทั้งเป็นแนวทางในการรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย



2.2 ควรศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสามารถที่จะชักชวนและสนับสนุนให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และกระตุ้นเตือนให้มีความปลอดภัยจากการจราจร ลดปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

บรรณานุกรม

- จำนง ธนะภพ, ศศิธร ธนะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญวล. (2553). ความรู้ ทักษะคิ
และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัย
ลักษณ์. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ, 3(12), 20 - 29.
- เฉลิมกิต เพชรรักษ์. (2563). พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะ
กรณีอำเภอไทรทอง จังหวัดกำแพงเพชร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). คณะ
มนุษยศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกริก, กรุงเทพฯ.
- เชิดชัย โชติสุทธิ. (2563). ทักษะและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขต
พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน. (ภาคินพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). สาขาพัฒนาสังคม
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ยุพา หงส์ระชิน. (2563). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล
เมืองฉะเชิงเทรา. (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารกฎหมายการแพทย์ และ
สาธารณสุข, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- เรณู คงสันต์ และคณะ. (2562). ความรู้ ทักษะคิ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวก
นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสมุทรสงคราม. สมุทรสงคราม: สำนักงาน
สาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม.
- วิบูลย์ สุพทุธิธาดา และคณะ. (2561). ความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
จังหวัดระยอง. โรงพยาบาลระยอง.
- สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์. (2566). สรุปข้อมูลสะสมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2566. [ออนไลน์].
สืบค้นเมื่อ 29 มกราคม 2566 จาก: [https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/
TCATG230416143638620](https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG230416143638620)
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2550). รายงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2550. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจ
แห่งชาติ.



องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558.

[ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 29 มกราคม 2564 จาก https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_Thai.pdf

Yamane, T. (1970). *Statistics: An introduction analysis*. (2nd ed). New York: Harper and Row.