



การเปรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัย
สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย
Comparison of Safety Attitude and Safety Behavior
for Motorcyclists in University Campuses

ชิติพัทธ์ ขอนพิกุล1* นพดล กรประเสริฐ2 ปรีดา พิทยาพันธ์3

1,2,3 ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50200

บทคัดย่อ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นในแต่ละปี ทั้งนี้เป็นผลมาจากการบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย และการตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลการสำรวจเบื้องต้นพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะสูงในเขตพื้นที่ที่มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและมีมาตรการลงโทษในเชิงประจักษ์ แต่ในทางกลับกันอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะค่อนข้างต่ำในพื้นที่ที่ขาดมาตรการตรวจจับอย่างจริงจัง เหตุใดการสวมหมวกนิรภัยจึงไม่เป็นค่านิยมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ผู้ขับขี่มีทัศนคติ ความเชื่อ และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเป็นอย่างไร เพื่อตอบคำถามดังกล่าว งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ค่านิยมและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายในสถาบันอุดมศึกษา ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดและแหล่งดึงดูดการเดินทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากในเมืองภูมิภาค และเป็นกลุ่มประชากรที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงทำการสำรวจเก็บข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในภาคสนามและสำรวจข้อมูลทัศนคติและความเชื่อจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ในเชิงลึกของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย โดยมองว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อป้องกันการผิดกฎหมายมากกว่าเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ และมองเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมีความสำคัญและจำเป็นเฉพาะกับตนเองหรือคนใกล้ชิดตัวเท่านั้น หากเมื่อพบเห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่กลับมองเป็นเรื่องปกติธรรมดาของสังคม นอกจากนี้แล้วการโฆษณาประชาสัมพันธ์รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องที่ผู้ขับขี่ยอมรับได้ในสังคม การศึกษาถึงทัศนคติด้านความปลอดภัยนี้ถือเป็นกุญแจสำคัญเพื่อให้เข้าใจถึงต้นตอสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง และสามารถใช่วางแผนนโยบายและมาตรการได้ตรงตามสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงได้มากขึ้น

คำสำคัญ: ทัศนคติความปลอดภัย, พฤติกรรมความปลอดภัย, การสวมหมวกนิรภัย, ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

Abstract

The use of safety helmet for motorcyclists in Thailand tends to increase each year. The increase in helmet use is a

result of enforcement, safety campaign, and the awareness of loss of motorcycle accident. Preliminary statistics showed that the rate of helmet use is relatively high at which the enforcement is strictly controlled, but the rate of helmet use is dropped significantly where the control is soft. The question is why the helmet use has not become the safety value among motorcyclists in Thailand. This research investigates the safety attitude and safety behavior on the helmet use of motorcyclists, and evaluates the relationship between the attitude and behavior to the helmet use. This study focuses on the motorcyclists in university campuses. University campuses in regional provinces, such as Chiang Mai, are the major motorcycle trip generator and attractor, and university students/staff are the group with high risk of accident. The study conducts the field observation, the questionnaire survey, and the informal meeting with motorcycle users in order to gather their behavior, attitude, belief and opinion on the helmet use. The study revealed that the motorcyclists are unaware of the significance of helmet uses. They believe that wearing helmets are to avoid violating helmet law rather than to avoid road accidents. People regard that the use of safety helmet is an individual issue, yet a social issue. They would like to see their friends and relations to wear the safety helmet, but disregard the others who are not wearing. In addition, the safety helmet campaigns are being accepted for most people in the society. This comparative study between safety attitude and safety behavior is the foremost research to examine the root of the motorcyclists' risk behavior and can be applicable to develop the strategic and action plans on road safety.

Keywords: safety attitude, safety behavior, helmet use, motorcyclists

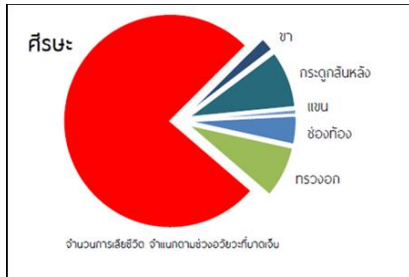
1. บทนำ

ความปลอดภัยบนถนนนับเป็นปัญหาของทุกสังคมซึ่งหลายประเทศทั่วโลกกำลังประสบปัญหา สำหรับประเทศไทยอัตราการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตขณะขับขี่ยังคงค่อนข้างสูงโดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งการเสียชีวิต

* ผู้เขียนผู้รับผิดชอบบทความ (Corresponding author)

E-mail address: hiphop_dayim@hotmail.com

และบาดเจ็บสาหัสส่วนใหญ่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมาจากอาการบาดเจ็บที่ศีรษะ โดยปี 2553-2555 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยปีละกว่า 6 พันคนและได้รับบาดเจ็บอีกกว่า 2 แสนคน ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าร้อยละ 70 บาดเจ็บบริเวณศีรษะ [1] ดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1 จำนวนการเสียชีวิตจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ ที่มา: บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากประเด็นปัญหาดังกล่าว พบว่าสาเหตุหลักของการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะ เป็นเพราะการไม่สวมหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้กำหนดไว้เป็นข้อบังคับตามกฎหมาย ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2537 และมีการบังคับใช้ทั่วประเทศ เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 แต่ที่ผ่านมายังคงมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมากที่ยังละเลยการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ [1]

การสวมหมวกนิรภัยเป็นวิธปฏิบัติที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีประสิทธิภาพในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือเสียชีวิต และผู้ได้รับบาดเจ็บประเภทนี้นับเป็นภาระแก่บุคคลครอบครัว และสังคม

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้สรุปประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 1 ในประเทศไทย ได้รับการยืนยันอย่างชัดเจนจากผลงานวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ซึ่งอาศัยแบบจำลองทางสถิติและการวิเคราะห์ข้อมูลระบบเผื่อาระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเครือข่ายทั่วประเทศ ซึ่งพบว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากบาดเจ็บที่ศีรษะได้ 43% สำหรับผู้ขับขี่ และ 58% สำหรับผู้นั่งซ้อนท้าย [2]

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบประสิทธิผลของการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การไม่สวมหมวกนิรภัย	การสวมหมวกนิรภัย
- เพิ่มความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ	- ลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บลงได้ประมาณ 72%
- เพิ่มความรุนแรงของอาการบาดเจ็บที่ศีรษะ	- ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39% แต่จะลดได้จริงแค่ไหนขึ้นอยู่กับความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ
- เพิ่มระยะเวลาในการอยู่โรงพยาบาล	- ลดค่ารักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ
- เพิ่มความเสี่ยงในการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ	

ที่มา: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่างานวิจัยซึ่งยืนยันถึงคุณประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย แต่จากข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัยรวบรวมโดยเครือข่ายหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทย

โรดส์ พบว่า มีเพียงร้อยละ 43 โดยเฉลี่ยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยในปี 2556

งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงทัศนคติ ค่านิยมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเลือกศึกษาในกลุ่มเป้าหมายในสถาบันอุดมศึกษา ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดและดึงดูดการเดินทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก และเป็นกลุ่มประชากรที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมีมากขึ้นได้ตรงตามเป้าหมายที่วางไว้

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักอยู่ 3 ประการ ดังนี้

- 1). ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจากการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่
- 2). ศึกษาทัศนคติและค่านิยมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา
- 3). เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

3. ทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognition Theory)

ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคมเป็นทฤษฎีที่แสดงถึงพฤติกรรมของบุคคลที่เป็นผลมาจากการปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยภายในตัวบุคคลและปัจจัยภายนอก ดังแสดงในรูปที่ 2 [3,4,5] ทฤษฎีได้อ้างสมมติฐานว่าพฤติกรรมส่วนใหญ่ของบุคคลเกิดจากการเรียนรู้ โดยส่วนหนึ่งเกิดจากการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงของตัวเอง และอีกส่วนหนึ่งเกิดจากการสังเกตพฤติกรรมของบุคคลอื่น ซึ่งถือเป็นการเรียนรู้โดยการสังเกตหรือการเรียนรู้จากต้นแบบ



รูปที่ 2 ปฏิสัมพันธ์ของพฤติกรรมบุคคลระหว่างปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก

3.2 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior)

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคมที่พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action) ซึ่งมีแนวคิดพื้นฐานว่า การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์จะเกิดจากการขึ้นใจด้วยความเชื่อ 3 ประการ [3,6] ได้แก่

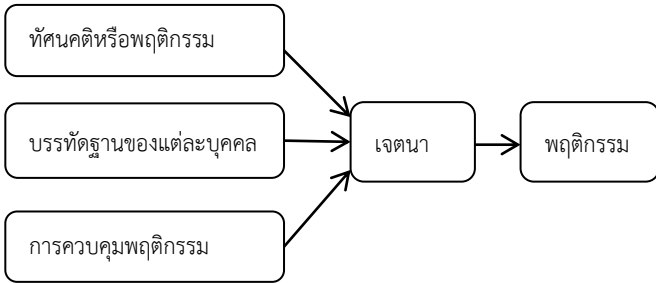
1. ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs)
2. ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative beliefs)
3. ความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม (Control beliefs)

พฤติกรรมของบุคคลว่าส่วนมากจะอยู่ภายใต้การควบคุมของเจตนาเชิงพฤติกรรม (Behavioral Intention) ซึ่งได้รับอิทธิพลจาก 3 ปัจจัย ดังแสดงในรูปที่ 3 ได้แก่

- เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior) เป็นการประเมินทางบวก/ลบต่อการกระทำนั้น ๆ เจตคติต่อพฤติกรรมเป็น

ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งทัศนคติทางบวกก็จะเกิดเจตนาที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น

- การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนรอบข้างมีพฤติกรรมหนึ่ง และบุคคลนั้นมีแนวโน้มที่จะทำตาม
- การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) เป็นการรับรู้ถึงความยากง่ายและความสามารถที่จะทำพฤติกรรมนั้น



รูปที่ 3 โครงสร้างพื้นฐานของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

4. วิธีการดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยสำหรับ งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) โดยแยกอธิบายองค์ประกอบการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

สำรวจและทำการเก็บข้อมูลจำนวนตัวอย่างทั้งหมดของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา โดยคำนวณหาขนาดของตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนประชากร โดยคาดว่าสัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5 และระดับความเชื่อมั่น 95% [7] ซึ่งจากจำนวนประชากรผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถาบันอุดมศึกษาว่า 40,000 คน ความคลาดเคลื่อนที่ผู้วิจัยยอมรับได้เท่ากับ 5% ขนาดของกลุ่มตัวอย่างอยู่ระหว่าง 394-397 โดยใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

งานวิจัยนี้อาศัยแบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อวัดตัวแปรต่างๆ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามกรอบแนวคิดและวัตถุประสงค์ของงานวิจัย โดยแบ่งเป็น 5 ส่วน

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ สถานที่อยู่อาศัย
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ในการขับขี่ การถูกจับความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
- ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ปานกลาง ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ เป็นประจำ บ่อยครั้ง บางครั้ง นานๆครั้ง ไม่จำเป็น

- ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคม การยอมรับทางสังคม เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่ ยอมรับได้มาก ยอมรับได้ ปานกลาง ยอมรับไม่ได้ ยอมรับไม่ได้มาก

เกณฑ์การวัดค่าตัวแปรข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม และข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคม การยอมรับทางสังคม ได้กำหนดระดับคะแนนออกเป็น 5 ระดับเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ [8]

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

งานวิจัยนี้ได้สำรวจข้อมูลพฤติกรรมและทัศนคติ ค่านิยมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับข้อมูลด้านพฤติกรรมได้เก็บรวบรวมจากการสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยอาศัยวิธีการสังเกต (Observational Survey) ด้วยการตั้งกล้องวิดีโอบันทึก พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทั้งก่อนและหลังมีมาตรการการสวมหมวกนิรภัย 100% สำหรับข้อมูลทัศนคติ/ค่านิยม ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างในเขตสถาบันอุดมศึกษา จากนั้นทำการตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของแบบสอบถามแต่ละฉบับ เพื่อเตรียมไปสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล วิเคราะห์โดยใช้การแจกแจงความถี่ แสดงเป็นจำนวนและร้อยละ
2. ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคม การยอมรับทางสังคม
3. สรุปเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติค่านิยมและการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
4. อธิบายสาเหตุด้านทัศนคติค่านิยมของการสวมหมวกนิรภัยที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย
5. เสนอแนะแนวทางประเด็นปัจจัยที่ช่วยปรับเปลี่ยนทัศนคติค่านิยมการสวมหมวกนิรภัยในสถาบันอุดมศึกษา

5. ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

เปรียบเทียบสถิติการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เข้า-ออกมหาวิทยาลัย ก่อนและหลังมีมาตรการบังคับ ผลคือ ก่อนมีมาตรการบังคับ ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยคิดเป็น 45% และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยคิดเป็น 15% หลังมีมาตรการบังคับ ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยคิดเป็น 90% และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยคิดเป็น 68% ข้อมูลสำรวจ 15 วันก่อนและ 30 วันหลัง มีมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100%

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา ส่วนมากเป็นเพศชาย คิดเป็น 61% และเพศหญิง 39% โดยจำแนกเป็นนักศึกษาปริญญาตรี 62% นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา 26% และพนักงาน/เจ้าหน้าที่ 12% ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนมากอาศัยอยู่หอพักนอกมหาวิทยาลัยคิดเป็น 61% อาศัยอยู่บ้าน 22% และอาศัยในหอพักมหาวิทยาลัย 17%

ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา ส่วนมากเป็นผู้ขับขี่คิดเป็น 83% และเป็นผู้โดยสาร 17% มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็น 76% ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 17% และมีใบอนุญาตขับขี่แต่หมดอายุคิดเป็น 7% โดยในจำนวนนี้มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง คิดเป็น 88% และไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเองคิดเป็น 12%

ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย เมื่อพิจารณา รายชื่อพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย 5 อันดับแรก ได้แก่ ตำรวจไม่จับ เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์รู้สึกปลอดภัยมากขึ้น ราคาหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย ไม่มีที่เก็บ พกพาลำบาก กลัวหาย และร้อน อึดอัด สวมใส่ไม่สบาย สกปรก ตารางที่ 2 แสดงระดับความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยแต่ละปัจจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย	ระดับความคิดเห็น
ราคาหมวกนิรภัย	เห็นด้วย (3.55)
ระยะเวลาในการขับขี่ (ขับขี่เป็นระยะใกล้ๆ)	ปานกลาง (2.78)
สภาพถนน (ไม่ได้ขี่หรือออกถนนใหญ่)	ปานกลาง (2.98)
กลัวผมเสียทรง	ปานกลาง (3.07)
ร้อน อึดอัด สวมใส่ไม่สบาย สกปรก	ปานกลาง (3.18)
การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่น่ารำคาญ	ไม่เห็นด้วย (2.48)
เร่งรีบ	ปานกลาง (2.94)
ไม่มีที่เก็บ พกพาลำบาก กลัวหาย	ปานกลาง (3.19)
การสวมหมวกนิรภัยทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน	ปานกลาง (2.65)
การสวมหมวกนิรภัยทำให้การได้ยินเสียงลดลง	ปานกลาง (3.05)
ตำรวจไม่จับ	เห็นด้วย (3.94)
ความชำนาญในการขับขี่ (หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแล้วไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้)	ไม่เห็นด้วย (2.18)
ความรู้สึกปลอดภัย (เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์)	เห็นด้วย (3.93)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย 5 อันดับแรกได้แก่ อันดับแรก คือ ปัจจัยความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา [9] โดยพบว่า ปัจจัยด้านการป้องกันการถูกจับมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยช่วยป้องกันตำรวจจับได้

อันดับรองลงมา คือ ปัจจัยด้านความรู้สึกปลอดภัยเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา [10] ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ก็จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้และเข้าใจว่าการกระทำอย่างไรเป็นการกระทำที่ผิด และไม่พึงกระทำอีก ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นและทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรู้สึกมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเมื่อสวมหมวกนิรภัยและตระหนักถึงอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยมากยิ่งขึ้น

ปัจจัยด้านราคาหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา [9] โดยพบว่า ปัจจัยด้านราคามีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับราคามีร้อยละ 33.2 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 13.7 และเห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 19.5

ปัจจัยด้านการเก็บรักษาถือเป็นเรื่องอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถาบันอุดมศึกษา การไม่มีที่เก็บ การพกพาลำบาก กลัวหาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา [11] โดยพบว่านักเรียนกลุ่มที่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ให้

เหตุผลว่า การสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สะดวก ไม่คล่องตัว พกพาลำบาก และยุ่งยาก

ปัจจัยด้านความไม่สะดวกสบายในการสวมหมวกนิรภัย เช่น ร้อน อึดอัด สกปรก เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลให้นักศึกษาไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา [12] โดยพบว่านักศึกษากลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งซึ่งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีอุปสรรคเรื่องของหมวกนิรภัย นักศึกษาขาดความเป็นอิสระในการขับขี่ ไม่ชอบให้ผู้ใดมาบังคับ การบังคับให้สวมหมวกนิรภัยเป็นการขัดต่อความรู้สึกที่เคยชินที่ได้ปฏิบัติมา ทำให้เกิดการต่อต้านไม่ยอมรับการบังคับใช้หมวกนิรภัย

ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม

จากการสำรวจพบว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางในระยะทางไกลๆ (มากกว่า 5 กิโลเมตร) มากกว่าการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ (น้อยกว่า 5 กิโลเมตร) และมีความจำเป็นที่จะต้องสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีหากต้องสวมหมวกนิรภัย ตารางที่ 3 แสดงระดับความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถาบันอุดมศึกษา

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ข้อคิดเห็นต่อพฤติกรรม	ระดับความคิดเห็น
การขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางไกล	เห็นด้วย (4.45)
การขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางใกล้	เห็นด้วย (4.08)
การโดยสารรถจักรยานยนต์ระยะทางไกล	เห็นด้วยอย่างยิ่ง (4.60)
การโดยสารรถจักรยานยนต์ระยะทางใกล้	เห็นด้วย (4.07)
การสวมหมวกนิรภัยภายในสถาบันอุดมศึกษา	เห็นด้วย (3.85)
การสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่น	เห็นด้วย (4.23)

ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคมและการยอมรับทางสังคม

เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคมและการยอมรับทางสังคม พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนในสถาบันอุดมศึกษายอมรับได้กับการโฆษณาประชาสัมพันธ์รณรงค์สวมหมวกนิรภัย นโยบายการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ในสถาบันอุดมศึกษา รวมถึงการกวาดค้นจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถาบันอุดมศึกษา โดยมีความเห็นว่า ตารางที่ 4 แสดงระดับความคิดเห็นต่อประเด็นบรรทัดฐานทางสังคมของการสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานและการยอมรับทางสังคม

ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับบรรทัดฐานและการยอมรับทางสังคม	ระดับการยอมรับ
การพบเห็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย	ปานกลาง (3.17)
การพบเห็นคนรัก คนรอบข้างหรือเพื่อนไม่สวมหมวกนิรภัย	ปานกลาง (2.71)
การพบเห็นผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ปานกลาง (2.66)
นโยบายรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ในมหาวิทยาลัย	ยอมรับได้ (3.77)
มาตรการบังคับและบทลงโทษสำหรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยในสถาบันอุดมศึกษา	ยอมรับได้ (3.85)
การโฆษณาประชาสัมพันธ์รณรงค์สวมหมวกนิรภัยในเขตสถาบันอุดมศึกษา	ยอมรับได้ (4.23)

6. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษานี้สามารถสรุปประเด็นทัศนคติความเชื่อและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษาได้ดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษายังขาดความตระหนักถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย ถึงแม้ว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถาบันอุดมศึกษามีอัตราที่สูงขึ้น มาตรการบังคับใช้กฎหมายยังเป็นมาตรการหลักที่ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่บนท้องถนน
2. ทัศนคติของบุคคลส่วนใหญ่ในสังคมมองเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมีความสำคัญและจำเป็นเฉพาะกับตนเองหรือคนใกล้ตัวเท่านั้น หากเมื่อพบเห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่กลับมองเป็นเรื่องปกติธรรมดาของสังคม ดังนั้นการปลูกฝังทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยให้เกิดเป็นบรรทัดฐานทางสังคมจะช่วยให้คนในสังคมตระหนักว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งจำเป็นและไม่ใช่เรื่องของคนใดคนหนึ่งอีกต่อไป
3. การโฆษณาประชาสัมพันธ์รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และของสังคม ทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการสวมหมวกนิรภัยเกิดจากการเรียนรู้สิ่งต่างๆ รอบตัว ทั้งทางตรงทางอ้อมโดยแหล่งที่มีอิทธิพลต่อการเกิดทัศนคติของบุคคล ได้แก่ ประสบการณ์ตรง อิทธิพลของกลุ่ม และสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับทิศทางการขับเคลื่อนส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถาบันอุดมศึกษา มีดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมให้การสวมหมวกนิรภัยเกิดเป็น “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ปลูกฝังให้เกิดเป็นค่านิยมที่ดีในสังคม รวมถึงเร่งสร้างให้เกิดเป็น “มาตรการองค์กร” ในการสวมหมวกนิรภัย 100%
2. สร้างการรับรู้ของประชาชนในเรื่องกฎหมายโดยเฉพาะ เรื่อง ผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย ถือว่า “ผิดกฎหมาย” ผ่านการตรวจจับจริงให้ผู้สัญจรได้พบเห็นและรับรู้
3. ส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มมหาวิทยาลัยที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย เช่น การรณรงค์ให้ตำรวจกวดขัน และให้อาจารย์ทำโทษหรือตัดคะแนน เพื่อเพิ่มความตระหนักให้กับนักศึกษา
4. ศึกษาปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือมีผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เช่น ทัศนคติกลุ่ม ค่านิยมจากข่าวสาร เป็นต้น
5. พัฒนาเครื่องมือในการให้ความรู้และการสื่อสารเชิงรุกที่ตรงกลุ่มเป้าหมายและมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติที่เชื่อว่า “ขับชิวๆ ไม่ต้องสวมหมวก” ซึ่งเป็นเหตุผลอันดับต้นของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
6. มุ่งค้นหาสาเหตุของปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยในระดับปัจเจกบุคคล เพื่อนำมาใช้พัฒนาออกแบบการรณรงค์และมาตรการแก้ไขปัญหานั้นที่ตรงจุด เช่น กลุ่มผู้ใช้แรงงาน กลุ่มผู้ใช้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มคนต่างดาวและนักท่องเที่ยวต่างชาติ

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัย (เครือข่ายภาคเหนือตอนบน) มูลนิธิไทยโรดส์ สำหรับเงินทุนสนับสนุนและแนวทางการสำรวจข้อมูลในงานวิจัยนี้

เอกสารอ้างอิง

- [1] มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) (2556). อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย.
- [2] ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ.
- [3] Nicholas J. Ward, Jeff Linkenbach, Sarah N. Keller and Jay Otto. (2010). “White Paper on Traffic SafetyCulture”. Receive January 30, 2015. From <http://safety.transportation.org/doc/web2%20Safety%20Culture%20White%20Paper.pdf>
- [4] สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2543. ทฤษฎีและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [5] สุรางค์ ไคว่ตระกูล. (2544). จิตวิทยาการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [6] ชีระพร อุวรรณโณ. เจตคติ: การศึกษาตามแนวทฤษฎีหลัก. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาจิตวิทยา คณะครุศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- [7] จักรกฤษณ์ สำราญใจ. (2545) . การวิจัยพื้นฐาน . สถาบันราชภัฏลำปาง. โรงพิมพ์จันทร์สมุทร.
- [8] บุญชม ศรีสะอาด. (2553). การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่7. กรุงเทพฯ
- [9] วัฒนวงศ์ รัตนวราห์. (2553). การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐมโดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- [10] วลัยกัญญา พัฒนาไพบูลย์. (2549). การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย : ปัญหาและข้อเสนอแนะ. วิทยานิพนธ์ วศ.ม. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- [11] ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตน์ธรรม.(2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี.สงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 14(2), 271-288.
- [12] กฤษเนตร เกษสระ. (2548). การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กับนักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง) คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ ส.ม. สาขาวิชาสุขภาพและการส่งเสริมสุขภาพ, บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยขอนแก่น.