



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักรู้ต่อการสวมหมวก
นิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

เสนอต่อ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

จัดทำโดย

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๔ สิงหาคม ๒๕๕๙

<p style="text-align: center;">รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการการศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวก นิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์</p>	
ชื่อโครงการ	โครงการการศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
หน่วยงานผู้ให้ทุน	กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
หน่วยงานผู้รับทุน	ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ข้อมูลรายงานการส่ง	วันที่ส่ง: รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการการศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๙
ผู้อำนวยการโครงการ	รศ. ศิริชัย พงษ์วิชัย
รองผู้อำนวยการโครงการ	ผศ. ดร. อติลล่ำ พงศ์ยี่หล้า
คณะผู้วิจัย	อ. ดร. บุญญาดา นาสมบูรณ์ อ. ธนสร กิรัมย์ อ. สุมาลี สมนึก อ. วัชรายุทธ์ โสทธิหัต



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



บทที่ ๑

บทนำ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



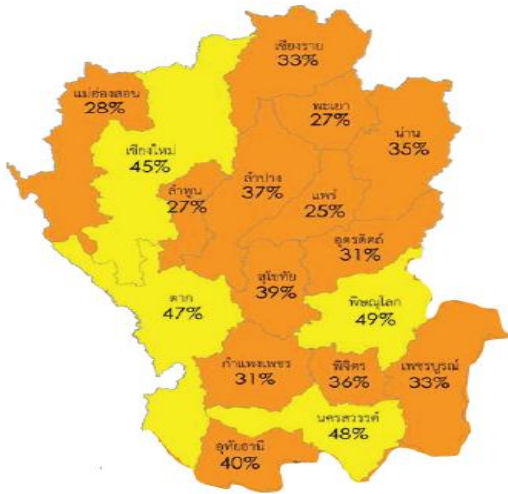
บทนำ

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันอัตราการเสียชีวิตของคนไทย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง ส่วนใหญ่อุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากการเดินทางด้วยพาหนะอื่นๆ ซึ่งส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บรวมถึงเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จากรายงานความปลอดภัยทางถนนโลก ในปี ๒๕๕๖ โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๓) ได้ทำการสำรวจ ๑๘๒ ประเทศ พบว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกสูงถึง ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บ สูงถึง ๒๐-๕๐ ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ การสำรวจในปี ๒๕๕๗ สถิติระบุว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวน ๔๔ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี โดยประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากเป็นอันดับ ๒ ของโลก อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชากรไทยมีจำนวน ๕,๑๐๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี (เฉลี่ย ๕.๑% ของอัตราการเสียชีวิตโดยรวม)

จากข้อมูลทางสถิติพบว่าในประเทศไทย อัตราการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยในปี ๒๕๕๖ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เฉลี่ยสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ ๔๓ และไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ ๕๗ ไทยโรดส์หรือเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริม สุขภาพ (สสส.) ยังได้ศึกษาอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งประเทศโดยจัดอันดับ ๑๐ จังหวัดที่มีอัตราสวมหมวกนิรภัยสูงสุดตามภาคของประเทศไทย แสดงรายละเอียดได้ตามภาพดังต่อไปนี้

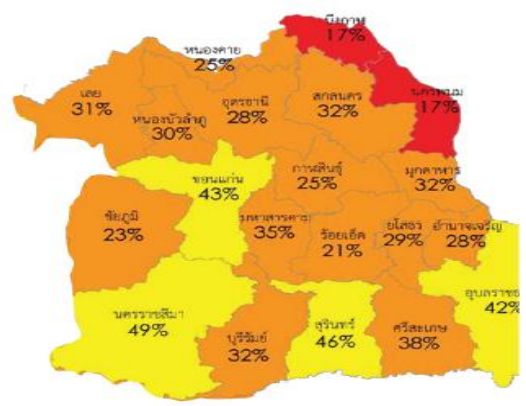
ภาคเหนือ



10 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด		
1	พิษณุโลก	49%
2	นครสวรรค์	48%
3	ตาก	47%
4	เชียงใหม่	45%
5	อุทัยธานี	40%
6	สุโขทัย	39%
7	ลำปาง	37%
8	พิจิตร	36%
9	น่าน	35%
10	เพชรบูรณ์	33%

ภาพที่ ๑ อัตราการสวมหมวกในภาคเหนือ

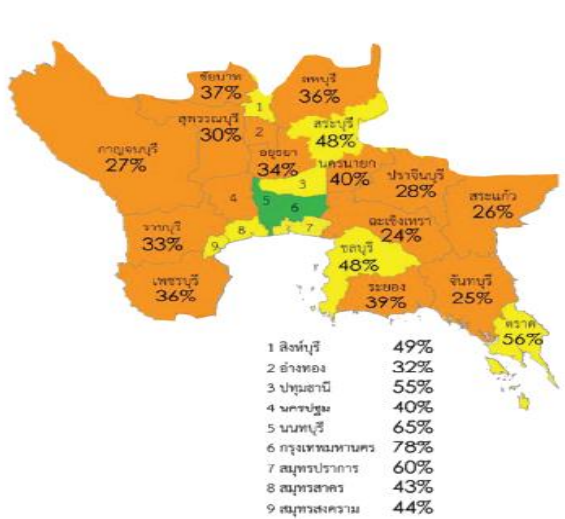
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



10 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด		
1	นครราชสีมา	49%
2	สุรินทร์	46%
3	ขอนแก่น	43%
4	อุบลราชธานี	42%
5	ศรีสะเกษ	38%
6	มหาสารคาม	35%
7	บุรีรัมย์	32%
8	สกลนคร	32%
9	มุกดาหาร	32%
10	เลย	31%

ภาพที่ ๒ อัตราการสวมหมวกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

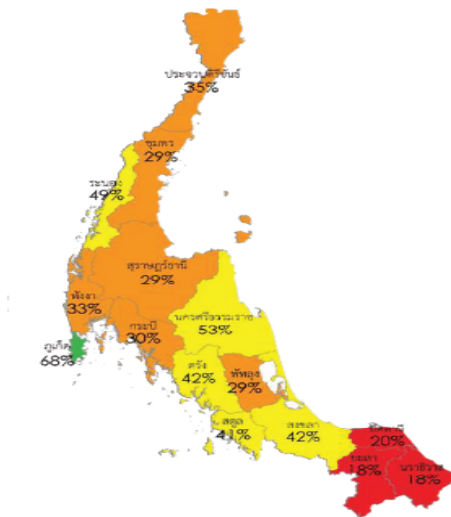
ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียง



10 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด		
1	กรุงเทพมหานคร	78%
2	นนทบุรี	65%
3	สมุทรปราการ	60%
4	ตราด	56%
5	ปทุมธานี	55%
6	สิงห์บุรี	49%
7	ชลบุรี	48%
8	สระบุรี	48%
9	สมุทรสงคราม	44%
10	สมุทรสาคร	43%

ภาพที่ ๓ อัตราการสวมหมวกในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียง

ภาคใต้



10 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด		
1	ภูเก็ต	68%
2	นครศรีธรรมราช	53%
3	ระนอง	49%
4	ตรัง	42%
5	สงขลา	42%
6	สตูล	41%
7	ประจวบคีรีขันธ์	35%
8	พังงา	33%
9	กระบี่	30%
10	สุราษฎร์ธานี	29%

ภาพที่ ๔ อัตราการสวมหมวกในภาคใต้

เมื่อจำแนกตามช่วงอายุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าวัยผู้ใหญ่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๙ ส่วนวัยเด็กสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗ และจากการศึกษาของไทยโรดส์พบว่าสาเหตุที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เลือกที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากขาดความตระหนักถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย โดยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มากกว่าร้อยละ ๖๐ ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเห็นว่าเป็นการเดินทางในระยะใกล้ นอกจากนี้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



มากกว่าร้อยละ ๓๐ ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะมีความเห็นว่าจะไม่ได้ขับขึ้นรถถนนใหญ่ รวมถึงลักษณะของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เองที่ส่งผลต่อการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยร้อยละ ๓๑ ของผู้ขับขี่และร้อยละ ๒๙ ของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเพราะมีลักษณะการเดินทางที่เร่งรีบ จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าสาเหตุที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเลือกที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นเนื่องจากขาดความตระหนักต่อความสำคัญของหมวกนิรภัย รวมถึงขาดความตระหนักต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ย่อมส่งผลกระทบต่อร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินทั้งที่ประเมินเป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน

นอกจากนี้จากรายงานความปลอดภัยทางถนนโดยองค์การอนามัยโลกยังมีการเปรียบเทียบระดับการบังคับใช้กฎหมายในภูมิภาคอาเซียน พบว่าประเทศไทยมีระดับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย และลาว

จากข้อมูลดังกล่าว กรมการขนส่งทางบกจึงได้จัดโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์หันมาสวมหมวกนิรภัยผ่านกิจกรรมต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสารให้หันมาสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น (เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก)

เพื่อสนับสนุนให้โครงการดังกล่าวให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้ คณะผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไปและผู้ได้รับหมวกนิรภัยจากโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยด้วยการเปรียบเทียบตามลักษณะของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา ภูมิฐานะ เพื่อนำผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักมาใช้เป็นแนวทางในการกระตุ้นให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และผลที่ได้จากการเปรียบเทียบตามลักษณะของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สามารถนำมาใช้ในการวางแผนจัดรูปแบบโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยให้เหมาะสมตรงตามลักษณะและความต้องการของกลุ่มเป้าหมายมากที่สุด และเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินโครงการต่อไป คณะผู้วิจัยได้นำข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาวิจัยมาจัดทำโครงการนำร่อง ในทุกภาค ภาคละ ๑ พื้นที่ โดยพื้นที่ที่เลือกมาจัดทำโครงการ จะเลือกจากพื้นที่ที่มีผลการวิจัยชี้ว่ามีระดับความตระหนักต่ำสุดในภาคนั้นๆ สำหรับกลุ่มเป้าหมายจะเลือกจากกลุ่มบุคคลที่เป็นกลุ่มเสี่ยงจากผลวิจัยที่ได้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อศึกษากระบวนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖
- ๒) เพื่อศึกษาระดับความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขี่ บขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- ๓) เพื่อศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- ๔) เพื่อทดลองดำเนินการโครงการนำร่องการแจกหมวกนิรภัยตามแนวทางของคณะทำงาน
- ๕) เพื่อสร้างแบบประเมินกระบวนการดำเนินการโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓. แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการดำเนินงานวิจัย

๓.๑ แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลโครงการ

ในการดำเนินงานตามโครงการหรือการบริหารโครงการไม่ว่าจะเป็นโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนก็ตาม จะต้องมีการวางแผนโครงการโดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์และเป้าหมายไว้เพื่อคาดหวังผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นภายหลัง เมื่อวางแผนโครงการและมีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ ตลอดจนการออกแบบโครงการเป็นอย่างดีแล้ว ผู้ที่มีอำนาจก็จะทำการคัดเลือกโครงการและอนุมัติโครงการ ต่อไปต่อจากนั้นก็จะมีองค์การนำโครงการไปปฏิบัติ หรือที่องค์การเรียกว่า “การบริหารโครงการ” (Project Management) บุคคลทั่วไปมักจะคุ้นเคยกับคำกล่าวที่ว่า “ถ้าการวางแผนโครงการดีก็เท่ากับงาน สำเร็จไปแล้วครึ่งหนึ่ง” แต่ในความเป็นจริงแล้วการวางแผนโครงการที่ดีแค่จะ ช่วยเพิ่มโอกาสสำหรับ ความสำเร็จเท่านั้น แต่ก็มีใช่เป็นหลักประกันความสำเร็จของนโยบาย /แผนงาน/โครงการสาธารณะทั้งหมด ทั้งนี้เพราะความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบาย /แผนงาน โครงการต่างๆ จะต้องผ่านกระบวนการ ต่างๆ อีกมาก โดยเฉพาะกระบวนการบริหารโครงการและการประเมินผลโครงการ ในที่นี้ก็คือการวางแผน (Planning หรือ P) เป็นเรื่องของ “การคิด” การดำเนินการหรือการบริหาร (Implementation / Operation/Do หรือ D) เป็นเรื่องของ “การทำ” ส่วนการประเมินผล (Evaluation/Check หรือ C) ก็คือ “การเทียบ” ระหว่างการคิดกับการกระทำนั่นเองการประเมินผลจึงเป็นขั้นตอนสุดท้ายที่จะทำให้ทราบว่า การปฏิบัติงาน ตามโครงการนั้นบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ เพียงใด มีการเบี่ยงเบนไปจากสิ่งที่คิดไว้หรือไม่ ถ้าเบี่ยงเบนจะ ได้หาวิธีปรับปรุงแก้ไข (Act หรือ A) ความคาดหวังกับการปฏิบัติจริงนั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกันให้ได้ โดยเฉพาะในปัจจุบันการบริหารการพัฒนาประเทศมิได้ประเมินเฉพาะผลสำเร็จของโครงการจากผลผลิต (Output) ที่ได้ จากการดำเนินโครงการเท่านั้น แต่ความสำเร็จของโครงการจะต้องพิจารณาทั้งผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ด้วย ซึ่งองค์การเรียกว่า “การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์” (Result Base Management) ดังนั้นการที่จะทราบถึงผลสัมฤทธิ์ของโครงการต่าง ๆ ได้นั้น จำเป็นจะต้องอาศัยกระบวนการ ติดตามและประเมินผลที่เป็นระบบ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



รูปแบบการประเมินผลแบบ CIPP Model

คำว่า “รูปแบบ” หรือแบบจำลอง ภาษาอังกฤษใช้คำว่า “Model” ซึ่งหมายถึง วิธีการที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ถ่ายทอดความคิด ความเข้าใจ ตลอดจนจินตนาการที่มีต่อปรากฏการณ์หรือเรื่องราวใด ๆ ให้ปรากฏโดยใช้การสื่อสารในลักษณะต่าง ๆ เช่น ภาพวาด ภาพเหมือน แผนภูมิ แผนผัง ฯลฯ เพื่อให้เข้าใจได้ง่าย และสามารถนำเสนอเรื่องราวได้อย่างมีระบบ (เยาวดี รวงชัยกุล วิบูลย์ศรี. ๒๕๔๒ : ๒๗) ในการประเมินผลโครงการนั้นมีแนวคิดและโมเดลหลายอย่าง แต่ในที่นี้ใคร่ขอเสนอแนวคิดและโมเดลการประเมินแบบซิปป หรือ “CIPP Model” ของสตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) เป็นโมเดลที่ได้รับการยอมรับกันทั่วไปในปัจจุบันแนวคิดของสตัฟเฟิลบีม เน้นการแบ่งแยก บทบาทของการทำ งานระหว่างฝ่ายประเมินกับฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างเด่นชัด กล่าวคือฝ่ายประเมินมีหน้าที่ระบุ จัดทำ และนำเสนอสารสนเทศให้กับฝ่ายบริหาร ส่วนฝ่ายบริหารมีหน้าที่เรียกหาข้อมูล และนำผลการประเมินที่ได้ไปใช้ประกอบการตัดสินใจเพื่อดำเนินกิจกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี ทั้งนี้เพื่อป้องกันการมีอคติในการประเมิน

ประเด็นการประเมินตามรูปแบบ CIPP Model

สตัฟเฟิลบีม ได้กำหนดประเด็นการประเมินออกเป็น ๔ ประเภท ตามอักษรภาษาอังกฤษตัวแรกของ “CIPP Model” ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

๑. การประเมินสภาวะแวดล้อม (Context Evaluation : C) เป็นการประเมินก่อนการดำเนินการโครงการ เพื่อพิจารณาหลักการและเหตุผล ความจำเป็นที่ต้องดำเนินโครงการ ประเด็นปัญหา และความเหมาะสมของเป้าหมายโครงการ

๒. การประเมินปัจจัยนำเข้า (Input Evaluation : I) เป็นการประเมินเพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ ความเหมาะสม และความพอเพียงของทรัพยากรที่จะใช้ในการดำเนินโครงการ เช่น งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์เวลา ฯลฯ รวมทั้งเทคโนโลยีและแผนการดำเนินงาน

๓. การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation : P) เป็นการประเมินเพื่อหาข้อบกพร่องของการดำเนินโครงการ ที่จะใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุง ให้การดำเนินการช่วงต่อไปมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นการตรวจสอบกิจกรรม เวลา ทรัพยากรที่ใช้ในโครงการ ภาวะผู้นำ การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการโดยมีการบันทึกไว้เป็นหลักฐานทุกขั้นตอน การประเมินกระบวนการนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการค้นหาจุดเด่น หรือจุดแข็ง (Strengths) และจุดด้อย (Weakness) ของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ

๔. การประเมินผลผลิต (Product Evaluation : P) เป็นการประเมินเพื่อเปรียบเทียบผลผลิตที่เกิดขึ้นกับวัตถุประสงค์ของโครงการ หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ รวมทั้งการพิจารณาในประเด็นของการยุบเลิก ขยาย หรือปรับเปลี่ยนโครงการแต่การประเมินผลแบบนี้มิได้ให้ความสนใจต่อเรื่องผลกระทบ (Impact) และผลลัพธ์ (Outcomes) ของนโยบาย / แผนงาน / โครงการเท่าที่ควร



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



นอกจากนี้ สตีฟเฟิลบีม ได้นำเสนอประเภทของการตัดสินใจที่สอดคล้องกับประเด็นที่ประเมิน ดังนี้

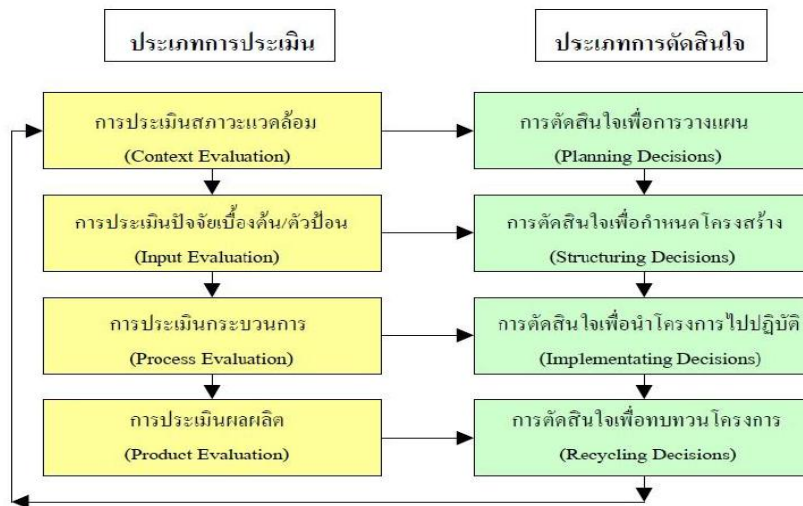
๑.) การตัดสินใจเพื่อการวางแผน (Planning Decisions) เป็นการตัดสินใจที่ใช้ข้อมูลจากการประเมิน สภาพแวดล้อมที่ได้นำไปใช้ในการกำหนดจุดประสงค์ของโครงการ ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน

๒.) การตัดสินใจเพื่อกำหนดโครงสร้างของโครงการ (Structuring Decisions) เป็นการตัดสินใจที่ใช้ ข้อมูลจากปัจจัยนำเข้าที่ได้นำไปใช้ในการกำหนดโครงสร้างของแผนงาน และขั้นตอนของการดำเนินการ ของโครงการ

๓.) การตัดสินใจเพื่อนำโครงการไปปฏิบัติ (Implementation Decisions) เป็นการตัดสินใจที่ใช้ ข้อมูลจากการประเมินกระบวนการ เพื่อพิจารณาควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน และปรับปรุง แก้ไขการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

๔.) การตัดสินใจเพื่อทบทวนโครงการ (Recycling Decisions) เช่น การตัดสินใจเพื่อใช้ข้อมูลจากการ ประเมินผลผลิต (Output) ที่เกิดขึ้น เพื่อพิจารณาการยุติ / ล้มเลิก หรือขยายโครงการที่จะนำไปใช้ใน โอกาสต่อไป

จากข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นการประเมินแบบ CIPP ทั้ง ๔ ประการและประเภทของการตัดสินใจ ดังกล่าวข้างต้น พอจะสรุปความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของการประเมินกับการตัดสินใจ ดังภาพที่ ๕



ภาพที่ ๕ ความสัมพันธ์ของการตัดสินใจ และประเภทของการประเมินแบบ CIPP Model

เกณฑ์ และตัวชี้วัดดังกล่าวนี้ สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินผลโครงการได้ดี ซึ่งจะครอบคลุม มิติด้านเศรษฐกิจ สังคม ด้านบริหารจัดการ ด้านทรัพยากร และด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น นอกจากนั้นยังสามารถวัดถึงความสำเร็จ และความล้มเหลวของโครงการพัฒนาต่างๆ ของรัฐได้ ซึ่งในทางปฏิบัตินักประเมินผล จะต้องนำเกณฑ์ และตัวชี้วัดดังกล่าวมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะ และบริบทของโครงการด้วย และจากการศึกษาถึงแนวคิดการประเมินโครงการของ สตีฟเฟิลบีม สรุปได้ว่ารูปแบบการประเมินโครงการแบบ CIPP Model เป็นรูปแบบการประเมินที่มีความต่อเนื่องกันในการดำเนินงานอย่าง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ครบวงจร มีการเก็บรวบรวมข้อมูลตามที่ได้กำหนดไว้ แล้วนำข้อมูลที่ได้นั้นจัดทำให้เป็นสารสนเทศ เพื่อนำโครงการไปปฏิบัติ เพื่อปรับปรุงโครงการอย่างทันท่วงที โดยแบ่งเป็น ๔ ด้าน คือ ด้านบริบท ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการ และด้านผลผลิต

แนวคิดการบริหารองค์การหรือโครงการ

การบริหารองค์การหรือโครงการ เสนอว่า ควรดำเนินการเป็นกระบวนการ คือทำไปตามลำดับขั้นตอนต่อเนื่องตลอดเวลา ไม่มีการขาดตอน ทั้งนี้ ฮาร์โรลด์ ดี คูนต์ซ์ (Harold D. Koontz) ได้แนวความคิดทางการบริหารของ ได้กำหนดกระบวนการบริหารไว้เป็น ๕ ประการ คือ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การเจ้าหน้าที่ (Staffing) การอำนวยการ (Directing) และการควบคุมงาน (Controlling) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. การวางแผน (Planning) เป็นกระบวนการในการกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ นโยบาย โครงสร้าง และวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลในอนาคต ทั้งนี้ผู้บริหารต้องมีความสามารถในการพยากรณ์เหตุการณ์ทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง รวมทั้งต้องมีการตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดมาปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการคาดคะเนผลที่จะได้รับ ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด

๒. การจัดองค์การ (Organizing) เป็นการกำหนดรูปแบบโครงสร้างขององค์การ จัดระบบระเบียบการทำงานขององค์การ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการมอบหมายงาน หรือการสั่งการ มีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานอย่างชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงการทำงานที่ซ้ำซ้อน

๓. การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) การจัดคนเข้าทำงาน หรือการบริหารงานบุคคล เป็นการจัดการเกี่ยวกับบุคคล นับตั้งแต่การสรรหา คัดเลือกบุคคลเข้าปฏิบัติงาน การดูแลบำรุงรักษา การแต่งตั้งโยกย้าย การพัฒนา จนกระทั่งพ้นไปจากการปฏิบัติงาน นับว่าเป็นกระบวนการบริหารจัดการทั้งหมดเกี่ยวกับคน หรือ บุคลากร ที่จะสามารถปฏิบัติงานให้กับองค์การอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. การอำนวยการ (Directing) การอำนวยการ หรือการสั่งการ เป็นภาระหน้าที่ของผู้บริหารในการใช้ความสามารถชักจูงบุคลากรให้ ปฏิบัติงานและมีความกระตือรือร้นในการทำงานให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อให้องค์การสามารถทำงานบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ ดังนั้นผู้บริหารจึงต้องมีภาวะผู้นำ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และใช้ศิลปะในการบังคับบัญชา

๕. การควบคุม (Controlling) การควบคุม เป็นการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของบุคคลในองค์การ เพื่อให้งานดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายหรือหน้าที่ที่กำหนดไว้หรือไม่ การทำงานเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การกำหนดหรือไม่ มีข้อบกพร่องอย่างไรเพื่อนำไปสู่การทำการแก้ไข การควบคุมอาจตรวจสอบจากการใช้งบประมาณ การตรวจงาน การรายงานผลการปฏิบัติงาน หรือการประเมินผลการปฏิบัติงาน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักรู้ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓.๒) แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

ความหมายพฤติกรรมมนุษย์

พฤติกรรม (Behavior) หมายถึง การกระทำหรือกิจกรรมของมนุษย์ที่สามารถสังเกตได้ โดยตรง หรือใช้เครื่องมือวัดได้หรือสังเกตได้โดยทางอ้อม เช่น การร้องเพลง การเคลื่อนไหว การ จำ การคิด การ แก้ปัญหา ดังนั้นจึงแบ่งพฤติกรรมออกเป็น ๒ ประเภทได้แก่

๑.) พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) เป็นพฤติกรรมที่สังเกตได้โดยตรงหรือใช้เครื่องมือวัดแบ่ง ออกเป็น ๒ พวกคือ

- พฤติกรรมโมลาร์ (Molar Behavior) เป็นพฤติกรรมที่สังเกตได้โดยตรง สามารถ สัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทั้ง ๕
- พฤติกรรมโมเลกุล (Molecular Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถสังเกตได้ โดยตรงต้องใช้เครื่องมือวัด เช่น เครื่องมือวัดการเต้นของหัวใจ การวัดคลื่นสมอง การวัดน้ำตาลในเส้นเลือด

๒.) พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) หมายถึงพฤติกรรมที่ไม่สามารถสังเกตได้โดยตรง และไม่สามารถใช้เครื่องมือวัดได้แต่ต้องใช้ภาวะสันนิษฐาน (Hypothetical Construct) จากพฤติกรรมภายนอก นักจิตวิทยาในกลุ่มพฤติกรรมนิยมไม่ยอมรับวิธีการศึกษานี้ แต่จะให้ความสำคัญของพฤติกรรมภายนอกที่สามารถสังเกตได้อย่างชัดเจนมากกว่ามนุษย์เกิดพฤติกรรม ได้อย่างไร มีแนวคิดในเรื่องดังนี้

- พฤติกรรมเกิดจากการทำงานของระบบต่างๆ ในร่างกาย แรงขับต่างๆจะไปกระตุ้น ให้ร่างกายแสดงพฤติกรรม
- พฤติกรรมเกิดจากความคิดความเข้าใจ การคิดเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม ถ้าต้องการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมต้องเปลี่ยนการคิดของบุคคล
- พฤติกรรมเกิดจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลของการกระทำ ถ้าได้ สิ่ง ที่พอใจจะทำให้มีพฤติกรรมนั้นสูงขึ้น
- พฤติกรรมเกิดจากการเลียนแบบพฤติกรรม

ความสัมพันธ์ระหว่างจิตกับพฤติกรรม

ในการศึกษาจิตนั้นมีความยุ่งยากพอควรวิธีการศึกษาก็ขาดความตรงและความเที่ยง ซึ่ง ต่างกับวิธี การศึกษาพฤติกรรมมาก การศึกษาจากข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างจิตกับพฤติกรรม นั้น นักจิตวิทยาศึกษา จิตโดยการอ้างอิงพฤติกรรมที่แสดงออกแล้วอธิบายถึงสภาพทางจิตใจ ในที่ศนะของกลุ่ม ปัญญานิยม เชื่อว่า จิตเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม ดังนั้นถ้าจะเปลี่ยน แปลงพฤติกรรมจะต้องเปลี่ยนที่จิตก่อน นั่นคือต้องมีการจูง ใจ มีการสร้างทัศนคติ การโฆษณา ชวนเชื่อ จะทำให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการได้ในทางกลับกัน



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักรู้ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓.๓) แนวความคิดเกี่ยวกับความตระหนัก

ความตระหนัก (Awareness) เป็นแนวคิดเชิงจิตวิทยา (Psychological Approach) ผสมผสานกับแนวคิดเชิงพฤติกรรมศาสตร์ (Behavior Science) โดยมีหลักการ แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความตระหนัก ดังนี้

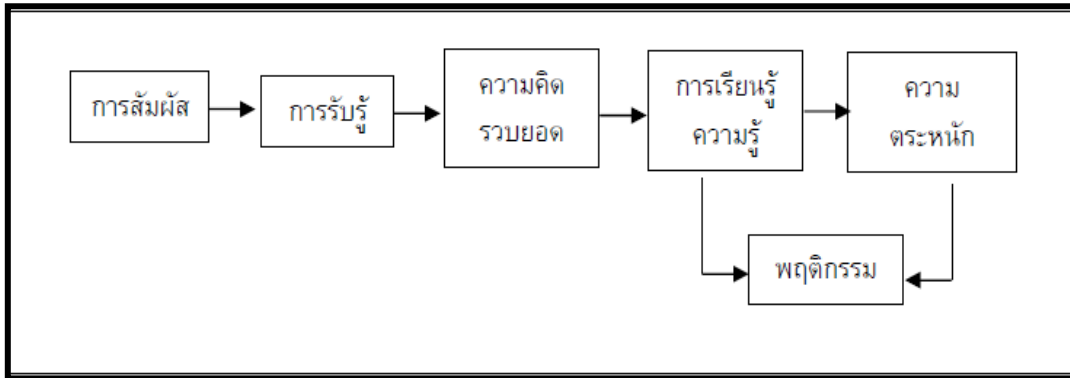
ความหมายของความตระหนัก

ราชบัณฑิตยสถาน (๒๕๔๕:๔๒๘) ให้ความหมายของคำว่าตระหนักไว้ว่า รู้ประจักษ์ชัด รู้ชัดแจ้ง ส่วน กุลวดี ราชภัฏคดี (๒๕๔๕:๓๘) กล่าวถึงความตระหนักว่า หมายถึงภาวะการณที่บุคคลเกิดความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็นหรือประสบการณ์จากเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง เป็นภาวะที่บุคคลเข้าใจและประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับตนเองได้ โดยเกิดจากสภาวะ จิตที่ยอมรับถึงภาวะการณหรือความโน้มเอียงที่จะเลือกพฤติกรรม และปฏิบัติตนเพื่อแสดงต่อปัญหาหรือเหตุการณ์หนึ่งที่ได้ประสบ เช่นเดียวกับเริงชัย คงสงค์ (๒๕๔๗) กล่าวว่าความตระหนักเป็นสภาวะทางจิตใจที่เกี่ยวกับความสำนึกความรู้สึกนึกคิดและความปรารถนาของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง โดยมีเหตุการณ์ สภาพแวดล้อม หรือสังคมหรือสิ่งเร้าจากภายนอกเป็นปัจจัย ยที่ทำให้บุคคลเกิดความตระหนัก นอกจากนี้ กุลวดี สุดหล้า (๒๕๕๐) กล่าวว่า ความตระหนักหมายถึงการแสดงออกซึ่งความรู้สึก ความเห็นความสำนึก เป็นภาวะที่บุคคลเข้าใจและประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับตนเองได้โดยอาศัยระยะเวลา เหตุการณ์ ประสบการณ์ หรือสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยทำให้คนเกิดความตระหนัก

นงลักษณ์ วงศ์ถนอม (๒๕๔๘: ๕๑) กล่าวถึงความตระหนักว่า หมายถึง ความสำนึกที่บุคคลเคยมีความรู้สึกนึกคิดที่เกิดขึ้นใน สภาวะจิตใจต่อเหตุการณ์หนึ่งที่ได้ประสบ แล้วแสดงความรู้สึกออกมาทางพฤติกรรม นอกจากนี้อนุสรณ์ กาลดิษฐ์ (๒๕๔๘: ๕๑) กล่าวถึงความตระหนักว่า หมายถึงความสำนึกซึ่งบุคคลเคยมีการรับรู้ หรือเคยมีความรู้มาก่อน เมื่อมีสิ่งเร้ามากระตุ้นจึงเกิดความสำนึกหรือความตระหนักขึ้น ความตระหนักมีความหมายเหมือนกับความสำนึก เป็นสภาวะทางจิตใจที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึก ความคิด ความปรารถนาต่าง ๆ อันเกิดจากความรู้อและความสำนึกต่าง ๆ มาแล้ว โดยมีการประเมินค่า และตระหนักถึงความสำคัญของตนที่มีต่อสิ่งนี้

ขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก

Good (๑๙๗๓: ๕๔) กล่าวว่า การเกิดความตระหนักว่าเป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้ เมื่อรับรู้ขั้นต่อไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้น คือเกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือมีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่การเกิดความตระหนักในที่สุด ซึ่งความรู้และความตระหนักก็จะนำไปสู่การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมของบุคคลต่อสิ่งเร้านั้นตามภาพที่ ๖



ภาพที่ ๖: ขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก

ที่มา: Cater V. Good ๑๙๗๓: ๕๔

จากภาพประกอบด้านล่าง เป็นการแสดงขั้นตอนตามลำดับของการสะสมความรู้และเจตคติเพื่อให้เกิดเป็นความตระหนักในการบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งในการตระหนักนั้นจะต้องอาศัยพื้นฐานความรู้ (knowledge) หรือแนวคิดด้านบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างถูกต้อง และต้องมีความรู้อย่างถ่องแท้ในแต่ละขั้นตอนการบริหารจัดการความเสี่ยง จึงจะนำไปสู่ขั้นกลุ่มลึกซึ้ง (Intelligibility) แล้วจึงเกิดความตระหนักในที่สุด

๓.๔) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดย วาสนา สายเสมา (๒๕๔๘) พบว่าความตระหนักรู้ต่อการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๐๑ โดยความตระหนักเป็นความรู้ที่รับรู้และเข้าใจของบุคคลที่สำนึกถึงสิ่งต่างๆที่ปรากฏ โดยผ่านการเรียนรู้ ทั้งนี้การเรียนรู้และ ความตระหนักเป็นองค์ประกอบสำคัญอันจะนำไปสู่ความพร้อมที่ตะแสดงหรือกระทำพฤติกรรมต่อไป (ชุตินา เรื่อง พิธีกรรม , ๒๕๓๙) ส่วนใหญ่การวัดความตระหนักในการขับขี่จะแบ่งออกเป็น ๒ ด้าน คือ ความตระหนัก ต่ออันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งประเมิน จากการรับรู้ถึงอันตราย และความรุนแรงของอุบัติเหตุ อีกด้านหนึ่งคือความตระหนักรู้ต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ด้วยการประเมินจากการให้ความสำคัญ ความสนใจเอาใจใส่ต่อการปฏิบัติตาม กฎจราจร จากงานวิจัยดังกล่าวเป็นการศึกษาเรื่องความตระหนักและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยอย่างปลอดภัยในภาพรวมเท่านั้น ยังไม่มีงานวิจัยที่ลงรายละเอียดถึงเรื่องความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



โดยความตระหนักเป็นผลรวมของกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือรับสัมผัสจากสิ่งเร้า แล้วเกิดการรับรู้ขึ้น เมื่อเกิดการรับรู้แล้วต่อไปก็จะนำไปสู่ความเข้าใจในสิ่งเร้า คือ เกิดเป็นความคิดรวบยอดเกี่ยวกับสิ่งเรานั้นและนำไปสู่การเรียนรู้เป็นขั้นต่อไป คือ มีความรู้ในสิ่งนั้น และเมื่อบุคคลเกิดความรู้แล้ว ก็มีผลนำไปสู่ความตระหนักในที่สุด และทั้งความรู้และความตระหนักก็จะนำไปสู่การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้าต่อไป และเนื่องจากความตระหนักของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับความรู้ของแต่ละบุคคล ดังนั้นปัจจัยที่มีผลต่อความรู้จึงมีผลต่อความตระหนักด้วย จึงพอสรุปได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนัก คือ

- ประสบการณ์ที่มีต่อการรับรู้
- ความเคยชินต่อสภาพแวดล้อม
- ความเอาใจใส่และการให้คุณค่า ถ้ามนุษย์มีความเอาใจใส่ในเรื่องใดมากก็จะมี ความตระหนักมาก
- ลักษณะและรูปแบบของสิ่งเร้า ถ้าสิ่งเร้านั้นสามารถทำให้ผู้พบเห็นเกิดความสนใจยอมทำให้ผู้พบเห็นเกิดการรับรู้และตระหนักขึ้น
- ระยะเวลาและความถี่ในการรับรู้ ถ้ามนุษย์ได้รับการรับรู้บ่อยครั้งหรือนานเท่าไร ก็ยังมีโอกาสทำให้เกิดความตระหนักได้มากขึ้นเท่านั้น (สุภทศิริ พรสุรัตน์, ๒๕๔๓)

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด เรื่องความตระหนักของบุคคล ซึ่งส่งผลต่อการแสดงออกทางพฤติกรรม (เอื้อน วิเศษชาติ ๒๕๓๔) พบว่าที่ผ่านมามีงานวิจัยเกี่ยวกับแนวคิดด้านความตระหนักโดยส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำพฤติกรรมในการศึกษาไปใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจำนวนมาก แต่ยังไม่พบงานวิจัยที่ศึกษาความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

จากผลการศึกษาการประเมินความตระหนักถึงอุบัติเหตุของผู้ปกครองบุตรหลานและผู้ใช้รถใช้ถนน (ทัพท์ ธนาคุณบุณิน, ๒๕๕๔) โดยพบว่า กลุ่มผู้ปกครองบุตรหลานมีความตระหนักในระดับมากที่สุด ร้อยละ ๒๒.๘ ระดับมากร้อยละ ๖๐ ระดับปานกลาง ๑๔.๒ และระดับน้อยร้อยละ ๓ ส่วนในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนมีความตระหนักในระดับมากที่สุดร้อยละ ๒๑.๒ ระดับมากร้อยละ ๕๖.๕ และระดับปานกลางร้อยละ ๒๒.๓ และผลจากการสอบถามว่าบุคคลใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ผลที่ได้คือ ทั้ง๒กลุ่มตัวอย่างมองว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาคือตัวท่านเอง และจากการจัดอันดับความตระหนักถึงอุบัติเหตุ ผลที่ได้คือ ทั้ง๒กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องการขับขี่ขณะมีเมาเป็นอันดับแรก และความเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนนกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รองลงมา



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



งานวิจัยเรื่อง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัด นครปฐม (วาสนา สายเสมา) พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุม อารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นปัจจัย ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยงานวิจัยนี้ได้ทำการ เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจำแนกตามอายุ ประสบการณ์ ผลการศึกษาพบว่าอายุ ประสบการณ์ ที่แตกต่างกันส่งผลพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ขับขี่แตกต่างกัน ส่วนปัจจัยด้านการควบคุมอารมณ์ และด้านความตระหนักส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ จักรยานยนต์

งานวิจัยเรื่อง การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัย ของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ (ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ , ๒๕๕๒ กรมควบคุมโรค กระทรวง สาธารณสุข) มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสาร รถยนต์โดยสารสาธารณะ และศึกษาการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ผลการศึกษา การใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะของผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารเคยใช้เข็มขัดนิรภัยโดยส่วนใหญ่จะ ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นบางครั้ง รองลงมาใช้เป็นประจำ โดยมีลักษณะการคาดจะใช้ตลอดเวลาเดินทาง รองลงมา ใช้เมื่อรู้สึกว่าการเดินทางของคนขับรถไม่ปลอดภัย ใช้เฉพาะเวลารถวิ่งด้วยความเร็วสูง ใช้เฉพาะเวลารถ วิ่งขึ้นเขา – ลงเขา ทางคดเคี้ยวคาด และเมื่อมีพนักงานบนรถเตือนให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ส่วนผู้โดยสารที่ไม่เคย ใช้เข็มขัดนิรภัย ส่วนใหญ่มีเหตุผลที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย เพราะ รู้สึกรำคาญไม่สะดวก อึดอัด ไม่เคยชิน รองลงมา ในรถโดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย เดินทางโดยรถโดยสารมีความปลอดภัยดีอยู่แล้ว และไม่เชื่อว่าเข็ม ขัดนิรภัยป้องกันการบาดเจ็บได้

ด้านความตระหนักต่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ พบว่า โดยภาพรวม ผู้โดยสารมีความตระหนักต่อความปลอดภัยอยู่ใน ระดับมากที่สุด โดยปัจจัยที่มีผลต่อความ ตระหนักในความปลอดภัยของผู้โดยสาร ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ความถี่ในการเดินทาง การเลือก ประเภทของรถโดยสาร การได้รับข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์ในการเคยเกิดอุบัติเหตุ การเคยใช้และไม่เคย ใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ

งานวิจัยเรื่อง ความตระหนัก ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมต่อปัญหาสภาวะโลกร้อน ของประชาชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (วิมลพรรณ อาภาเวท และฉันทนา ปาปัดถา , ๒๕๕๔) พบว่า การเปิดรับข่าวสาร ความตระหนัก และทัศนคติเกี่ยวกับสภาวะโลกร้อนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม ต่อปัญหาสภาวะโลกร้อน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



งานวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก และพฤติกรรมมีส่วนร่วมในการช่วยลดภาวะโลกร้อนของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏในเขตกรุงเทพมหานคร (สุดตมา แสงวิเชียร .(๒๕๕๔). การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักและพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการช่วยลดภาวะโลกร้อนของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏในเขตกรุงเทพมหานคร .วารสารวิจัย มสธ. สาขาสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ .๗(๓): ๑๔๗-๑๖๐) ผลการศึกษาพบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องปัญหาภาวะโลกร้อนจากสื่อมวลชน และสื่อกิจกรรมมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับปัญหาภาวะโลกร้อน รวมทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อกิจกรรมมีความสัมพันธ์กับความตระหนักในการแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน ความรู้เกี่ยวกับปัญหาภาวะโลกร้อนมีความสัมพันธ์กับความตระหนักในการแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน และความตระหนักในการแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมมีส่วนร่วมในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน

งานวิจัยเรื่อง ความรู้ ความตระหนัก และพฤติกรรมช่วยลดภาวะโลกร้อนของนักเรียนพยาบาล วิทยาลัยพยาบาลกองทัพบก วาสนา นัยพัฒน์ (๒๕๕๖) นักเรียนพยาบาลมีความรู้เกี่ยวกับภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับปานกลาง มีความตระหนักอยู่ในระดับสูงและมีพฤติกรรมช่วยลดภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับสูง จากข้อมูลข้างต้นสรุปได้ว่าความรู้ ความตระหนัก และพฤติกรรมช่วยลดภาวะโลกร้อนมีความสัมพันธ์กัน

งานวิจัยเรื่อง ความรู้การมีส่วนร่วมและความตระหนักต่อระบบการจัด การสิ่งแวดล้อมของพนักงาน ในองค์กรที่ได้รับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO ๑๔๐๐๑) : ศึกษากรณีบริษัทจันทบุรีซีฟู๊ดส์ จำกัดและบริษัทจันทบุรีโพรเซ่นฟู๊ดส์ จำกัด (วีระชน ขาวผ่อง (๒๕๕๑) การศึกษาเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ศึกษา ระดับความรู้ การมีส่วนร่วมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนักต่อระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงาน พบว่า การมีส่วนร่วม ตัวแบบ การรับรู้ข่าวสาร และระดับการศึกษา ความรู้ ความเข้าใจ และการฝึกอบรมมีความสัมพันธ์เชิงบวก กับความตระหนักต่อระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ปัจจัยด้านเพศ อายุงาน ตำแหน่งงาน และหน่วยงานที่สังกัด พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนักต่อระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔. ขอบเขตงานวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการบริหารองค์การ จากแนวคิด POSDC ของ Harold D.Knootz, ๑๙๗๒ และการประเมินผล จากแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) รวมถึงศึกษาแนวคิดความตระหนักของ Goods (๑๙๗๓) นอกจากนั้นคณะผู้วิจัย ยังศึกษาเนื้อหาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ขอบเขตด้านประชากร ประกอบด้วย ๔ กลุ่ม

กลุ่มที่ ๑ ผู้ดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก (บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก) ตามพื้นที่ของกรมการขนส่งทางบก

กลุ่มที่ ๒ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับหมวกนิรภัยจากโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกตามพื้นที่ของกรมการขนส่งทางบก

กลุ่มที่ ๓ ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ

กลุ่มที่ ๔ เยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในแต่ละพื้นที่ ที่เป็นกลุ่มเสี่ยงและมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งจะเป็นกลุ่มที่จะถูกเลือกเข้าร่วมในโครงการนำร่อง

ขอบเขตพื้นที่ พื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการศึกษา จะแบ่งพื้นที่การศึกษาเป็นระดับภูมิภาค ประกอบด้วย ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งภาคละ ๓ จังหวัดและกรุงเทพมหานคร รวม ๑๕ จังหวัดและ ๓ เขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งหมด ๑๘ พื้นที่ โดยจะพิจารณาจากการจดทะเบียนสะสมรถจักรยานยนต์มากที่สุด ๓ อันดับ ในแต่ละภาค

ขอบเขตด้านระยะเวลา ระยะเวลาในการดำเนินการ ๙ เดือน นับตั้งแต่วันที่เริ่มงาน ๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เป็นแนวทางในการส่งเสริมความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัย
๒. นำผลจากการเปรียบเทียบความตระหนักและพฤติกรรมที่จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ มากำหนดแนวทางในการกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยให้มีความเหมาะสมกับลักษณะส่วนบุคคล
๓. นำข้อมูลที่ศึกษาจากการวิจัยเป็นแนวทางพัฒนารณรงค์ส่งเสริมในการทำแผนและพัฒนาโครงการ รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

๖. นิยามคำศัพท์เชิงปฏิบัติการ

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่หรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่ใช้สวมตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม หมายถึง พฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งประกอบด้วย ประเด็นต่อไปนี้ คือ วัตถุประสงค์ในการขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ พื้นที่ที่ขับขี่ อุบัติเหตุส่วนตัวเมื่อขับขี่ ช่วงเวลาที่ขับขี่ ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย ชนิดของหมวกนิรภัยที่สวม

ความตระหนัก หมายถึง ภาวะการที่บุคคลเกิดความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็นหรือประสบการณ์ จากเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง เป็นภาวะที่บุคคลเข้าใจและประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวกับตนเองได้ โดยเกิดจากสภาวะจิตที่ยอมรับถึงภาวะการหรือความโน้มเอียงที่จะเลือกพฤติกรรม และปฏิบัติตนเพื่อแสดงต่อปัญหาหรือเหตุการณ์หนึ่งที่ได้ประสบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ปัจจัยเสี่ยง หมายถึง ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย อันได้แก่ เมื่อมีฝนตก เมื่อตีมีสุมรา เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ และเมื่อขับผ่านถนนใหญ่

กลุ่มเสี่ยง หมายถึง เยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในแต่ละพื้นที่ที่เป็นกลุ่มเสี่ยง โดยมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งซึ่งจะเป็นกลุ่มที่จะถูกเลือกเข้าร่วมในโครงการนำร่อง

ผู้ดำเนินการ โครงการ หมายถึง บุคลากรจากกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับ โครงการ รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

ผู้เข้าร่วมโครงการ หมายถึง ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่เคยเข้าร่วมโครงการ รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก หรือ ถูกคัดเลือกเข้าร่วมโครงการนำร่อง



โครงการ
“การศึกษาความพฤติกรรมและตระหนักต่อการสวม
หมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก-ข
บทที่ 1 บทนำ	บทที่ 1
หลักการและเหตุผล	บทที่ 1-1
วัตถุประสงค์	บทที่ 1-2
แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการดำเนินงานวิจัย	บทที่ 1-3
ผลการดำเนินงานตามขั้นตอนของโครงการ	บทที่ 1-17
บทที่ 2 กรอบแนวคิดและวิธีดำเนินการวิจัย	บทที่ 2
กรอบแนวคิดในการดำเนินงานวิจัย	บทที่ 2-2
วิธีการในการดำเนินงานวิจัย	บทที่ 2-3
เครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย	บทที่ 2-7
การวิเคราะห์ข้อมูล	บทที่ 2-10
เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมาย	บทที่ 2-11
บทที่ 3 รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ	บทที่ 3
ทั่วประเทศ	บทที่ 3-4
ภาคเหนือ	บทที่ 3-65
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	บทที่ 3-119
ภาคตะวันออก	บทที่ 3-175
ภาคกลาง	บทที่ 3-231
ภาคใต้	บทที่ 3-285
กรุงเทพมหานคร	บทที่ 3-340
บทที่ 4 สรุปผลการวิเคราะห์	บทที่ 4
สรุปผลการศึกษา	บทที่ 4-3
อภิปรายผลการศึกษา	บทที่ 4-15



โครงการ
“การศึกษาความพฤติกรรมและตระหนักต่อการสวม
หมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สารบัญ (ต่อ)

ภาคผนวก

ผลการตรวจคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินโครงการรณรงค์

หน้า

ภาคผนวก

ภาคผนวก-2
ภาคผนวก-21



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



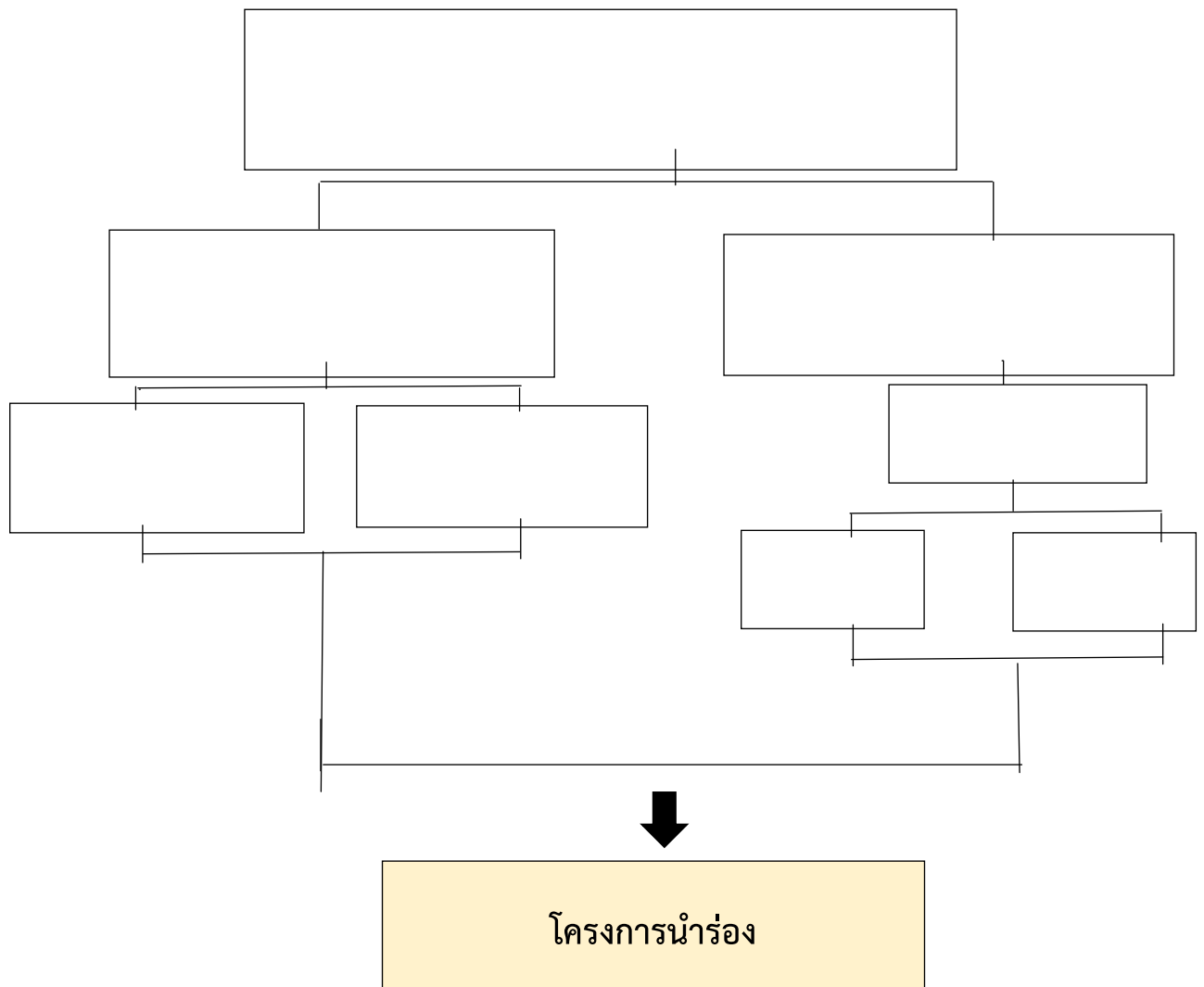
บทที่ ๒

กรอบแนวคิดและวิธีดำเนินการวิจัย

กรอบแนวคิดและวิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้สร้างกรอบแนวคิด จากการบูรณาการวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแล้วข้างต้น เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

๑. กรอบแนวคิดในการดำเนินงานวิจัย





โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒. วิธีการในการดำเนินงานวิจัย

ในการดำเนินงานวิจัย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการ ๓ ส่วน หลักๆดังนี้

ส่วนที่ ๑ ศึกษากระบวนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของโครงการนี้ในข้อที่ ๑

๑) ประชากร ได้แก่ บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และผู้ที่ เคยเข้าร่วมโครงการรณรงค์
ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก จำแนกตามภาคต่างๆในประเทศไทย ๕ ภาค
คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาค ตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคละ ๓ จังหวัด
และกรุงเทพมหานคร

๒) กลุ่มเป้าหมาย คณะทำงานจะดำเนินการศึกษากับกลุ่มเป้าหมาย ๒ กลุ่ม โดยจะศึกษาเชิง
คุณภาพและเชิงปริมาณ

กลุ่มที่ ๑ ศึกษาผู้ดำเนินการของกรมการขนส่ง โดยใช้กลุ่มเป้าหมายที่เป็นบุคลากร
ขนส่งพื้นที่ ที่เคยร่วมดำเนินการโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่ง ทางบกในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยกำหนดจังหวัดเป็นพื้นที่ที่ศึกษา
โดยเลือกมาภาคละ ๓ จังหวัด เลือกจากจังหวัดที่มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์
สะสมมากที่สุด ในการดำเนินการศึกษาคั้งนี้ใช้วิธีการสัมภาษณ์และสอบถามเชิง
ลึกกับผู้ดำเนินการ พร้อมแบบประเมิน โดยศึกษากระบวนการจัดการจากแนวคิด
ของฮาร์วาร์ด ดี . คูลย์ (Harold D.Knootz) (อ้างจาก พรธณี ประเสริฐวงษ์
และวีรนารถ มานะกิจ, ๒๕๓๓ : ๔) ในประเด็นต่อไปนี้

- ๑) การดำเนินการมีการวางแผนอย่างไร (Planning)
- ๒) จัดโครงสร้างของงานอย่างไร (Organizing)
- ๓) มีการใช้บุคลากรอย่างไร (Staffing)
- ๔) มีการสั่งการอย่างไร (Directing)
- ๕) มีการควบคุมการทำงานอย่างไร (Controlling)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



กลุ่มที่ ๒ ศึกษากลุ่มเป้าหมายที่เป็นประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ที่เป็นจังหวัดเดียวกันกับกลุ่มที่ ๑ และเป็นผู้ที่เคยเข้าร่วมโครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ จำนวนจังหวัดละ ๒๐ คน รวม ๑๘ พื้นที่ (๑๕ จังหวัด + กรุงเทพมหานคร ๓ พื้นที่) รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น ๓๖๐ คน โดยศึกษากระบวนการดำเนินงานการ ด้วยวิธีการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)

ส่วนที่ ๒ ศึกษาระดับความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รวมถึงการศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของโครงการนี้ในข้อที่ ๒ และ ๓

๑) ประชากร ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป จำแนกตามภาคต่างๆในประเทศไทย ๕ ภาค คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคละ ๓ จังหวัด และกรุงเทพมหานคร

๒) กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป ในการศึกษาครั้งนี้ คณะทำงานจะดำเนินการวิจัย ทั้งในเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ โดยพื้นที่ ที่ศึกษาใช้พื้นที่ที่เป็นจังหวัดเดียวกันกับส่วนที่ ๑ คือ จังหวัดที่เลือกมาภาคละ ๓ จังหวัด โดยเลือกจากจังหวัดที่มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สะสมมากที่สุด ในการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา เน้นไปที่กลุ่มเยาวชนทั้งที่เป็นนักเรียน นักศึกษา และไม่ได้ศึกษา แต่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า ๑ ปี รวมถึงกลุ่มประชาชนทั่วไป

๒.๑) **วิจัยเชิงคุณภาพ** โดยวิธีประชุมสนทนากลุ่มย่อย ทำการศึกษากับผู้ ใช้รถจักรยานยนต์ เน้นไปที่กลุ่มเยาวชนทั้งที่เป็นนักเรียน นักศึกษา แต่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า ๑ ปี รวมถึงกลุ่มประชาชนทั่วไป จังหวัดละ ๑๕ คน รวม ๑๘ พื้นที่ (๑๕ จังหวัด + กรุงเทพมหานคร ๓ พื้นที่) เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๒๗๐ คน

๒.๒) **วิจัยเชิงปริมาณ** ศึกษากับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจะดำเนินการด้วยการใช้แบบสำรวจ จังหวัดละ ไม่ต่ำกว่า ๓๕ คน รวม ๑๘ พื้นที่ (๑๕ จังหวัด + กรุงเทพมหานคร ๓ พื้นที่) เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๐๓๓ คน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ 3 ทดลองดำเนินการ และประเมินโครงการนำร่องตามแนวทางของคณะทำงาน เพื่อตอบ
วัตถุประสงค์ของโครงการนี้ในข้อที่ ๔

คณะทำงานใช้ข้อมูลที่ค้นพบจากการศึกษากระบวนการจัดการโครงการณรงค์ส่งเสริมการ
สวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ .ศ. ๒๕๕๖ และข้อค้นพบจากการวิจัยเชิงสำรวจในเรื่อง
ความตระหนักและพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ของผู้ ใช้
รถจักรยานยนต์ รวมถึงการศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรมการสวมหมวกนิรภัย มา
บูรณาการให้เกิดกิจกรรมสำหรับโครงการนำร่อง เพื่อให้ได้วิธีการดำเนินการที่เหมาะสม

พื้นที่ที่ใช้ดำเนินการโครงการนำ ร่อง เลือกมา ๑ จังหวัดที่พบว่ามีความตระหนักต่ำสุด ใน
ภาคนั้นๆ จากพื้นที่ ๓ จังหวัด และกรุงเทพมหานคร ที่ดำเนินการศึกษาในส่วนที่ ๑ และ ส่วนที่ ๒ โดย
ทดลองกับกลุ่มตัวอย่าง ๓๐ คน ต่อ ๑ จังหวัดในแต่ละภาค รวม ๖ จังหวัด รวมจำนวนทั้งสิ้น ๑๘๐ คน
จากผลวิเคราะห์ข้อมูลของคณะผู้วิจัย โดยมีขั้นตอนในการทดลองดำเนินการโครงการนำร่อง ดังต่อไปนี้

- ๑) นำผลที่ได้จากการศึกษากระบวนการโครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของ
กรมการขนส่งทางบก ที่เคยทำมาแล้ว ในปี พ .ศ.๒๕๕๖ ประกอบกับผลการศึกษาระดับ
ความตระหนักและพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ มา
กำหนดรายละเอียดของโครงการนำร่อง
- ๒) นำรายละเอียดของโครงการนำร่องเสนอต่อกรมการเพื่อขอความคิดเห็นก่อนนำไปใช้
ปฏิบัติจริง
- ๓) นำโครงการนำร่องที่ผ่านความคิดเห็นจากกรมการไปประสานงานงานกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น
ผู้อำนวยการโรงเรียน ฝ่ายกิจการนักศึกษาของสถานศึกษา ดำรวจในพื้นที่ ฯ เพื่อขอความ
ร่วมมือในการเข้าร่วมโครงการ
- ๔) ทำการคัดเลือก สถานที่และกลุ่มเป้าหมาย ตามข้อกำหนดของคณะผู้วิจัย และ
ประชาสัมพันธ์ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชน
- ๕) ดำเนินการตามรายละเอียดของโครงการนำร่องกับพื้นที่ที่ได้คัดเลือกไว้
- ๖) ติดตามและประเมินผล ทั้ง ๖ จังหวัด
- ๗) รายงานผลการดำเนินการนำร่องและผลการติดตาม ต่อกรมการ
- ๘) จัดทำคู่มือสำหรับการดำเนินโครงการ “เยาวชนยุคใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจสวมหมวก ”
(เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ ๕)



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ในส่วนของการประเมินและติดตามผลโครงการนำร่องที่คณะผู้วิจัยทำการวิจัย เพื่อให้กระบวนการในการบริหารจัดการมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยระยะเวลาในการติดตามการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นใน ๖ พื้นที่ทั่วประเทศ พื้นที่ละ ๓๐ คน รวม ๑๘๐ คน โดยมีแผนการดำเนินการดังต่อไปนี้

- ขั้นที่ ๑ **ประเมิน** พฤติกรรมและความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการทุกคนผู้ที่เข้าร่วมโครงการก่อนดำเนินโครงการนำร่อง และเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้
- ขั้นที่ ๒ **ดำเนินการ** โครงการนำร่อง
- ขั้นที่ ๓ **ติดตามประเมิน** พฤติกรรมและความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยผู้เข้าร่วมโครงการ ร่อง ในทุกๆ ๒๑ วัน (จำนวน ๒ ครั้ง) ตามทฤษฎี 21- Days Habit Theory ของ Dr. Maxwell Malt
- ขั้นที่ ๔ **เปรียบเทียบ** พฤติกรรมและความตระหนักก่อนและหลังการเข้าร่วมโครงการนำร่องของผู้เข้าร่วมโครงการแต่ละคน
- ขั้นที่ ๕ **สรุปผล** โครงการนำร่องในแต่ละพื้นที่
- ขั้นที่ ๖ นำข้อค้นพบมาปรับปรุง ในคู่มือสำหรับการดำเนินโครงการ “เยาวชนยุคใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจสวมหมวก” เพื่อให้ได้โครงการที่สมบูรณ์ในครั้งต่อไป



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓. เครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ มีทั้ง ที่ใช้สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สร้างขึ้นมาสำหรับ ใช้กับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ที่แตกต่างกัน โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังต่อไปนี้

การจัดทำเครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย

ในการจัดทำ เครื่องมือ สำหรับแต่ละกลุ่ม ที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ มีทั้งแบบสำรวจ และ แบบสนทนากลุ่มย่อย ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ได้จัดสร้างขึ้นตามลักษณะการดำเนินงานวิจัย 3 ส่วน ดังนี้ คือ

ส่วนที่ ๑ การศึกษากระบวนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ ในการศึกษาเรื่องนี้จะอาศัยเครื่องมือ ๒ ส่วน เพื่อทำการประเมินโครงการ ดังต่อไปนี้

๑) เครื่องมือวิจัยที่ใช้กับ กลุ่มผู้ดำเนินโครงการ คือ

๑.๑) แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับ ผู้ดำเนินโครงการ ที่มีต่อการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก โดยศึกษากระบวนการจัดการ จากฮาร์วาร์ด ดี. คูลย์ (Harold D.Knootz) ซึ่งประกอบด้วย ๕ ประเด็นหลักๆ คือ ด้านการวางแผน ด้านการจัดโครงสร้างของงาน ด้านการใช้บุคลากร ด้านการสั่งการ และด้านการควบคุม

๑.๒) แบบประเมินโครงการสำหรับ ผู้ดำเนินโครงการ ที่มีต่อการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ใช้แนวคิด CIPP Model ของสตีฟเฟิลบีม โดยครอบคลุมรายละเอียด ในการประเมินสถานะแวดล้อม การประเมินปัจจัยนำเข้า การประเมินกระบวนการ และการประเมินผลผลิต

๒) เครื่องมือวิจัยที่ใช้กับ กลุ่มเคยผู้เข้าร่วมโครงการ คือ

๒.๑) แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยสำหรับ ผู้เข้าร่วมโครงการ ในเรื่องโครงการ รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก ถูกสร้างขึ้นโดยการระดมความคิดเห็นจากคณะ ผู้วิจัย และผู้เชี่ยวชาญ โดยครอบคลุมประเด็น ต่างๆ จากโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในกระบวนการของโครงการ

๒.๒) แบบประเมินโครงการสำหรับ ผู้เข้าร่วมโครงการ ที่มีต่อการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ใช้แนวคิด CIPP Model ของสตีฟเฟิลบีม



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



โดยครอบคลุมรายละเอียด ในการประเมินสถานะแวดล้อม การประเมินปัจจัย
นำเข้า การประเมินกระบวนการ และการประเมินผลผลิต

คณะผู้วิจัยใช้เครื่องมือทั้ง ๒ ส่วนข้างต้นมาทำการประเมิน โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงนำ แนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam,
๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) มากำหนดเกณฑ์ในการประเมิน โดยมีการ
ประเมินใน ๔ ด้าน ต่อไปนี้

๑. ด้านสถานะแวดล้อม

- ๑.๑ การกำหนดเป้าหมายของโครงการ
- ๑.๒ วิธีการดำเนินงาน/กิจกรรมของโครงการ
- ๑.๓ ระยะเวลา/ความเหมาะสมของเวลา
- ๑.๔ เกณฑ์/เงื่อนไขที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

๒. ด้านปัจจัยนำเข้า

- ๒.๑ บุคลากรของขนส่งที่ดำเนินโครงการ
- ๒.๒ การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร
- ๒.๓ อาคาร/สถานที่ในการดำเนินโครงการ
- ๒.๔ วิทยากรในโครงการ

๓. ด้านกระบวนการ

- ๓.๑ ศึกษาสภาพปัญหา
- ๓.๒ สำรวจความต้องการของผู้เข้าร่วมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
- ๓.๓ วางแผนการทำโครงการ
- ๓.๔ ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก
- ๓.๕ ติดตามและประเมินการดำเนินงานของโครงการและมีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุง

๔. ด้านผลผลิต

- ๔.๑ การประเมินการสวมหมวกนิรภัย
- ๔.๒ การสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ
- ๔.๓ การสำรวจความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ ๒ การศึกษาระดับความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงการศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการศึกษาเรื่องนี้ ซึ่งแบ่งออกเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ได้ดังนี้

๑) เครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการวิจัยคุณภาพ คือ

แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยในเรื่องพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยการนำแนวคิดและทฤษฎี ทั้งในเรื่องพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความตระหนักมาสร้างเป็นเครื่องมือ

๒) เครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ คือ

แบบสำรวจในเรื่องพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยการนำแนวคิดและทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความตระหนัก มาสร้างเป็นข้อคำถามในเครื่องมือนี้

ส่วนที่ ๓ การทดลองดำเนินการและประเมินโครงการนำร่องตามแนวทางของคณะผู้วิจัย

- ๑) แบบวัดความรู้ จะเป็นแบบวัดความรู้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทั้งก่อนและหลังกิจกรรมโครงการนำร่องตามแนวทางของคณะผู้วิจัย
- ๒) แบบวัดความตระหนัก จะเป็นแบบวัดความ ตระหนักในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทั้งก่อนและหลังกิจกรรมโครงการนำร่องตามแนวทางของคณะผู้วิจัย
- ๓) แบบประเมินและติดตาม ผล จะเป็นการประเมินและติดตามผล หลังจากผู้เข้าร่วมได้เข้าร่วมโครงการนำร่องตามแนวทางของ ผู้วิจัย โดยแบ่งออกเป็น ๓ เครื่องมือ คือ ๑.แบบบันทึก Hero Helmet for Teachers สำหรับครูหรือผู้ติดตามจากสถานศึกษาเพื่อทำการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัย ๒.สมุดบันทึก The Memory of Hero Helmet ๒๑ วันของฮีโร่ เพื่อบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับนักเรียน หรือนักศึกษา ๓. แอปพลิเคชันไลน์ และแฟนเพจ “I Am a Hero Helmet” เป็นเครื่องมือของคณะผู้วิจัยที่ใช้การกระตุ้นและติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของผู้เข้าร่วมโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๔) แบบประเมินความพึงพอใจต่อโครงการนำร่อง เป็นแบบประเมินโดยใช้ มาตรฐานของ
ลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งใช้เกณฑ์ ๕ ระดับ โดยแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ การประเมินความ
พึงพอใจต่อกิจกรรม และการประเมินความพึงพอใจต่อวิทยากร

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ ได้มีการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือก่อนดำเนินการวิจัยทั้งการ
ตรวจสอบความตรง (Validity) และความเที่ยง (Reliability) มีดังต่อไปนี้

- ๑) การตรวจสอบความตรง (Validity) เป็นการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของแบบสำรวจ
ทั้งเชิงปริมาณ และ เชิงคุณภาพ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านคือ ตำรวจจราจร ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการตลาด ได้ทำการตรวจสอบ
เนื้อหาให้ตรงกับวัตถุประสงค์ที่ทำการวัด ในการตรวจสอบแบบสำรวจได้ใช้ผู้เชี่ยวชาญ ๓ ท่าน
- ๒) การตรวจสอบความเที่ยง (Reliability) เป็นการตรวจสอบความเที่ยงของแบบสำรวจ
เพื่อให้สอดคล้องกัน โดยนำแบบสำรวจที่ผ่านการตรวจสอบความตรงจากผู้เชี่ยวชาญแต่ละ
ด้าน และปรับแก้ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญแล้ว นำแบบสำรวจไปทดลองใช้กับกลุ่มผู้ขับ
ขี่ที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มเป้าหมายจำนวน ๓๐ ชุด และวัดค่าความเที่ยง (ค่า α ของ Cronbach)
และได้ค่า α ไม่ต่ำกว่า ๐.๗๐ ซึ่งถือว่านำไปใช้ได้

๔. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูล คณะผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีวิเคราะห์ ๒ วิธี ดังนี้ คือ

- ๑) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งใช้ในการวิเคราะห์ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก
สำหรับผู้ดำเนินโครงการ ต่อการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบก แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการในเรื่อง
โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก แบบประชุมสนทนา
กลุ่มย่อย ในเรื่องพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์
- ๒) การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการ
วิเคราะห์ แบบประเมินสำหรับกลุ่มผู้ดำเนินโครงการ และผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนิน
โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย แบบสำรวจในเรื่องพฤติกรรมและความตระหนัก
ต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แบบวัดความรู้ แบบประเมินความ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



พึงพอใจต่อโครงการ นำร่อง และแบบประเมินและติดตามผล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติเชิงบรรยาย (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ดังต่อไปนี้

๒.๑) **สถิติเชิงบรรยาย (Descriptive Statistics)** ใช้ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อบรรยายลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ที่เกี่ยวกับ ลักษณะส่วนบุคคล ข้อมูลการใช้รถ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ พฤติกรรม การใช้หมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

๒.๒) **สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics)** ใช้ในการสรุปผลข้อมูล เพื่อพิจารณา ความแตกต่าง และ ความสัมพันธ์ของข้อมูลทั้ง การอนุมาน แบบ พาราเมตริก และ นีออนพาราเมตริก ขึ้นอยู่กับ คุณสมบัติข้อมูล

- สถิติอนุมานที่ใช้เพื่อสรุปความแตกต่าง คือ t-test, F-test โดยวิธีวิเคราะห์ ความแปรปรวน Mann-Whitney U-test, Kruskal Wallis
- สถิติอนุมานที่ใช้เพื่อสรุปความสัมพันธ์ คือ Pearson Correlation (r), Spearman (rs), Eta(η) นอกจากนี้ยังใช้เทคนิคการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) เพื่อพิจารณาถึงการรวมกลุ่มของคุณลักษณะข้อมูล (ตัวแปร)

๕. เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมาย

ในการแปลความหมายความหมายของผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็น ข้อมูลแบบเรียงอันดับ และ ข้อมูลที่เป็นคะแนนความรู้ คณะผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายดังต่อไปนี้

เกณฑ์แปลความหมาย ระดับความพึงพอใจ และ ระดับความตระหนัก ที่มีค่า ๑.๐๐ - ๕.๐๐

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย ระดับความพึงพอใจ	ความหมาย ระดับความตระหนัก
1.50 – 1.00	พึงพอใจในระดับ <i>น้อยมาก</i>	ตระหนักในระดับ <i>ต่ำมาก</i>
2.50 – 1.51	พึงพอใจในระดับ <i>น้อย</i>	ตระหนักในระดับ <i>ต่ำ</i>
3.50 – 2.51	พึงพอใจในระดับ <i>ปานกลาง</i>	ตระหนักในระดับ <i>ปานกลาง</i>
4.50 – 3.51	พึงพอใจในระดับ <i>มาก</i>	ตระหนักในระดับ <i>สูง</i>
5.00 – 4.51	พึงพอใจในระดับ <i>มากที่สุด</i>	ตระหนักในระดับ <i>สูงมาก</i>



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



เกณฑ์แปลความหมาย ระดับความรู้ ที่มีค่า ๐.๐๐ – ๑๐.๐๐

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย ระดับความรู้
0.00-2.80	มีความรู้ในระดับ <i>น้อยมาก</i>
2.81-4.60	มีความรู้ในระดับ <i>น้อย</i>
4.61-6.40	มีความรู้ในระดับ <i>ปานกลาง</i>
6.41-8.00	มีความรู้ในระดับ <i>มาก</i>
8.01-10.00	มีความรู้ในระดับ <i>มากที่สุด</i>

เกณฑ์แปลความหมาย ร้อยละของผลการประเมินโครงการ

ค่าร้อยละ	ความหมาย ผลการประเมินโครงการ
0.00-54.99	<i>ควรปรับปรุง</i>
55.00-64.99	<i>พอใช้</i>
65.00 -74.99	<i>ดีปานกลาง</i>
75.00 – 84.99	<i>ดี</i>
85.00-100.00	<i>ดีเยี่ยม</i>



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



บทที่ 3

รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพ

ในการรายงานผลการวิเคราะห์ จากการศึกษาทั้งงานวิจัยเชิงปริมาณและงานวิจัยเชิงคุณภาพ คณะผู้วิจัย ได้แบ่งผลการวิเคราะห์ ดังนี้

๑. ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ หรือเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง ในการดำเนินงานภายใต้โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงปริมาณ *ด้วยวิธีประเมินจากผู้ดำเนินโครงการ หรือเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง*

๒. ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ หรือเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง ในการดำเนินงานภายใต้โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงคุณภาพ *ด้วยวิธีสัมภาษณ์เชิงลึก*

๓. ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงปริมาณ *ด้วยวิธีประเมินจากผู้เข้าร่วมโครงการ*

๔. ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงคุณภาพ *ด้วยวิธีประชุมกลุ่มย่อย หรือ Focus Group*

๕. ผลการวิเคราะห์การสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเรื่องพฤติกรรม และความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงปริมาณ

๖. ผลการวิเคราะห์การสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเรื่องพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการดำเนินงานวิจัยเชิงคุณภาพ *ด้วยวิธีประชุมกลุ่มย่อย หรือ Focus Group*

๗. ผลการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย *ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒)*



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ทั่วประเทศ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของทั่วประเทศ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เซึ่งปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๐๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการ
ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ทั่วประเทศ

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม หมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ	อันดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาวะแวดล้อม	3.99	0.62	ดี	1
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	3.63	0.60	ดี	4
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	3.90	0.67	ดี	2
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	3.88	0.64	ดี	3
รวมผลการประเมินโครงการ		3.85	0.50	ดี	

จากตารางที่ ๐๑-๑ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้ จัดอยู่ในระดับดี เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยดังต่อไปนี้ ด้านสภาวะแวดล้อม
(๓.๙๙) ด้านกระบวนการ (๓.๙๐) ด้านผลผลิต (๓.๘๘) และ ด้านปัจจัยนำเข้า (๓.๖๓)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการ
กรมขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ทั่วประเทศ
ด้านสภาพแวดล้อมจำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความ คิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ ประชาชน	4.26	0.85	เห็นด้วย มาก
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	3.96	0.94	เห็นด้วย มาก
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	3.70	0.77	เห็นด้วย มาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับ การดำเนินโครงการ	4.04	0.58	เห็นด้วย มาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		3.99	0.62	ระดับดี

จากตารางที่ ๐๑-๒ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
ด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีสภาพแวดล้อมจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณา
ในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วย
มากกว่าเรื่องอื่น คือ โครงการนี้เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่
ประชาชน (๔.๒๖)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ทั่วประเทศ ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	3.85	0.86	เห็นด้วยมาก
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	3.85	0.94	เห็นด้วยมาก
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.00	0.92	เห็นด้วยมาก
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.81	0.78	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	2.67	1.07	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		3.63	0.60	ระดับดี

จากตารางที่ ๑๑-๓ ผลการประเมินโครงการ รณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่อง ที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม (๔.๐๐) ยกเว้น เรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๒.๖๗)



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ทั่วประเทศ ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการกระบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	3.70	0.99	เห็นด้วยมาก
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	4.19	0.78	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.04	0.85	เห็นด้วยมาก
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.15	0.86	เห็นด้วยมาก
5	มีการติดตามกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	3.78	0.80	เห็นด้วยมาก
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	3.59	0.93	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านการกระบวนการ		3.90	0.67	ระดับดี

จากตารางที่ ๐๑-๔ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน ด้านกระบวนการ เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มี กระบวนการ จัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้าน กระบวนการ เจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ การวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน (๔.๑๙)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ทั่วประเทศ ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	3.48	0.97	เห็นด้วยปานกลาง
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.04	0.75	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.19	0.62	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	3.85	0.81	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		3.88	0.64	ระดับดี

จากตารางที่ ๐๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้าน ผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่นคือ ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ (๔.๑๙) ยกเว้น เรื่อง หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๔๘)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ทั่วประเทศ

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง -
ทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ
อันประกอบด้วยด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน
- ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน
- ๓) ด้านการใช้บุคลากร
- ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ
- ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาทั่วประเทศ มีการ จัดตั้งคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่ม
วิชาการขนส่ง มีจำนวน ตั้งแต่ ๑-๒๓ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการ และไม่เป็น
ทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายการทำงาน มีการกำหนดเกณฑ์
ในการมอบหมวกนิรภัยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องโครงการ ซึ่งกลุ่มเป้าหมายหลักในการเข้าร่วมโครงการฯ คือ กลุ่ม
นักเรียนและนักศึกษา รองลงมาคือ ธุรกิจเอกชนที่เน้นโรงงาน กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
และชุมชน เกณฑ์ที่ใช้ในการมอบหมวกนิรภัย เช่น เน้นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ บางที่
เน้นผู้ที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงหรือมีใบขับขี่ หรือผู้ที่ยังไม่มีหมวก

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาทั่วประเทศ มีการแบ่งหน้าที่งาน และความรับผิดชอบของงาน
ทั้งแบบไม่เป็นทางการ มีการจัดลำดับขั้นตอนของงานเพื่อไม่ให้สับสนและซับซ้อนในการทำงาน
เนื่องจากบางจังหวัดต้องแทรกกิจกรรมไว้กับโครงการอื่น เพราะบุคลากรมีงานประจำและไม่ได้
เชี่ยวชาญในการดำเนินทุกกิจกรรมของโครงการ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการใช้บุคลากร

จำนวนบุคลากรที่ทำงานในโครงการค่อนข้างมีไม่เพียงพอ เป็นบุคลากรของกลุ่มวิชาการขนส่ง บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะความสามารถในบางกิจกรรม จึงทำให้ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก เช่น งานฝึกอบรมซึ่งต้องใช้วิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในขณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่เป็นทางการมีคำสั่ง แต่งตั้งมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบ ส่วนที่ไม่เป็นทางการ เป็นการมอบหมายด้วยวาจา มีการติดต่อสื่อสารทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่เป็นทางการจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายในและภายนอก หน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และวิทยากรจากกรมขนส่ง เทศกิจ กรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย สาธารณสุขจังหวัด และสถานศึกษา โดยหัวหน้ากลุ่มงานวิชาการขนส่ง เป็นผู้สั่งการ และตัดสินใจให้ดำเนินงานเมื่อมีปัญหา

ด้านการควบคุม

จังหวัดที่ศึกษาทั่วประเทศส่วนใหญ่มีการตรวจติดตามงานแต่ส่วนใหญ่เป็นแบบไม่เป็นทางการ มีการตรวจสอบผลปฏิบัติ งาน ส่วนใหญ่จะเป็นการติดตามเรื่องปริมาณของหมวกนิรภัยที่มอบจากโครงการ มีการประเมินโครงการตามแผน แต่ส่วนใหญ่การประเมินจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับปริมาณหมวกนิรภัยที่ทำการมอบว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ มีการรายงานความก้าวหน้าเฉพาะส่วนของการมอบหมวกนิรภัยว่าได้มอบตามจำนวนเป้าหมายหรือไม่ไปยังส่วนกลาง มีข้อมูลย้อนกลับที่น้อยมากเกี่ยวกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้าร่วมโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องอัตรา การสวมหมวกนิรภัยหลังเข้าร่วมโครงการ อย่างไรก็ตามบางจังหวัดที่ทำการศึกษามีการประเมินอย่างไม่เป็นทางการโดยใช้วิธีสังเกต และมีข้อมูลย้อนกลับจากผู้ได้รับหมวกนิรภัยเฉพาะเรื่องที่เป็นข้อตำหนิเกี่ยวกับหมวกนิรภัยเพื่อใช้ในการปรับปรุงในการมอบครั้งต่อไป



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เน้นรูปแบบการให้ความรู้
ในด้านกฎจราจร และการขับขี่ถูกต้องปลอดภัย ส่วนใหญ่รูปแบบกิจกรรมจะเน้นเป็น ๒ ช่วง ช่วงเช้า
เป็นกิจกรรมบรรยายให้ความรู้ และการสาธิตการขับขี่ปลอดภัย ช่วงบ่าย เป็นกิจกรรมมอบหมวกนิรภัย
การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มเด็กมีการถามตอบ บางจังหวัด มีการมอบ
หมวกนิรภัยตามคำแนะนำของผู้มาสอบใบขับขี่ บางกลุ่มของผู้เข้าร่วมโครงการที่เป็นกลุ่มวัยทำงาน
มีความเห็นว่า เวลาในการจัดกิจกรรมนานเกินไป และวันที่จัดไม่ควรจัดในวันทำงานเพราะกระทบ
รายได้ ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ เน้นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่เข้าร่วมโครงการ บางที่เน้นผู้ที่
อยู่ในพื้นที่เสี่ยงหรือมีใบขับขี่ หรือผู้ที่ยังไม่มีหมวก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของทั่วประเทศ

ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

① ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ทั่วประเทศ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนรวมทั้งหมด ๓๖๗ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๐๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ทั่วประเทศ

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	229	62.40	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 62.40
2.หญิง	138	37.60	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	33.89	16.16	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 33.89 ปี อายุต่ำสุด 13 ปี อายุสูงสุด 76 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/76		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	130	35.42	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ มัธยมศึกษาปลาย/ปวช. และ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุด มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 35.97 และ 35.42 ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	132	35.97	
3. อนุปริญญา/ปวส.	22	5.99	
4. ปริญญาตรี	68	18.53	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	12	3.27	
6. อื่นๆ	3	0.82	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	134	36.51	กลุ่มตัวอย่าง มี อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา และ พนักงานบริษัท/เอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.51และ 26.70 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	46	12.53	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	98	26.70	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	37	10.08	
5. เกษตรกรรม/ประมง	11	3.00	
6. อื่นๆ	41	11.17	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	195	53.13	กลุ่มตัวอย่างมี สถานะภาพ โสด มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.13 รองลงมามี สถานะภาพ คิดเป็นร้อยละ 43.05
2. สมรส	158	43.05	
3. อื่นๆ	14	3.81	

② ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ใน ทั่วประเทศ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม
ใน ทั่วประเทศ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	150	40.87
2. สถานที่ราชการ	111	30.25
3. ที่ทำการขนส่ง	44	11.99
4. สถานที่ของเอกชน / โรงงาน/บริษัท	38	10.35
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	24	6.54
② ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	275	74.93
2. อื่นๆ เช่น ครู	92	25.07
③ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	124	33.79
2. สวมบางครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	214	58.31
3. ไม่สวมเลย	29	7.90

จากตารางที่ ๐๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ใน สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรม และที่ทำการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๘๗ รองลงมาคือ สถานที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๒๕ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๙๓ และ หลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียงร้อยละ ๓๓.๗๙ สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



3 ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก
ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ทั่วประเทศ

ตารางที่ ๐๒-๐๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ทั่วประเทศ ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.17	0.55	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	3.86	0.69	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.20	0.55	สูง
④ ด้านอื่นๆ	4.10	0.62	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.08	0.48	สูง

จากตารางที่ ๐๒-๐๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ
จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน มีความพึงพอใจต่อโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการ
ขนส่งทางบกใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (๔.๐๘) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่างๆ พบว่า
กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในเรื่องด้านอื่นๆในระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจ ในด้านเจ้าหน้าที่ผู้
มอบหมวกนิรภัย และด้านกิจกรรม ในสัดส่วนที่เท่ากันคือ (๔.๒๐) รองลงมาคือ ด้านกิจกรรม (๔.๑๗)
แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๒-๐๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ทั่วประเทศ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	31.06	56.40	10.35	1.63	0.54	4.16	0.71	สูง
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	33.79	50.95	12.53	2.45	0.27	4.16	0.75	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วม กิจกรรม	34.06	52.04	11.99	1.09	0.82	4.17	0.74	สูง
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	38.15	46.05	13.35	2.18	0.27	4.20	0.77	สูง
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	34.26	51.36	12.06	1.84	0.48	4.17	0.55	สูง

จากตารางที่ ๐๒-๐๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *กิจกรรม* ที่จัดในโครงการฯ อยู่ในระดับสูง (๔.๑๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในทุกๆ เรื่อง โดยเฉพาะ *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๔.๒๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ สูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๑๗) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ลักษณะของกิจกรรม* และ *ผู้ดำเนินกิจกรรม* (๔.๑๖) มีสัดส่วนที่เท่ากัน แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๒-๐๕ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ทั่วประเทศ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>หมวกที่ได้รับ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	35.97	38.15	22.34	3.27	0.27	4.06	0.86	สูง
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	22.34	34.88	36.24	5.45	1.09	3.72	0.91	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	28.88	38.96	25.34	6.81	0.00	3.90	0.90	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	26.98	41.42	24.52	5.99	1.09	3.87	0.92	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	46.59	34.60	14.99	2.72	1.09	4.23	0.88	สูง มาก
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	21.80	28.07	26.70	13.08	10.35	3.38	1.25	ปาน กลาง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	35.97	38.15	22.34	3.27	0.27	4.06	0.86	สูง

จากตารางที่ ๐๒-๐๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๖) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเกือบทุกๆ เรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย* (๔.๒๓) และ *มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ* (๔.๐๖) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมี ความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือเรื่อง *รูปแบบ สี ความสวยงาม* (๓.๓๘) กลุ่มตัวอย่างพึงพอใจในระดับปานกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๒-๐๖ ระดับความพึงพอใจต่อต่อต้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ทั่วประเทศ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	32.97	50.14	14.44	1.91	0.54	4.13	0.76	สูง
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	36.78	51.77	10.35	1.09	0.00	4.24	0.68	สูงมาก
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	46.59	46.32	7.08	0.00	0.00	4.40	0.62	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	25.34	56.95	14.99	2.45	0.27	4.05	0.72	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	35.42	51.29	11.72	1.36		4.20	0.55	สูง

จากตารางที่ ๐๒-๐๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูง (๔.๒๐) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมากในบางเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๔๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงมากกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม* (๔.๒๔) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความสามารถในการแก้ปัญหา* (๔.๐๕) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๒-๐๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน อื่นๆ ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ทั่วประเทศ

ระดับความพึงพอใจด้าน <u>อื่นๆ</u>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์	24.25	52.04	19.35	3.54	0.82	3.95	0.81	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัดกิจกรรม	34.33	51.77	12.53	1.09	0.27	4.19	0.71	สูง
3. ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย	36.51	47.96	14.44	0.82	0.27	4.20	0.73	สูง
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ดำเนินกิจกรรม	34.06	42.78	20.71	2.18	0.27	4.08	0.81	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	32.29	48.64	16.76	1.91	0.41	4.10	0.62	สูง

จากตารางที่ ๐๒-๐๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๓๖๗ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน อื่นๆ อยู่ในระดับสูง (๔.๑๐) และเมื่อพิจารณาความ พึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่ากลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในทุกๆ เรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัดกิจกรรม (๔.๒๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย (๔.๑๙) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจน้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือเรื่อง ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ดำเนินกิจกรรม (๓.๙๕) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ทั่วประเทศ

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ
- ๒) ด้านการจัดกิจกรรม
- ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ
- ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม
- ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ
- ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการทั่วประเทศได้รับข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการจากกรมขนส่งผ่านสื่อที่หลากหลาย ได้แก่ วิทยุ วิทยุชุมชน ป้ายประกาศ เสียงตามสาย สื่อบุคคล ตลอดจนจดหมายราชการถึงหน่วยงานต่างๆ กลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา ส่วนกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ฝ่ายวิชาการกรมขนส่งทางบก แจ้งข่าวสารผ่านชมรมรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือหัวหน้าชมรม เพื่อบอกต่อกลุ่มสมาชิกรถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากนี้ยังมีกลุ่มโรงงานและชุมชนซึ่งมีการประกาศเสียงตามสาย ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยและพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการ เสนอให้มีประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อที่หลากหลายมากขึ้น ประชาสัมพันธ์ให้นานขึ้นและเป็นทางการมากขึ้น

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ การดูแลรถจักรยานยนต์ กิจกรรมมีทั้งวัน และมีการแบ่งเวลาเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงเช้า มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และช่วงบ่ายเป็นการแจกหมวกนิรภัย ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่ากิจกรรมของโครงการนี้มีประโยชน์อย่างมาก และมีความพึงพอใจ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการ เสนอให้มีกิจกรรมที่เน้นผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อเพิ่มความตระหนักตลอดจนให้เชิญบุคลากรจากมูลนิธิร่วมกตัญญูมาแนะนำ และกระตุ้นให้สวมหมวกนิรภัย และแสดงหลักฐานต่างๆที่เป็นผลเสียของการไม่สวมหมวกนิรภัย หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายค่อนข้างเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มที่ต้องการใช้หมวกนิรภัยจริง เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นักเรียน เป็นต้น การมอบหมวกนิรภัยค่อนข้างยุติธรรม ไม่ค่อยมีข้อร้องเรียน ใช้เวลารอคอยไม่นานในการรอรับหมวกนิรภัย ผู้ที่เข้าร่วมโครงการได้รับหมวกนิรภัยทุกคน โดยทราบจากประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการ เสนอให้มีการกระจายโครงการนี้ ไปยังชานเมืองที่ห่างไกล เน้นผู้ที่ยังไม่มีหมวกนิรภัยและรายได้น้อย และเสนอให้กระบวนการมอบหมวกนิรภัยมีการดำเนินการอย่างรัดกุม ในเรื่องประเภทและขนาดของหมวกนิรภัยที่มอบให้ผู้เข้าร่วมโครงการ

ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวกใกล้สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่มี ความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการ ที่เป็นสถาบันการศึกษาเสนอให้จัดกิจกรรมในวันธรรมดา ส่วนกลุ่มวัยทำงานเสนอให้จัดกิจกรรมในวันหยุดซึ่งไม่กระทบการทำงาน มีบางส่วนที่เป็นกลุ่มวัยทำงานเสนอให้จัดกิจกรรมเพียง ครั้งวัน



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ ทีมเจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ สาธารณสุขจังหวัด และ เจ้าหน้าที่จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้ดี ยิ้มแย้มแจ่มใสเป็นกันเอง

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการ เสนอให้วิทยากรเพิ่มความสามารถในการกระตุ้นให้เกิดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่มอบบมี ๒ ลักษณะ คือ หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ และ หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก ผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่าลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้รับไม่เหมาะสมกับผู้ได้รับ ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น ตื่นไปกระจก ฝ้ามัว เป็นรอยได้ง่าย และไม่มีฟิล์มกันแดด วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน สายรัดขาดไว และรูเจาะข้างหูเล็กเกินไป ทำให้ไม่ได้อิน ผู้เข้าร่วมโครงการเสนอให้มอบบหมวกที่มีคุณภาพ ควรมีแถบสีสะท้อนแสงใส่กลางคืนได้ด้วย

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไป โดยเน้นที่กลุ่มเยาวชนเพราะกลุ่มนี้สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มวัยอื่นๆ แต่อยากให้ปรับปรุงคุณภาพของหมวกนิรภัยถ้ามีการดำเนินโครงการต่อไป และต้องมีการทำข้อตกลงหรือมาตรการในการติดตามกับผู้รับหมวกนิรภัย และยังเสนอให้ กรมการขนส่งควรมีการจัดวันขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยโดยให้ทุกคนสวมหมวกนิรภัย ขับขี่ตามเส้นทางต่างๆ เพื่อให้เยาวชนเห็นตัวอย่างและปฏิบัติตามโดยเป็นการสร้างกระแส



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ
“การศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของ
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์”
ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของทั่วประเทศ

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

① ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๐๓-๐๑ จำนวน และร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ทั่วประเทศ	
	จำนวน	ร้อยละ
① เพศ		
1. ชาย	540	52.27
2. หญิง	493	47.73
② อายุ	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	25.04	10.33
อายุต่ำสุด / สูงสุด	14/65	
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	166	16.07
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	334	32.33
3. อนุปริญญา/ปวส.	86	8.33
4. ปริญญาตรี	407	39.40
5. สูงกว่าปริญญาตรี	40	3.87
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	465	45.01
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	109	10.55
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	163	15.78
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	174	16.84
5. เกษตรกรรม/ประมง	69	6.68
6. อื่นๆ	53	5.13
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	10025.87	10534.13
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	1000/100000	
สถานะการศึกษา (เยาวชนอายุ 15-25 ปี)	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	237	35.37
2. กำลังศึกษา	433	64.63



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๐๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ ที่ทำการสำรวจ จำนวนรวมทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน เป็น เพศ ชาย มากกว่า หญิง คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๒๗ และ ๔๗.๗๓ ตามลำดับ มี อายุเฉลี่ย ๒๕.๐๔ ปี อายุต่ำสุด ๑๔ ปี อายุสูงสุด ๖๕ ปี กำลังศึกษา ในระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๔๐ กลุ่มตัวอย่าง เป็น นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๐๑ มี รายได้เฉลี่ย ๑๐,๐๒๕.๘๗ บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๑๐๐,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษาและเยาวชนทั้งหมดใน ทั่วประเทศ ๗๐ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในระบบจำนวน ๔๓๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๖๓ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๒๓๗ คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๓๗

๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่ เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง				
① ลักษณะความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์			จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นเจ้าของเอง			645	62.44
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ			388	37.56
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย			จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย			444	42.98
2. มีผู้ซ้อนท้าย			589	57.02
● จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.23 คน (SD= 0.53) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด=4 คน				
③ ประสิทธิภาพการขับขี่	Mean	SD	Min	Max
● จำนวนปีที่ขับขี่	8.12	7.50	1	50
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล			จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ			754	72.99
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ			279	27.01
● จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.54 ครั้ง (SD= 0.75) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 4 ครั้ง				
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่			จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี			58	5.61
2. 100 ซีซี			165	15.97
3. 110 ซีซี			364	35.24
4. 125 ซีซี			380	36.79
5. มากกว่า 125 ซีซี			66	6.39

จากตารางที่ ๐๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีลักษณะเป็น เจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๔๔ และ ๓๗.๕๖ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๐๒ และ ๔๒.๙๘ ตามลำดับ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๒๓ คน สูงสุด ๔ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ใน กรุงเทพมหานคร มี ประสิทธิภาพการขับขี่ โดยเฉลี่ย ๘.๑๒ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๕๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๙๙ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๕๔ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๔ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๒๕ ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๗๙ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซี มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕.๖๑

๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทุกๆ ไปมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๐๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	159	15.39
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	660	63.89
3. ใช้ประกอบอาชีพ	135	13.07
4. อื่นๆ	79	7.65
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	67	6.49
2. 1- 2 กม.	235	22.75
3. 2 – 5 กม.	325	31.46
4. มากกว่า 5 กม.	406	39.30
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	84	8.13
2. 30 - 60 กม./ ชม.	579	56.05
3. 61 - 90 กม./ ชม.	288	27.88
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	82	7.94
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	480	46.47
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	373	36.11
3. ถนนในหมู่บ้าน	180	17.42
④ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันปล้นแล้ว	504	48.79
2. เป็นคนahunหันปล้นแล้ว	529	51.21



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๐๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี วี ตฤ ประ ส ง ค การ ขับ ขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๘๙ รองลงมา รับ ส่ง คน ใน คร อบ คร ว และ ใช้ ประ ก อบ อา ชี พ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๓๙ และ ๑๓.๐๗ ตามลำดับ ระยะ ทาง ที่ ขับ ขี่ โดย ปก ติ ม าก ก ว า ๕ ก ม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๓๐ รองลงมา ๒ - ๕ ก ม. คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๔๖ ความ เร็ว ที่ ใช้ ใน การ ขับ ขี่ โดย ปก ติ ๓๐ - ๖๐ ก ม. / ช ม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๐๕ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ ก ม. / ช ม. คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๘ พื้น ที่ ที่ ขับ ขี่ โดย ปก ติ เป็น ถ น น ใ หญ ่ ที่ เป็น ทาง หล วง แ ผน น ดิ น มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๔๗ รองลงมาคือ ถ น น เล ็ก ที่ เป็น ทาง หล วง ชน บ ท คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๑๑

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ทั่วประเทศ พบว่าเป็นผู้ที่มี อุป นิสัย หุน หัน พล ัน แล ่น มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุน หัน พล ัน แล ่น คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๒๑ และ ๔๘.๗๙ ตามลำดับ

ตารางที่ ๐๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

๕ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติขับขี่ที่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 – 09.00 น.	605	23.14
2. เวลา 09.01 – 12.00 น.	336	12.85
3. เวลา 12.01 – 13.00 น.	235	8.99
4. เวลา 13.01 – 16.00 น.	247	9.45
5. เวลา 16.01 – 18.00 น.	606	23.18
6. เวลา 18.01 – 21.00 น.	389	14.88
7. เวลา 21.01 – 24.00 น.	143	5.47
8. เวลา 24.01 – 06.00 น.	53	2.03

จากตารางที่ ๐๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ และ ช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ มากที่สุด มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๑๘ และ ๒๓.๑๔ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๒.๐๓

4 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	890	86.16
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	143	13.84
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	327	31.66
2. แบบเต็มใบ	437	42.30
3. แบบครึ่งใบ	269	26.04
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	597	57.79
2. เคย	436	42.21
2.1 เคย 1 ครั้ง	176	40.37
2.2 เคย 2 ครั้ง	102	23.39
2.3 เคย 3 ครั้ง	31	7.11
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	127	29.13

จากตารางที่ ๐๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ **หมวกที่สวม** ส่วนใหญ่ **เป็นผู้ขับขี่เอง** คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๑๖ **ชนิดของหมวกที่สวม** **แบบเต็มใบ** มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๓๐ รองลงมา คือ **แบบปิดเต็มหน้า** คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๖๖ **ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย** **ไม่เคยถูกจับ** มีสัดส่วนที่สูงกว่า **เคยถูกจับ** คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๗๙ และ ๔๒.๒๑ ตามลำดับ **กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย** **เคยถูกจับ ๑ ครั้ง** มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๓๗ รองลงมา คือ **เคยมากกว่า ๓ ครั้ง** คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๑๓

ตารางที่ ๐๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	51	4.94
2. สวมบางครั้ง	248	24.01
3. สวมทุกครั้ง	734	71.06
4.2 เมื่อตีมีสุรรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	144	13.94
2. สวมบางครั้ง	295	28.56
3. สวมทุกครั้ง	594	57.50
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	27	2.61
2. สวมบางครั้ง	105	10.16
3. สวมทุกครั้ง	901	87.22
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	35	3.39
2. สวมบางครั้ง	239	23.14
3. สวมทุกครั้ง	759	73.48

จากตารางที่ ๐๓-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๐๖ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๙๔
- **เมื่อตีมีสุรรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๙.๒๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๓.๙๔
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๒๒ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒.๖๑
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๔๘ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๓๙

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง *ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่* จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ไม่สวมหมวก ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด

๕ ข้อมูลด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	516	49.95
2. มี	517	50.05
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.68/0.93	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/8	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	237	22.94
2. มีปานกลาง	681	65.92
3. ไม่มี	115	11.13
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	287	27.78
2. มีผลปานกลาง	465	45.01
3. ไม่มีผล	281	27.20

จากตารางที่ ๐๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีร้อยละ ๕๐.๐๕ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๑.๖๘ ด่านต่อวัน โดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๘ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๖๕.๙๒ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ใน ระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มี ผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับปานกลาง เป็น สัดส่วนที่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๐๑ รองลงมาคือ ไม่มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๘ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่ม ที่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๐

๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มีความรู้	ไม่มีความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	32.82	67.18		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	68.05	31.95		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	59.92	40.08		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	54.40	45.60		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	75.31	24.69		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	59.92	40.08		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	76.09	23.91		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	73.38	26.62		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	58.95	41.05		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	27.11	72.89		
รวม	58.60	41.40		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	5.86	2.42	1	10

จากตารางที่ ๐๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ ปานกลาง (๕.๘๖) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย และ การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่มตัวอย่างที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ อย่างเห็นได้ชัด

๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวม บางครั้ง	สวม ทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	2.13	48.60	49.27
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	18.88	48.40	32.72
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	19.07	40.27	40.66
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	3.97	24.30	71.73
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	4.55	30.11	65.34
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	8.52	43.76	47.73
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	10.16	35.04	54.79
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	10.36	35.43	54.21
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	13.07	31.07	55.86
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	2.42	16.46	81.12

จากตารางที่ ๐๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด

8 ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ
ตารางที่ ๐๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.69	0.90	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.28	1.02	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	3.93	0.92	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.23	1.29	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	3.01	1.26	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	3.14	1.30	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	4.10	0.95	สูง
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกار ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.28	0.89	สูงมาก
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.33	0.92	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.35	0.86	สูงมาก
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.31	0.90	สูงมาก
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	4.17	0.89	สูง
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	2.99	1.21	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	3.04	1.32	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.10	1.30	ปานกลาง
รวม	3.66	0.53	สูง

จากตารางที่ ๑๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๖๖) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูงมาก มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่า ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พุพสภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น
- เห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก ปานกลาง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัย ยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย

๑) ระดับความรู้ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๐๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ทั่วประเทศ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0234)
1. ชาย	5.81	2.53	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับปานกลางที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	5.92	2.29	ปานกลาง	
② อายุ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความรู้ในระดับต่ำ 0.1170
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	5.92	2.50	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 21-30 ปี มีความรู้สูงกว่าช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับปานกลาง
2. 21 - 30	6.15	2.08	ปานกลาง	
4. มากกว่า 30	5.38	2.57	ปานกลาง	
③ ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0866)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	5.83	2.48	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับปานกลางที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	5.63	2.61	ปานกลาง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	6.09	2.19	ปานกลาง	
④ อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความรู้ในระดับ 0.0938
1. นักเรียน/นักศึกษา	6.10	2.26	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีความรู้สูงกว่า กลุ่มอาชีพอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มอาชีพมีความรู้ในระดับปานกลาง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	5.74	2.36	ปานกลาง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	5.59	2.68	ปานกลาง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความรู้ในระดับ 0.0997
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	6.03	2.42	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท มีความรู้สูงกว่า กลุ่มรายได้อื่นๆ แต่ทุกกลุ่มรายได้มีความรู้ในระดับปานกลาง
2. 5,001 – 10,000	5.98	2.33	ปานกลาง	
3. มากกว่า 10,000	5.47	2.50	ปานกลาง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ 0.0187
1. ไม่ได้ศึกษา	5.97	2.44	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ กำลังศึกษา และกลุ่มที่ไม่ได้ศึกษา มีความรู้ในระดับปานกลางที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	6.07	2.31	ปานกลาง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก

10 ระดับความตระหนัก ในการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๑๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① เพศ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1230
1. ชาย	3.60	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูง กว่า เพศ ชาย แต่ยังคงอยู่ในระดับสูง
2. หญิง	3.73	0.54	สูง	
② อายุ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2087
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.56	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี มีความตระหนักสูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความตระหนักในระดับสูง
2. 21 - 30	3.68	0.51	สูง	
4. มากกว่า 30	3.84	0.56	สูง	
③ ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0108)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.68	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาทุกระดับ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.66	0.51	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.66	0.53	สูง	
④ อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1300
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.62	0.48	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน มีความตระหนัก สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่ม อาชีพมีความตระหนักในระดับสูง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.78	0.55	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.63	0.57	สูง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.0913
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.65	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ มากกว่า 10,000 บาท มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มรายได้อื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. 5,001 – 10,000	3.62	0.52	สูง	
3. มากกว่า 10,000	3.74	0.56	สูง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1029
1. ไม่ได้ศึกษา	3.51	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ กำลังศึกษา มีความตระหนักในระดับสูง กว่า กลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา แต่ทั้งสองกลุ่มยังอยู่ในระดับสูง
2. กำลังศึกษา	3.62	0.48	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๐๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0390)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.64	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.68	0.54	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0032)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.66	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่มีผู้ซ้อนท้าย และ ไม่มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักในระดับสูงเท่ากัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.66	0.53	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1361
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.61	0.51	สูง	กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่ รถมานานจะมีระดับความตระหนักสูงขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์สูงคือ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป มีความระดับตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. 4-5 ปี	3.56	0.49	สูง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.73	0.54	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0060)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.66	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ เคย และ ไม่เคย เกิดอุบัติเหตุ ร้ายแรง มีความตระหนักในระดับสูงเท่ากัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.66	0.53	สูง	
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0253)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.67	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถยนต์ในขนาดต่างๆ มีความตระหนักใกล้เคียงกันในระดับสูงทุกกลุ่ม
7. 110 ซีซี	3.68	0.53	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.65	0.53	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๐๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำแนกตาม พฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① วัตถุประสงค์ในการขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.0898
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.66	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ต่างกันมีระดับความตระหนักต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ ใช้ประกอบอาชีพ มีระดับความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูง
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.63	0.51	สูง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.75	0.55	สูง	
② ระยะทางที่ขี่ปกติใน 1 วัน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0274)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.65	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.65	0.52	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.68	0.53	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1531
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.66	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขี่ด้วยความเร็ว 30-60 กม./ชม มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.73	0.53	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.56	0.51	สูง	
④ พื้นที่ที่ขี่โดยปกติ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0688)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.70	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.62	0.51	สูง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.67	0.51	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1233
1. ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.73	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.60	0.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๐๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1322
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.49	0.50	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม มี ระดับความตระหนักต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัย มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มที่ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม
2. เป็นเจ้าของ	3.69	0.53	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1055
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.66	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวก แบบเต็มใบ มีความตระหนักในสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. แบบเต็มใบ	3.72	0.52	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.58	0.54	สูง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1177
3. ไม่เคย	3.72	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ เคย ถูกจับกุม อื่นๆ แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
4. เคย	3.59	0.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๐๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2258
1. ไม่สวม	3.40	0.55	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อมีฝนตก มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.49	0.46	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.74	0.53	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1814
1. ไม่สวม	3.49	0.51	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อตี๋มสุรา มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.59	0.53	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.74	0.52	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2143
1. ไม่สวม	3.40	0.57	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>สวมบางครั้ง</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.36	0.39	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.71	0.53	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2368
1. ไม่สวม	3.34	0.52	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.48	0.48	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.74	0.53	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๐๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1.1 พฤติกรรมใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ
จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๐๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	51.11*	50.30	48.89	49.70*
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	67.96*	66.53	32.04	33.47*
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.00*	58.62	40.00	41.38
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	30.56*	25.76	69.44	74.24
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	35.56*	33.67	64.44	66.33
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	53.52*	50.91	46.48	49.09
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	43.33	47.26*	56.67	52.74
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	45.56	46.04*	54.44	53.96
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	44.81*	43.41	55.19	56.59
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.26*	18.46	80.74	81.54

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จาก ตารางที่ ๐๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่เป็น เพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย

ตารางที่ ๐๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 - 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	58.62*	45.85	40.59	41.38	54.15	59.41
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	72.21*	66.78	57.74	27.79	33.22	42.26
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	66.94*	57.48	46.03	33.06	42.52	53.97
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	34.08*	26.25	18.83	65.92	73.75	81.17
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	39.35*	37.54	21.34	60.65	62.46	78.66
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	60.04*	49.50	39.75	39.96	50.50	60.25
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	50.71*	43.85	35.56	49.29	56.15	64.44
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	51.52*	43.52	36.82	48.48	56.48	63.18
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	51.12*	40.20	34.73	48.88	59.80	65.27
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	23.33*	17.94	10.88	76.67	82.06	89.12

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ในช่วงอายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในทุกๆกรณี

ตารางที่ ๐๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	52.41	52.86*	48.10	47.59	47.14	51.90
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	62.05	70.48*	66.22	37.95	29.52	33.78
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	53.61	63.33*	57.72	46.39	36.67	42.28
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	31.33*	30.71	24.83	68.67	69.29	75.17
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	31.93	35.24*	35.12	68.07	64.76	64.88
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	51.20	54.29*	50.78	48.80	45.71	49.22
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	45.78*	44.52	45.64	54.22	55.48	54.36
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	41.57	49.29*	44.07	58.43	50.71	55.93
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	45.78	46.19*	41.61	54.22	53.81	58.39
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	17.47	20.48*	17.90	82.53	79.52	82.10

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย /ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี *เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) และเมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน* ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ

ตารางที่ ๐๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	56.34*	39.71	52.03	43.66	60.29	47.97
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	72.04*	59.56	66.89	27.96	40.44	33.11
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	65.16*	48.53	60.14	34.84	51.47	39.86
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.25*	21.32	33.11	70.75	78.68	66.89
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	38.71*	27.94	34.46	61.29	72.06	65.54
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	58.92*	39.34	53.72	41.08	60.66	46.28
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	50.32*	32.72	48.65	49.68	67.28	51.35
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	51.40*	33.82	47.97	48.60	66.18	52.03
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	46.88	35.29	47.97*	53.12	64.71	52.03
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	20.00	13.24	22.30*	80.00	86.76	77.70

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ
 * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน และ เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ

ตารางที่ ๐๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงรายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	54.78*	49.45	46.81	45.22	50.55	53.19
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	71.32*	64.29	65.60	28.68	35.71	34.40
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	66.15*	55.77	54.61	33.85	44.23	45.39
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.97	30.22*	23.40	70.03	69.78	76.60
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	38.24*	34.62	29.79	61.76	65.38	70.21
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	59.95*	48.08	47.16	40.05	51.92	52.84
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	48.58*	44.78	41.13	51.42	55.22	58.87
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	49.87*	46.70	39.01	50.13	53.30	60.99
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	47.03*	44.78	39.36	52.97	55.22	60.64
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	22.22*	17.86	15.60	77.78	82.14	84.40

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ช่วงรายได้ น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี *เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป)* ที่กลุ่มตัวอย่างที่ช่วงรายได้ ๕,๐๐๑ – ๑๐,๐๐๐ มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	46.52	76.92*	53.48	23.08
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	65.17	80.42*	34.83	19.58
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	56.63	76.22*	43.37	23.78
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	25.39	46.15*	74.61	53.85
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	31.01	57.34*	68.99	42.66
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	49.21	71.33*	50.79	28.67
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	42.36	62.94*	57.64	37.06
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	42.70	65.03*	57.30	34.97
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	42.25	55.94*	57.75	44.06
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	16.74	32.17*	83.26	67.83

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ หมวก
นิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม ในทุก
กรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	25.96	47.55*	74.04*	52.45
2. เมื่อดื่มสุรา	40.45	55.24*	59.55*	44.76
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	11.12	23.08*	88.88*	76.92
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	23.93	42.66*	76.07*	57.34

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม ในทุกสถานการณ์

ตารางที่ ๐๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	55.63*	53.85	44.58	44.37	46.15	55.42
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	66.23	69.85*	66.01	33.77	30.15	33.99
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	56.95	63.08*	58.13	43.05	36.92	41.87
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.80*	25.23	29.56	70.20	74.77	70.44
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	37.42*	36.92	30.79	62.58	63.08	69.21
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	58.61*	54.77	45.57	41.39	45.23	54.43
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	47.35	50.15*	39.66	52.65	49.85	60.34
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	46.69	48.92*	42.61	53.31	51.08	57.39
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	40.73	46.15*	45.07	59.27	53.85	54.93
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.54*	18.15	18.97	80.46	81.85	81.03

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. และกลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง ๒-๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม. ในทุกกรณี โดยกลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ ๒-๕ กม. ในกรณี การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถในระยะใกล้ เมื่อขับขี่ในเส้นทางจราจรพลุกพล่าน และไม่หนาแน่น และเมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๐๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	27.48	33.54*	26.35	72.52	66.46	73.65
2. เมื่อตี๋มสุรา	39.74	45.23*	42.36	60.26	54.77	57.64
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	12.58	12.62	13.05*	87.42	87.38	86.95
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	27.48	28.00*	24.63	72.52	72.00	75.37

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๐๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ขับขี่ในระยะทาง ๒ - ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ ในเกือบทุกสถานการณ์ ยกเว้น สถานการณ์ เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ ที่กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ

1 2 ผลการวิเคราะห์การจัดกลุ่มความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของ กลุ่มตัวอย่าง ที่เป็น ผู้ขับขี่ทั่วประเทศ

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ลักษณะความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย แต่ละเรื่องของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วประเทศ ผลการวิเคราะห์สามารถจำแนกเรื่องความตระหนักทั้ง ๑๕ เรื่องได้ ๓ กลุ่ม(Factor) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๐๓-๒๖ ระดับความสำคัญของเรื่องความตระหนัก ต่อ องค์ประกอบทั้ง ๓ กลุ่ม

ความตระหนักในเรื่องต่างๆ	กลุ่ม1	กลุ่ม2	กลุ่ม3
16. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	0.1655	-0.0346	0.8479
17. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	0.0611	-0.1611	0.8594
18. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	0.4086	0.0127	0.5333
19. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	0.1340	0.7491	-0.2404
20. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	0.0392	0.7325	-0.0423
21. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	0.1583	0.7000	-0.1867
22. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	0.6606	-0.0321	0.1459
23. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกਾਰ พุพลภาพ จนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	0.7553	0.0459	0.0416
24. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	0.7769	0.0664	-0.0139
25. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	0.7703	0.1059	0.1822
26. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	0.7946	0.0095	0.0665
27. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	0.7102	-0.0087	0.1352
28. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	-0.0424	0.7956	0.0088
29. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	-0.0820	0.7858	0.0822
30. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	-0.0012	0.8239	0.0467

ตัวเลขสีเข้มแสดงถึงระดับความสำคัญที่มีผลต่อกลุ่ม



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ความตระหนักทั้ง ๑๕ เรื่อง สามารถจัดกลุ่มความตระหนักได้ ๓ กลุ่ม (Factor) ตามระดับความสำคัญที่มีต่อกลุ่มดังต่อไปนี้

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๑ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **กลัวตาย** ประกอบไปด้วยความตระหนัก ๖ เรื่องดังนี้

- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือน ตกตึกสูงหลายชั้น
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิการ ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัยที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๒ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **อวดดี** ประกอบไปด้วยความตระหนัก ๖ เรื่องดังนี้

- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๓ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **ใส่ใจ** ประกอบไปด้วยความตระหนัก ๓ เรื่องดังนี้

- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย
- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก

ตารางที่ ๐๓-๒๗ ผลการเปรียบเทียบระดับความตระหนัก ระหว่าง ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เป็นผู้สวมหมวกนิรภัย
 ทุกครั้ง กับ ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะส่วนบุคคล	กลุ่มกลัวตาย		กลุ่มอวดดี		กลุ่มใส่ใจ	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
เพศ						
1. ชาย	-0.07	1.02	-0.09	0.98	-0.04	1.06
2. หญิง	0.08	0.97	0.10	1.01	0.046	0.92
ผลการทดสอบความแตกต่าง	มีความแตกต่าง		มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง	
อายุ						
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20 ปี	-0.11	1.01	-0.16	0.94	-0.03	1.03
2. 21 – 30 ปี	0.03	0.93	0.03	0.95	0.02	0.94
4. มากกว่า 30 ปี	0.2	1.03	0.3	1.10	0.029	1.02
ผลการทดสอบความแตกต่าง	มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง	
ระดับการศึกษา						
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	-0.05	1.05	0.12	0.98	-0.03	1.03
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส.	0.01	1.01	-0.03	1.03	0.02	0.94
3. สูงกว่าปริญญาตรี	0.01	0.97	-0.02	0.98	0.029	1.02
ผลการทดสอบความแตกต่าง	ไม่มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง	
อาชีพ						
1. นักเรียน/นักศึกษา	-0.04	0.93	-0.08	0.91	-0	0.98
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน	0.15	0.99	0.15	1.10	0.098	0.96
3. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว เกษตรกรรม/ประมง	-0.08	1.10	-0.01	1.03	-0.08	1.07
ผลการทดสอบความแตกต่าง	มีความแตกต่าง		มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง	
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน						
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 บาท	-0.04	0.99	-0.01	0.95	0.033	1.01
2. 5,001 – 10,000 บาท	-0.05	0.98	-0.08	0.97	-0.01	0.98
3. มากกว่า 10,000 บาท	0.11	1.04	0.12	1.09	-0.03	1.02
ผลการทดสอบความแตกต่าง	มีความแตกต่าง		มีความแตกต่าง		ไม่มีความแตกต่าง	

ผลการทดสอบพบว่า ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ที่มี *ลักษณะส่วนบุคคลที่ต่างกัน* มีระดับความตระหนัก
ในกลุ่มองค์ประกอบทั้ง ๓ เป็นดังนี้

๑. *กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ กลัวตาย* เปรียบเทียบตามลักษณะส่วนบุคคล
ของผู้ขับขี่ได้ผลดังต่อไปนี้

- เพศ ผู้ขับขี่ เพศหญิง มีระดับ ความกลัวตาย สูงกว่า เพศชาย
- อายุ อายุของผู้ขับขี่ที่มากขึ้น ระดับ ความกลัวตาย จะมากขึ้น
- การศึกษา ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่ต่างกัน ระดับ ความกลัวตาย ไม่ต่างกัน
- อาชีพ *ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานเอกชน* มีระดับ ความกลัวตาย สูงกว่า *กลุ่มอื่นๆ*
- รายได้ ผู้ขับขี่ที่มีรายได้มากกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท มี ระดับ ความกลัวตาย สูงกว่ากลุ่มอื่น

๒. *กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ อวดดี* เปรียบเทียบตามลักษณะส่วนบุคคลของ
ผู้ขับขี่ได้ผลดังต่อไปนี้

- เพศ ผู้ขับขี่ เพศหญิง มีระดับ ความอวดดี สูงกว่า เพศชาย
- อายุ ผู้ขับขี่ในช่วงอายุที่ต่างกัน ระดับ ความอวดดี ไม่ต่างกัน
- การศึกษา ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่ต่างกันระดับ ความอวดดี ไม่ต่างกัน
- อาชีพ *ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานเอกชน* มีระดับ ความอวดดี สูงกว่า *กลุ่มอื่นๆ*
- รายได้ ผู้ขับขี่ที่มีรายได้มากกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท มี ระดับ ความอวดดี สูงกว่ากลุ่มอื่น

๓. *กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ ใส่ใจ* เปรียบเทียบตามลักษณะส่วนบุคคลของ
ผู้ขับขี่ได้ผลดังต่อไปนี้

- เพศ เพศหญิง และ เพศชาย มีระดับ ความใส่ใจ ไม่ต่างกัน
- อายุ ผู้ขับขี่ในช่วงอายุที่ต่างกัน ระดับ ความใส่ใจ ไม่ต่างกัน
- การศึกษา ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่ต่างกันระดับ ความใส่ใจ ไม่ต่างกัน
- อาชีพ อาชีพของผู้ขับขี่ที่ต่างกันระดับ ความใส่ใจ ไม่ต่างกัน
- รายได้ ผู้ขับขี่ที่มีรายได้ต่างกัน มี ระดับ ความใส่ใจ ไม่ต่างกัน

ตารางที่ ๐๓-๒๘ ผลการเปรียบเทียบระดับความตระหนัก ระหว่าง ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ เป็น ผู้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง กับ ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง สำหรับแต่ละกลุ่ม องค์ประกอบทั้ง ๓

กลุ่มองค์ประกอบ ของความตระหนัก	พฤติกรรมการขับขี่โดยปกติ				การทดสอบความแตกต่าง	
	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง		ค่าทดสอบ t-prob	ผลการทดสอบความ แตกต่างความตระหนัก
	Mean	SD	Mean	SD		
1. กลุ่มกลัวตาย	-1.34	2.09	0.03	0.94	0.0000*	มีความแตกต่าง
2. กลุ่มอวดดี	0.43	1.11	-0.01	1.00	0.0401*	มีความแตกต่าง
3. กลุ่มใส่ใจ	-1.38	1.50	0.03	0.97	0.0000*	มีความแตกต่าง

* หมายถึงมีความแตกต่างที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบพบว่า ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ที่ ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง กับ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง มีระดับความตระหนัก ในกลุ่มองค์ประกอบทั้ง ๓ ต่างกันทุกองค์ประกอบดังนี้

- กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ กลัวตาย ผู้ขับขี่ที่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีระดับ ความ กลัวตาย มากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ อวดดี ผู้ขับขี่ที่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีระดับ ความ อวดดี น้อยกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ ใส่ใจ ผู้ขับขี่ที่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีระดับ ความ ใส่ใจ มากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ
ทั่วประเทศ

ในการศึกษาความตระหนัก และพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัย ได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อ ต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ทั่วประเทศ จำนวน ๒๗๓ คน ซึ่งเน้นกลุ่มเยาวชน พบว่า มีเพียงส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ลักษณะการขับขี่ มีทั้งขี่คนเดียว และมีผู้ซ้อน โดยช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้า กลางวัน และช่วงเย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไปโรงเรียน ไปทำงาน รวมทั้งจับจ่ายซื้อหาอาหาร ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ใช้เกือบทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ ๒๐ ทั้งแบบรุนแรงจนเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลและไม่รุนแรง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีรถยนต์ตัดหน้า สภาพถนนไม่ดี สุนัขตัดหน้า สภาพถนนที่มีน้ำ มัน ขนรถอื่น ฝุ่นผงจากรถ และผู้ซ้อนท้ายมักไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๒ ความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ส่วนใหญ่ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยระดับปานกลาง โดยทราบเรื่อง กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยว่าผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการจับ -ปรับ ซึ่งผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยมีประโยชน์ แต่ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากการบังคับกฎหมายยังไม่เข้มงวด เพียงพอ โดยบางครั้งเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยก็ ทำการเรียกเตือนโดยไม่ลงโทษ หรือ เรียกค่าปรับเท่าที่ผู้ขับขี่มีจ่าย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว โดยปัจจุบันมีการใช้สื่อสังคมออนไลน์บอกต่อกัน ว่ามีจุดตั้งด่านในพื้นที่แพร่หลายในกลุ่มวัยรุ่น ทำให้หลบเลี่ยงการจับกุมได้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะจากผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ ควรเพิ่มด้านในชุมชนให้มากขึ้นเพราะคนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้บ้าน ในเรื่องค่าปรับเห็นสมควรเพิ่มมากขึ้น โดยปรับผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายในอัตราถึงประมาณ ๓๐๐๐ บาท และยึดใบขับขี่ หรือจำคุก หรือยึดรถจักรยานยนต์เมื่อถูกตำรวจจับในเรื่องเดียวกัน เป็นจำนวนมากกว่า ๓ ครั้งและควรแจ้งรายชื่อไปยังสถานศึกษา หรือสถานที่ทำงานเพื่อรายงานการจับ หรือผู้ปกครอง นอกเหนือจากโทษต่างๆ ในการไม่สวมหมวกนิรภัยแล้ว ควรมีรางวัลสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยสำหรับในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ ส่วนใหญ่ชอบแบบเต็มใบมากกว่าครึ่งใบ โดยให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกนิรภัยแบบเต็มใบเพราะ ความปลอดภัย กันแดด ทันสมัย ปลอดภัย บังแดด และกันฝุ่นได้ และให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเพราะสวมใส่สบาย เบา เก็บง่าย แต่หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเวลาขับขี่ด้วยความเร็วสูงจะต้านลมเป็นอุปสรรคในการขับขี่ โดยหมวกครึ่งใบดังกล่าวเป็นหมวกนิรภัยที่แถมมากับรถจักรยานยนต์ โดยสวมในระยะทางไกลมากกว่าระยะทางใกล้ จะสวมเมื่อขับขี่ในถนนใหญ่มากกว่าขับขี่ในถนนซอย หรือสวมเมื่อเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นและเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่าน ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนมักไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีเหตุผลคือ ระยะทางใกล้ ไม่เทห์ ไม่ทันสมัย เร่งรีบ ผมเสียทรง หมวกไม่สวย เก็บรักษายาก เกะกะ ปีบ และหนักศรีษะ ทศนวิสัยไม่ดี ไม่มีหมวกสวม การจราจร ไม่หนาแน่น ขับไม่เร็วจึงไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ คำนเคยพื้นที่ เห็นว่าตนเองขับขี่ด้วยความระมัดระวัง จราจรไม่หนาแน่น ประมาท เชื้อมันตัวเอง และขับไม่เร็วจึงไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ กลุ่มคนวัยทำงาน และผู้ใหญ่ จะสวมมากกว่าเด็ก และเยาวชน

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในชุมชนส่วนใหญ่รับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกจังหวัดที่ศึกษามีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย และมีการประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงาน /องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น โดยภาพรวมกลุ่มคนในวัยทำงาน จะมีความตระหนัก มากกว่า กลุ่มเยาวชน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมการสัมภาษณ์เห็นว่า ควรมีการจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกับผู้ขับขี่และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนโดยเน้นไปยังกลุ่มเยาวชน และควรมีมาตรการต่างๆ ในการควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ผ่านไปยังชุมชนให้มากขึ้น เสนอให้การประชาสัมพันธ์ควรเน้นไปในด้านความสูญเสียที่จะเกิดเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น ภาพอุบัติเหตุ เป็นภาพที่เหมือนจริง และควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ในกลุ่มเยาวชนผ่านสื่อ Social media ต่างๆ

หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) เพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผ่านยังสื่อต่างๆ ให้มากขึ้น เน้นกระตุ้นให้รับรู้ถึงโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ และผลเสียของการไม่สวมหมวกนิรภัย เน้นการรับรู้ถึงผลกระทบทางร่างกายโดยการเปรียบเทียบระหว่างผู้สวม และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โคนการนำเสนอควรเป็นรูปแบบวิดีโอ เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจน
- ๒) การประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่ใช้ในการกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัย หรือกิจกรรมรณรงค์ต่างๆ ควรผ่านทางผู้ปกครอง หรือชุมชน โดยเฉพาะกับกลุ่มเยาวชนเน้นการบังคับ หรือกำกับดูแลจากผู้ปกครอง เพราะกลุ่มเยาวชนให้เหตุผลว่าคนที่เกรงกลัวมากที่สุดคือผู้ปกครอง
- ๓) เพิ่มด่านไปยังเขตชุมชนเพราะ มีน้อยมาก และเห็นว่าคนในเขตชุมชนสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าเขตเมืองเนื่องจากความเข้มงวดของกฎหมายน้อยกว่า
- ๔) การเพิ่มอัตราค่าปรับ การลงโทษให้เกิดความเกรงกลัว โดย ยึดรถจักรยานยนต์ ยึดใบขับขี่ หรือจำคุก หรือบังคับซื้อหมวกนิรภัยที่จุดตั้งด่าน
- ๕) สร้างต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัย เช่น ควรมีการสร้างกระแสโดยกลุ่มเยาวชนให้สวมหมวกนิรภัย ในครอบครัวผู้ปกครองต้องเป็นต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัยกับบุตรหลาน จากพ่อแม่สู่ลูกในครอบครัว จากตัวเราสู่เพื่อนๆ หรือ การสร้าง Trend เหมือนการขับขี่รถจักรยาน ในวัน Bike for Dad หรือ Bike for Mum เมื่อมีการขับขี่ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น
- ๖) มีคู่มือจากรัฐบาลแจกซื้อหมวกนิรภัย เช่น แจกคู่มือจำนวน ๔๐๐ บาท เพื่อให้นำไปแลกหมวกนิรภัยที่ร้านค้า โดยอาจจะมีการเพิ่มเงินตามคุณภาพของหมวกนิรภัยที่ตรงต่อความต้องการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๗) เนื่องจากการสัมภาษณ์โดยส่วนใหญ่เห็นว่าลักษณะของหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวม
นิรภัยที่มากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนเห็น อยากรออกแบบของหมวกนิรภัยให้เหมาะสม
และสวยงามกับกลุ่มเยาวชน
- ๘) กิจกรรมที่จัดควรแสดงให้เห็นถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างชัดเจน โดยมีคนที่
น่าเชื่อถือที่เคยผ่านประสบการณ์ หรือพบเห็น เช่น หมอ หนว่ ยู่ภัย คนที่เคยประสบ
อุบัติเหตุ กลุ่มที่ขี่รถจักรยานยนต์ Big Bike เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เหมือน Idol ของกลุ่ม
เยาวชน เป็นต้น มาเป็นวิทยากรในการอบรม
- ๙) สถานศึกษาควรมีการแจกรางวัลกับผู้สวมหมวกนิรภัย เช่น มีการนับแต่มานักเรียนคน
ไหนสวมหมวกบ่อยที่สุด แล้วมอบรางวัล
- ๑๐) เนื่องจากการเก็บรักษาหมวกนิรภัย เป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้คนไม่สวมหมวกนิรภัย ควร
จัดหาสถานที่เก็บหมวกนิรภัยในหน่วยงานต่างๆ
- ๑๑) ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เสนอให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีของรถจักรยานยนต์ และหมวก
นิรภัย โดยเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยจะทำการ Start รถจักรยานยนต์ไม่ได้
- ๑๒) ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จึงเสนอให้มีออกแบบวัสดุภายใน เพื่อให้ระบายอากาศได้ดีขึ้น
และลดความร้อน หรือสามารถถอดซักได้
- ๑๓) ให้หน่วยงาน /องค์กรมีมาตรการในการบังคับ และมีการติดตาม เช่น ตรวจที่ป้อมยาม
หากไม่มีหมวกนิรภัยไม่ให้ผู้ขับขี่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาในหน่วยงาน/องค์กร
- ๑๔) จัดกิจกรรมรณรงค์อย่างบ่อยครั้ง เพราะการจัดแต่ละครั้งจะสร้างความตระหนัก
เพียงชั่วคราว ดังนั้นควรมีมาตรการต่างๆในการควบคุมและติดตามเพื่อให้มีการเปลี่ยน
พฤติกรรม เช่น ผู้ปกครอง ชุมชน สถาบันการศึกษา ร่วมมือกันเพื่อให้กลุ่มเยาวชนสวม
หมวกนิรภัยเมื่อเข้า และออกสถานที่ต่างๆ มีการแจ้งเตือนในแต่ละครั้งของการพบเห็น
และเรียกไปตักเตือนถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย
- ๑๕) ให้รางวัลกับผู้สวมหมวกนิรภัย เช่น มอบคู่มือลดราคาต่างๆ มอบประกาศเกียรติคุณกับ
นักเรียน นักศึกษา หรือคนวัยทำงาน ผ่านไปยังสถานการศึกษา หรือหน่วยงานต่างๆ
 เป็นต้น

ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความเร็วในการขับขี่ สภาพความไม่สมบูรณ์
ของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพผู้ขับขี่ โดยความถี่และความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อ
การสวมหมวกนิรภัย โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ทราบจุดตั้งด่านและพยายามหาทางหลบเลี่ยงเพื่อไม่ต้องสวมหมวก
นิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ทั่วประเทศ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน

ทั่วประเทศ

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านสภาวะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิต

การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ทั่วประเทศ ดังนี้

ผลการประเมินโครงการในภาพรวม อยู่ในระดับ *ปานกลาง* (คิดเป็นร้อยละ ๖๔) โดยมีผลการประเมินในแต่ละด้านต่อไปนี้

ด้านสภาวะแวดล้อม

จากการศึกษาโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการ โดยร้อยละ ๗๙ ของจังหวัดมีการกำหนดเป้าหมายของโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งทุกจังหวัดทั่วประเทศมีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน มีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนนในการดำเนินกิจกรรม รวมถึงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย แต่บางจังหวัดที่ทำการศึกษามีการประเมินผู้เข้าร่วมโครงการในด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนทั้งก่อนและหลังการเข้าร่วมโครงการ ประมาณร้อยละ ๕๐ ในขณะที่ครึ่งหนึ่งของจังหวัดที่ทำการศึกษามีการประเมินกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ ๕๘

นอกจากนี้จากการศึกษาทั่วประเทศ มีเพียงครึ่งหนึ่งของจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่สามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดีได้ คิดเป็นร้อยละ ๕๘ ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม จังหวัดส่วนมากที่ทำการศึกษามีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันคิดเป็นร้อยละ ๗๔ แต่ในด้านระยะเวลาของทุกจังหวัดในการดำเนินกิจกรรมมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นทุกจังหวัดทั่วประเทศมีการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยละเอียด จังหวัดส่วนน้อยทั่วประเทศมีการกำหนดเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ ๕๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านปัจจัยนำเข้า

ทั่วประเทศได้คะแนนเฉลี่ย ๐.๕ เต็ม ๑ คะแนน เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มีมอบกับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง โดยเกือบทุกจังหวัดที่ทำการศึกษานำที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการปฏิบัติงานในโครงการคิดเป็นร้อยละ ๘๔ ส่วนในด้านการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร ทุกจังหวัดมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยแบ่งหน้าที่เหมาะสมตามความสามารถของบุคลากร คิดเป็นร้อยละ ๖๘

สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการทั่วประเทศ ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่พอใจกับสถานที่เพราะมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ โดยผู้ จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ ๘๔ ของจังหวัดที่ทำการศึกษาทั่วประเทศ ด้านวิทยากรในโครงการทั่วประเทศมีความรู้เหมาะสมกับหัวข้อที่บรรยายและวิทยากรมีความหลากหลาย

ด้านกระบวนการ

ส่วนมากกรรมการขนส่งจังหวัดทั่วประเทศมีการศึกษาสภาพปัญหา เบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๗๙ แต่ส่วนน้อยของกรรมการขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ มีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยโดยคิดเป็นร้อยละ ๑๖ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการสำรวจความต้องการของคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย ไม่มีเพียงจังหวัดใดทำการศึกษได้สำรวจ

ส่วนเรื่องของการวางแผนงาน และการประสานงาน กรรมการขนส่งจังหวัดทั่วประเทศคณะทำงานมีการวางแผนงานในโครงการ และส่วนมากมีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๗๙ โดยกรรมการขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก ส่วนมากมีการสร้างเครือข่าย อย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๙ แต่มีเพียงบางจังหวัดมีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ ๔๗ ของทั่วประเทศ ส่วนมากของจังหวัดที่ทำการศึกษามีการติดตามและมีการประเมินการดำเนินงานของโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๙๕ และ ๗๙ ตามลำดับ โดยส่วนน้อยมีการนำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓๗



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านผลผลิต

เมื่อศึกษาถึงด้านผลผลิตในการประเมินโครงการนี้ ส่วนน้อยทั่วประเทศมีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ ๑๑ ของจังหวัดที่ทำการศึกษา แต่ส่วนมากมีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการกับกลุ่มเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ ๖๓ โดยบางจังหวัดที่ศึกษามีการนำผลการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๑๖ ในส่วนของการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ เกือบทุกจังหวัดมีการสำรวจ คิดเป็นร้อยละ ๘๙

ทั้งนี้ไม่มีจังหวัดใดที่ทำการศึกษาทั่วประเทศ มีการประเมินก่อนและหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ภาคเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เจริญปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๑๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการ
ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคเหนือ

ลำดับ	ด้านต่างๆ ในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม	4.25	0.41	ดี
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	4.10	0.57	ดี
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	4.30	0.37	ดี
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	4.33	0.58	ดี
รวมผลการประเมินโครงการ		4.25	0.40	ดี

จากตารางที่ ๑๑-๑ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้ จัดอยู่ในระดับดี เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยดังต่อไปนี้ ด้านผลผลิต (๔.๓๓)
ด้านกระบวนการ (๔.๓๐) ด้านสภาวะแวดล้อม (๔.๒๕) และ ด้านปัจจัยนำเข้า (๔.๑๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่ง ทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการทั่วประเทศ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก)
ภาคเหนือ ด้านสภาพแวดล้อมจำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความ คิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ ประชาชน	4.67	0.51	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	4.17	0.75	เห็นด้วยมาก
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	4.00	0.32	เห็นด้วยมาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการ ดำเนินโครงการ	4.17	0.48	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		4.45	0.41	ระดับดี

จากตารางที่ ๑๑-๒ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
ด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีสภาพแวดล้อมจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณา
ในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก ยกเว้น เรื่อง
โครงการนี้เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในกา รสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน ซึ่งเจ้าหน้าที่
เห็นด้วยมากอย่างยิ่ง (๔.๖๗)



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคเหนือ
ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความ คิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและ เพียงพอ	4.00	0.63	เห็นด้วยมาก
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	4.00	0.89	เห็นด้วยมาก
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความ เหมาะสม	4.50	0.54	เห็นด้วยมาก
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความ เหมาะสม	4.00	0.63	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	4.00	0.63	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		4.10	0.57	ระดับดี

จากตารางที่ ๑๑-๓ ผลการประเมินโครงการ รณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ ผู้ดำเนินโครงการ
เป็นผู้ประเมินด้านปัจจัย นำเข้า เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดี
เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่อง
วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก
ในระดับสูงสุด (๔.๕๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการ สวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคเหนือ
ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการกระบวนการ	Mean	SD	ระดับความ คิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	4.00	0.63	เห็นด้วยมาก
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	4.50	0.54	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.50	0.54	เห็นด้วยมาก
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.50	0.54	เห็นด้วยมาก
5	มีการติดตามกำกับกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	4.17	0.75	เห็นด้วยมาก
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	4.17	0.75	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านการกระบวนการ		4.30	0.37	ระดับดี

จากตารางที่ ๑๑-๔ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
ด้านการกระบวนการ เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มี กระบวนการ จัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณา
ในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านการกระบวนการเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมิน โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก)
ภาคเหนือ ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความ คิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	4.17	0.75	เห็นด้วยมาก
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.33	0.81	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.33	0.81	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความ รุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	4.50	0.54	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		4.33	0.58	ระดับดี

จากตารางที่ ๑๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
ด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มี ผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด
พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่อง หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการ
มีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก
ในระดับสูงสุด (๔.๕๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ภาคเหนือ

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อันประกอบด้วย ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน
- ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน
- ๓) ด้านการใช้บุคลากร
- ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ
- ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือ มี คณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ตั้งแต่ ๒-๕ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายผู้ที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเป้าหมายหลัก คือ กลุ่ม นักเรียนและ นักศึกษา รองลงมาคือ ธุรกิจเอกชน และประชาชนกลุ่มอาสาสมัครหมู่บ้าน มีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้ที่เข้าร่วมโครงการที่คล้ายคลึงกันในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษา รวมถึงมีการวิเคราะห์จุดเสี่ยง โดยผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้ชี้แนะและใช้รถจักรยานยนต์เน้นกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งานและความรับผิดชอบอย่างชัดเจนทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ มีการจัดลำดับขั้นตอนของงานกิจกรรมต่างๆ ของโครงการนี้ มีการประชุมทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ ซึ่งมีงานประจำอยู่แล้ว เมื่อมีโครงการนี้เพิ่มขึ้นมา จึงทำให้มีบุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการ นอกจากนั้นบุคลากรส่วนใหญ่ยังขาดทักษะ บางอย่างที่ต้องใช้ในการฝึกอบรม เช่น ความรู้เทคนิคการใช้รถจักรยานยนต์ และเทคนิคการขับขี่ แต่บุคลากรสามารถเป็นวิทยากรที่ให้ความรู้ด้านกฎหมายได้เพราะอยู่ในสายวิชาการ

ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในขณะทำงานอย่างเป็นทางการมากกว่าไม่เป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้ง มอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อสื่อสารทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การติดต่อสื่อสารอย่างเป็นทางการนั้นจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายในและภายนอก ส่วนการติดต่อสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการนั้นคือ การติดต่อสื่อสารด้วยวาจา หน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วย ดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เช่น บริษัทกลาง ฮอนด้า จำกัด บริษัท กรีนวิง จำกัด เป็นต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถานศึกษา

ด้านการควบคุม

จังหวัดที่ศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีการตรวจติดตามงานและตรวจสอบผลปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการ แต่มีการจัดทำรายงานความก้าวหน้าเรื่องการมอบหมวกนิรภัยว่าได้มอบตามจำนวนเป้าหมาย หรือไม่ ส่วนใหญ่ไม่มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อใช้ในการปรับปรุงงาน

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกของกรมขนส่งทางบก โดยเน้น รูปแบบการให้ความรู้ด้านกฎจราจร และการขับขี่ปลอดภัย เช่น บริษัท กรีนวิง จำกัด จะสอนเทคนิค การขับขี่และการใช้รถถูกวิธี การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบ หมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมเท่านั้นโดยต้องเข้าร่วมกิจกรรมตลอดทั้งวัน และในบาง จังหวัดที่ศึกษาเพิ่มการทดสอบความรู้หลังการอบรม



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม ภาคเหนือ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ ทำการสำรวจ ๓ จังหวัด คือ จ.เชียงใหม่ จ.เชียงราย และ จ.นครสวรรค์ จำนวนรวมทั้งหมด ๖๑ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในภาคเหนือ

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	24	39.34	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ หญิง คิดเป็น ร้อยละ 60.66
2.หญิง	37	60.66	
② อายุ	Mean	SD	
1.อายุเฉลี่ย / SD	42.07	14.76	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 42.07 ปี อายุต่ำสุด 13 ปี อายุสูงสุด 66 ปี
2.อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/66		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	24	39.34	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น และ มัธยมศึกษา ปลาย/ปวช. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.34 และ 36.07 ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	22	36.07	
3. อนุปริญญา/ปวส.	2	3.28	
4. ปริญญาตรี	12	19.67	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.00	
6. อื่นๆ	1	1.64	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	8	13.11	กลุ่มตัวอย่าง มีอาชีพ พนักงานบริษัท/เอกชน และ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 29.51
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	9.84	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	18	29.51	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	18	29.51	
5. เกษตรกรรม/ประมง	1	1.64	
6. อื่นๆ	10	16.39	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	21	34.43	กลุ่มตัวอย่าง มีสถานะภาพ สมรส มากที่สุดคิด เป็นร้อยละ 59.02 รองลงมา มีสถานะภาพ โสด คิดเป็นร้อยละ 34.43
2. สมรส	36	59.02	
3. อื่นๆ	4	6.56	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรมการ และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



② ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ใน ภาคเหนือ

ตารางที่ ๑๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม
ใน ภาคเหนือ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	7	11.48
2. สถานที่ราชการ	37	60.66
3. ที่ทำการขนส่ง	4	6.56
4. สถานที่ของเอกชน / โรงงาน/บริษัท	5	8.20
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	8	13.11
② ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	47	77.05
2. อื่นๆ เช่น ครู	14	22.95
③ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	18	29.51
2. สวมบางครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	41	67.21
3. ไม่สวมเลย	2	3.28

จากตารางที่ ๑๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ
จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรมใน สถานที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๖๖
รองลงมาคือ สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๔๘ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย
ส่วนใหญ่เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๐๕ และหลังจากที่ได้รับมอบ
หมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียง ร้อยละ ๒๙.๕๑ สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่
จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคเหนือ

ตารางที่ ๑๒-๐๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคเหนือ ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.26	0.56	สูงมาก
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	4.03	0.69	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.14	0.53	สูง
④ ด้านอื่นๆ	4.07	0.71	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.12	0.51	สูง

จากตารางที่ ๑๒-๐๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ จำนวน
ทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่ง
ทางบกใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (๔.๑๒) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่างๆพบว่า กลุ่ม
ตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในด้าน กิจกรรมที่จัดในโครงการ (๔.๒๖) กลุ่มตัวอย่างมี
ความพึงพอใจสูงกว่าด้านอื่นๆ รองลงมาคือ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย (๔.๑๔) ส่วนด้านที่กลุ่ม
ตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าด้านอื่นๆคือ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (๔.๐๓) แต่ยังคงมีความพึง
พอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๒-๐๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	37.7 0	52.4 6	8.20	1.64	0.00	4.26	0.68	สูง มาก
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	34.4 3	50.8 2	11.4 8	3.28	0.00	4.16	0.76	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วม กิจกรรม	44.2 6	47.5 4	3.28	3.28	1.64	4.30	0.82	สูง มาก
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	47.5 4	37.7 0	13.1 1	1.64	0.00	4.31	0.76	สูง มาก
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	40.98	47.13	9.02	2.46	1.64	4.26	0.56	สูง มาก

จากตารางที่ ๑๒-๐๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๒๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูงมาก (๔.๒๖) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเกือบทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๔.๓๑) และ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๓๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ผู้ดำเนินกิจกรรม* (๔.๑๖) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรมการ และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๒-๐๕ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>หมวกที่ได้รับ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	45.90	34.43	16.39	3.28	-	4.23	0.84	สูงมาก
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	27.87	40.98	26.23	1.64	3.28	3.89	0.95	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	32.79	44.26	18.03	4.92	-	4.05	0.85	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	34.43	44.26	11.48	8.20	1.64	4.02	0.97	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	45.90	40.98	9.84	1.64	1.64	4.28	0.84	สูงมาก
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	29.51	34.43	19.67	13.11	3.28	3.74	1.12	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	35.66	40.98	14.75	6.97	2.19	4.03	0.69	สูง

จากตารางที่ ๑๒-๐๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* อยู่ในระดับสูง (๔.๒๖) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย* (๔.๒๘) และมาตรฐานของหมวกที่ได้รับ (๔.๒๓) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ขนาด และน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ* (๓.๘๙) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๒-๐๖ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมในภาคเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	27.87	40.98	24.59	6.56	-	3.90	0.89	สูง
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	34.43	52.46	13.11	-	-	4.21	0.66	สูงมาก
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	45.90	49.18	4.92	-	-	4.41	0.59	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	19.67	67.21	9.84	3.28	-	4.03	0.66	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	31.97	52.46	13.11	4.92		4.14	0.53	สูง

จากตารางที่ ๑๒-๐๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความ พึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๔) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๔๑) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรมของเจ้าหน้าที่*(๔.๒๑) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อย กว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความยุติธรรมในวิธีการแจก* (๓.๙๐) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรมการและความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๒-๐๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน อื่นๆ ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน อื่นๆ	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึง ของการประชาสัมพันธ์	22.95	44.26	24.59	3.28	4.92	3.77	1.01	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัด กิจกรรม	27.87	62.30	8.20	-	1.64	4.15	0.70	สูง
3. ความเหมาะสมในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก นิรภัย	32.79	54.10	8.20	3.28	1.64	4.13	0.83	สูง
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลา ที่ดำเนินกิจกรรม	42.62	39.34	16.39	-	1.64	4.21	0.84	สูง มาก
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	31.5 6	50.0 0	14.3 4	3.28	2.46	4.07	0.71	สูง

จากตารางที่ ๑๒-๐๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคเหนือ จำนวน
ทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทาง
บกในด้าน อื่นๆ อยู่ใน ระดับสูง (๔.๐๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่ม
ตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ดำเนินกิจกรรม
(๔.๒๑) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัด
กิจกรรม (๔.๑๕) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง ความเหมาะสม
และความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์ (๓.๙๐) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคเหนือ

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ
- ๒) ด้านการจัดกิจกรรม
- ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ
- ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม
- ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ
- ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการผ่านสื่อที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายโดยกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา และกลุ่มเป้าหมายที่เป็นประชาชนจะสื่อสารผ่านหัวหน้าชุมชนเป็นหลัก อย่างไรก็ตามอยากให้มีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้ โดยมีการติดป้ายตามแยกใหญ่ ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยและพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ และมีการแบ่งเวลาเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงเช้า มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และช่วงบ่าย เป็นการแจกหมวกนิรภัย โดยการจัด กิจกรรมมีรูปแบบที่แตกต่างกันตามพื้นที่ เวลาและกลุ่มเป้าหมาย โดยกิจกรรมบางจังหวัดยังมีส่วนที่ต้องได้รับการปรับปรุง ในเรื่องการสร้างมาตรฐานในการดำเนินกิจกรรมโดยเฉพาะการเข้าอบรม เช่น ขาดมาตรฐานในการจัดกิจกรรมสำหรับกลุ่มเป้าหมายเดียวกัน นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่ากิจกรรมที่จัดภายใต้โครงการนี้มีประโยชน์อย่างมาก และอยากให้มีการจัดกิจกรรมเช่นนี้อีก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายค่อนข้างเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิธีการมอบ หมวกนิรภัยเป็นไปอย่างยุติธรรม ไม่มีการแจกจ่าย และรอคอยไม่นาน แต่บางจังหวัดผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกคนเข้าร่วมโครงการเป็นไปอย่างไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร ถ้ามีจำนวนผู้เข้าร่วมโครงการมากเกินไปควรใช้วิธีการจับฉลากเพื่อความยุติธรรม

ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวก

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ ความสามารถ เฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้ดี มี บุคลิกภาพดีเป็นกันเอง มีความเป็นมิตร และจิตใจบริการ สร้างความผ่อนคลายให้กับผู้เข้าร่วมโครงการ

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่มอบในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษามี ๒ ลักษณะ คือ หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ และหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก เป็นหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ โดยผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่า ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น กระจก ฝ้ามัว และเป็นรอยได้ง่าย ไม่มีฟิล์มกันแดดที่กระจก วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน และกระจังหน้าไม่มีล๊อค เป็นต้น ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มพึงพอใจในเรื่องสีของหมวกนิรภัยแต่บางกลุ่มไม่พึงพอใจ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับช่วงอายุของกลุ่มเป้าหมาย ผู้เข้าร่วมเสนอว่าควรมีการสำรวจความต้องการก่อนจัดกิจกรรม

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง และควรเน้นผู้เข้าร่วมโครงการที่เป็นกลุ่มเยาวชน เนื่องจากเยาวชนยังสวมหมวกนิรภัยน้อยอยู่



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ
“การศึกษาความตระหนัก และพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของ
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์”
ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคเหนือ

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคเหนือ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑๖๒ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๑๓-๐๑ จำนวน และร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	เชียงใหม่	เชียงราย	นครสวรรค์	รวม	
❶ เพศ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	22	25	40	87	53.70
2.หญิง	27	23	25	75	46.30
❷ อายุ				Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	23.95/10.96	24.75/10.50	26.90/12.41	25.37	11.44
อายุต่ำสุด / สูงสุด	15/63	16/50	15/56	15/63	
❸ ระดับการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	7	10	13	30	18.52
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	26	30	39	95	58.64
3. อนุปริญญา/ปวส.	0	1	2	3	1.85
4. ปริญญาตรี	13	6	11	30	18.52
5. สูงกว่าปริญญาตรี	3	1	0	4	2.47
❹ อาชีพ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	19	23	25	67	41.36
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	9	6	5	20	12.35
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	7	4	8	19	11.73
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	7	7	20	34	20.99
5. เกษตรกรรม/ประมง	6	6	6	18	11.11
6. อื่นๆ	1	2	1	4	2.47
❺ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	8410.20/7044.41	8533.33/12234.38	9104.61/10751.67	8725.30	10224.56
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	1500/32100	1200/79000	1500/85000	1200/85000	
❻ สถานะการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	10	10	11	31	53.7
2. กำลังศึกษา	21	22	25	68	46.3



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๑๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ใน ภาคเหนือ ที่ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.เชียงใหม่ จ.เชียงราย และ จ.นครสวรรค์ จำนวนรวมทั้งหมด ๑๖๒ คน เป็น เพศ ชาย และ หญิง ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๗๐ และ ๔๖.๓๐ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๕.๓๗ ปี อายุต่ำสุด ๑๕ ปี อายุสูงสุด ๖๓ ปี กำลังศึกษา ในระดับ *มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.* มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๖๔ กลุ่มตัวอย่างเป็น *นักเรียน/นักศึกษา* มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๓๖ มี รายได้เฉลี่ย ๘,๗๒๕.๓๐ บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๒๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๘๕,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษาและเยาวชนทั้งหมดในภาคเหนือ ๙๙ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในระบบจำนวน ๖๘ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๖๙ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๓๑ คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๑

๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

ตารางที่ ๑๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง					
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ		
1. เป็นเจ้าของเอง		93	57.41		
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		69	42.59		
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ		
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		68	41.98		
2. มีผู้ซ้อนท้าย		94	58.02		
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.22 คน (SD= 0.51) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด=4 คน 					
③ ประสิทธิภาพการขับขี่		Mean	SD	Min	Max
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนปีที่ขับขี่ 		8.60	8.45	1	50
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ		
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		115	70.99		
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		47	29.01		
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.54 ครั้ง (SD= 0.75) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 4 ครั้ง 					
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ		
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		12	7.41		
2. 100 ซีซี		23	14.20		
3. 110 ซีซี		69	42.59		
4. 125 ซีซี		45	27.78		
5. มากกว่า 125 ซีซี		13	8.02		

จากตารางที่ ๑๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีลักษณะเป็นเจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๔๑ และ ๔๒.๕๙ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๐๒ และ ๔๑.๙๘ ตามลำดับ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๒๒ คน สูงสุด ๔ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ในภาคเหนือ มี ประสิทธิภาพการขับขี่ โดยเฉลี่ย ๘.๖๐ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๕๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๙๙ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๕๔ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๔ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๑๐ ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๕๙ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซี มีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๗.๔๑



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วไปมีดังต่อไปนี้
ตารางที่ ๑๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	18	11.11
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	103	63.58
3. ใช้ประกอบอาชีพ	26	16.05
4. อื่นๆ	15	9.26
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	9	5.56
2. 1- 2 กม.	32	19.75
3. มากกว่า 2 – 5 กม.	51	31.48
4. มากกว่า 5 กม.	70	43.21
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	14	8.64
2. 30 - 60 กม./ ชม.	105	64.81
3. 61 - 90 กม./ ชม.	37	22.84
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	6	3.70
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	81	50.00
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	51	31.48
3. ถนนในหมู่บ้าน	30	18.52
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันปลิ้นปล้อน	95	58.64
2. เป็นคนahunหันปลิ้นปล้อน	67	41.36



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๑๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี **วัตถุประสงค์การขับขี่** เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๕๘ รองลงมา ใช้ประกอบอาชีพ และ รับส่งคนในครอบครัว คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๐๕ และ ๑๑.๑๑ ตามลำดับ **ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ** มากกว่า ๕ กม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๒๑ รองลงมา มากกว่า ๒ - ๕ กม. คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๔๘ **ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ** ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๘๑ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๘๔ **พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ** เป็น ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ รองลงมาคือ ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๔๘

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ภาคเหนือ พบว่าเป็นผู้ที่มี **อุปนิสัย** หุนหันพลันแล่น น้อยกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๓๖ และ ๕๘.๖๔ ตามลำดับ

ตารางที่ ๑๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 – 09.00 น.	99	26.47
2. เวลา 09.01 – 12.00 น.	38	10.16
3. เวลา 12.01 – 13.00 น.	34	9.09
4. เวลา 13.01 – 16.00 น.	32	8.56
5. เวลา 16.01 – 18.00 น.	102	27.27
6. เวลา 18.01 – 21.00 น.	56	14.97
7. เวลา 21.01 – 24.00 น.	10	2.67
8. เวลา 24.01 – 06.00 น.	3	0.80

จากตารางที่ ๑๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ และช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๗ และ ๒๖.๕๗ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๐.๘๐



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
ตารางที่ ๑๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
๑ ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	145	89.51
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	17	10.49
๒ ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	46	28.40
2. แบบเต็มใบ	86	53.09
3. แบบครึ่งใบ	30	18.52
๓ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	109	67.28
2. เคย	53	32.72
2.1 เคย 1 ครั้ง	23	43.40
2.2 เคย 2 ครั้ง	16	30.19
2.3 เคย 3 ครั้ง	5	9.43
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	9	16.98

จากตารางที่ ๑๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๕๑ ชนิดของหมวกที่สวม แบบเต็มใบ. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๓.๐๙ รองลงมาคือ แบบปิดเต็มหน้า คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๔๐ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่า เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๖๗.๒๘ และ ๓๒.๗๒ ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ ๑ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๔๐ รองลงมาคือ เคย ๒ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๑๙



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคเหนือ

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	9	5.56
2. สวมบางครั้ง	32	19.75
3. สวมทุกครั้ง	121	74.69
4.2 เมื่อตีมสุรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	19	11.73
2. สวมบางครั้ง	45	27.78
3. สวมทุกครั้ง	98	60.49
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	6	3.70
2. สวมบางครั้ง	14	8.65
3. สวมทุกครั้ง	142	87.65
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	6	3.70
2. สวมบางครั้ง	33	20.37
3. สวมทุกครั้ง	123	75.93

จากตารางที่ ๑๓-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- เมื่อมีฝนตก กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๖๙ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕.๕๖
- เมื่อตีมสุรา กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๔๙ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๑.๗๓
- เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๖๕ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐
- เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๗๕.๙๓ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง ที่*สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งในการขับขี่* จะมีสัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด

๕ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
ตารางที่ ๑๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	81	50.00
2. มี	81	50.00
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.58/0.62	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/3	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	49	30.25
2. มีปานกลาง	99	61.11
3. ไม่มี	14	8.64
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	47	29.01
2. มีผลปานกลาง	66	40.74
3. ไม่มีผล	49	30.25

จากตารางที่ ๑๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีร้อยละ ๕๐ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๑.๕๘ ด่านต่อวันโดย กลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๓ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๖๑.๑๑ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่ใน ระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างใน ระดับปานกลาง เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๐.๗๔ รองลงมาคือ ไม่มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๓๐.๒๕ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๐๑

๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
ตารางที่ ๑๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มี ความรู้	ไม่มี ความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	11.73	88.27		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	25.31	74.69		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	21.60	78.40		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	25.31	74.69		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	37.04	62.96		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	32.10	67.90		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	40.12	59.88		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	38.27	61.73		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	29.63	70.37		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	61.11	38.89		
รวม	32.22	67.78		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	3.00	3.71	0	10

จากตารางที่ ๑๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ น้อย (๓.๐๐) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๑๑ และ ๓๘.๘๙ ตามลำดับ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
ตารางที่ ๑๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวม บางครั้ง	สวม ทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	1.23	35.80	62.96
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	16.67	38.27	45.06
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	13.58	38.27	48.15
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	3.09	20.37	76.54
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	3.70	23.46	72.84
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	10.49	33.95	55.56
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	6.17	31.48	62.35
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	8.64	29.01	62.35
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	12.35	26.54	61.11
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	2.47	16.05	81.48

จากตารางที่ ๑๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด

๘ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ
ตารางที่ ๑๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคเหนือ

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.83	0.80	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.39	0.95	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	4.04	0.87	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.41	1.29	สูง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	3.15	1.29	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	3.35	1.32	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	4.25	0.92	สูงมาก
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกการ พุผลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.38	0.84	สูงมาก
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.40	0.91	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.54	0.76	สูงมาก
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.52	0.72	สูงมาก
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	4.28	0.87	สูงมาก
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	3.17	1.26	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	3.31	1.35	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.41	1.32	สูง
รวม	3.83	0.53	สูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๑๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับสูง (๓.๘๓) เมื่อพิจารณาใน รายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **สูงมาก** มี ๖ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไป น้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรง มากกว่าการสวมหมวก
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกการ พุทสภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวม หมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ ที่เปรียบเสมือนตึกตึกสูงหลายชั้น

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **สูง** มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อย ดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **ปานกลาง** มี ๕ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมาก ไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์มานาน
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ

๑) ระดับความรู้ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๑๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคเหนือ			
๑) เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0853)
1. ชาย	3.00	2.74	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับน้อยมาก ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	3.48	2.90	น้อยมาก	
๒) อายุ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความรู้ระดับต่ำ 0.3269
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	2.70	2.72	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี มีความรู้สูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับน้อยมาก
2. 21 - 30	3.30	2.82	น้อยมาก	
4. มากกว่า 30	3.47	2.90	น้อยมาก	
๓) ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0920)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	2.70	2.72	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับน้อยมากที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.30	2.82	น้อยมาก	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.47	2.90	น้อยมาก	
๔) อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1799)
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.66	2.92	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีความรู้สูงกว่า กลุ่มอาชีพอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มอาชีพมีความรู้ในระดับน้อยมาก
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.46	2.94	น้อยมาก	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	2.54	2.50	น้อยมาก	
๕) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1908)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.69	2.99	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่าง ทุกช่วง รายได้ มีความรู้ในระดับน้อยมากที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	3.19	2.77	น้อยมาก	
3. มากกว่า 10,000	2.31	2.30	น้อยมาก	
๖) สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0370)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.55	2.90	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนทั้งที่ กำลังศึกษา และ กลุ่มที่ไม่ได้ศึกษา มีความรู้ในระดับ น้อยมากที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	3.78	2.93	น้อยมาก	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก

10 ระดับความตระหนัก ใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๑๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม *ลักษณะส่วนบุคคล*

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคเหนือ			
1 เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0428)
1. ชาย	3.81	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง และเพศ ชาย มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	3.85	0.50	สูง	
2 อายุ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2439
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.73	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ <i>มากกว่า 30 ปี</i> มีความตระหนักสูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความตระหนักในระดับสูง
2. 21 - 30	3.81	0.56	สูง	
4. มากกว่า 30	4.04	0.51	สูง	
3 ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0479)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.86	0.66	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาทุกระดับ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.81	0.50	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.86	0.51	สูง	
4 อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0630)
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.79	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกอาชีพ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.84	0.53	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.86	0.59	สูง	
5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1301)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.76	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ทุกช่วง รายได้ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	3.86	0.54	สูง	
3. มากกว่า 10,000	3.92	0.56	สูง	
6 สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1943)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.58	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>กำลังศึกษา</i> และ กลุ่มที่ <i>ไม่ได้ศึกษา</i> มีความตระหนักใกล้เคียงกัน ในระดับสูง
2. กำลังศึกษา	3.79	0.48	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ ภาคเหนือ			
	Mean	SD	ระดับ	
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1851
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.71	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่เป็น เจ้าของ มีความตระหนักใน ระดับสูงกว่า ผู้ที่ ไม่ใช่เจ้าของรถ แต่ทั้งสองกลุ่มอยู่ ในระดับสูง
6. เป็นเจ้าของ	3.91	0.53	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0400)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.85	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ไม่มีผู้ซ้อนท้าย และกลุ่ม มีผู้ซ้อน ท้าย มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.81	0.55	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0823)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.88	0.48	สูง	ทุกกลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใน ระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 4-5 ปี	3.75	0.58	สูง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.81	0.55	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้อง เข้าโรงพยาบาล				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0381)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.82	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ ไม่เคย และ กลุ่มที่ เคย เกิด อุบัติเหตุ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.86	0.53	สูง	
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0671)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.77	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดต่างๆ มี ความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
7. 110 ซีซี	3.82	0.53	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.87	0.54	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคเหนือ			
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1347)
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.70	0.57	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.81	0.51	สูง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.94	0.56	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0973)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.74	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ขับขี่ในระยะทางที่แตกต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.87	0.57	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.85	0.52	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2119
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.56	0.45	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ด้วยความเร็ว 30-60 กม./ชม มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.90	0.54	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.73	0.51	สูง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0893)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.87	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในพื้นที่ ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.77	0.53	สูง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.80	0.45	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1467
1. ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.89	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่ม ที่ เป็นคนหุนหันพันแล่น แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.74	0.54	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ ภาคเหนือ			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1674
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.57	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มี ระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่ม ที่ ไม่ใช่เจ้าของ แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. เป็นเจ้าของ	3.86	0.53	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0791)
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.78	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกแบบ มีความ ตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. แบบเต็มใบ	3.87	0.51	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.78	0.65	สูง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.0178
3. ไม่เคย	3.82	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวม หมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่ม ที่ ไม่เคย ถูกจับกุม แต่ทั้งสองกลุ่มมีความ ตระหนักในระดับสูง
4. เคย	3.84	0.56	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมการสวมหมวก	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคเหนือ			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2126
1. ไม่สวม	3.75	0.62	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อมีฝนตก มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มมีความตระหนักอยู่ในระดับสูง
2. สวมบางครั้ง	3.61	0.50	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.89	0.52	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1949)
1. ไม่สวม	3.58	0.46	สูง	ทุกกลุ่มตัวอย่างที่ <i>เมื่อตี๋มสุรา</i> มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. สวมบางครั้ง	3.78	0.56	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.90	0.52	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2045
1. ไม่สวม	3.82	0.57	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อทราบว่ามี ด่านตรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>สวมบางครั้ง</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.48	0.43	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.86	0.53	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2486
1. ไม่สวม	3.93	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> โดยกลุ่มมีความตระหนักอยู่ในระดับสูง
2. สวมบางครั้ง	3.57	0.57	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.89	0.50	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๑๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับระดับความตระหนักในเกือบทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ ยกเว้น *สถานการณ์เมื่อขับผ่านถนนใหญ่* กลุ่มตัวอย่างที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1 1 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๑๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	41.38*	32.00	58.62	68.00
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	64.37*	44.00	35.63	56.00
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	56.32*	46.67	43.68	53.33
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	25.29*	21.33	74.71	78.67
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	28.74*	25.33	71.26	74.67
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	49.43*	38.67	50.57	61.33
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	33.33	42.67*	66.67	57.33
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	40.23*	34.67	59.77	65.33
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	40.23*	37.33	59.77	62.67
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	16.09	21.33*	83.91	78.67

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่เป็น เพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน และเมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่เป็น เพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21–30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	44.94*	26.67	27.91	55.06	73.33	72.09
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	64.04*	46.67	41.86	35.96	53.33	58.14
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.67*	40.00	41.86	39.33	60.00	58.14
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.21*	20.00	13.95	70.79	80.00	86.05
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	31.46*	26.67	18.60	68.54	73.33	81.40
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	52.81*	36.67	32.56	47.19	63.33	67.44
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	40.45*	40.00	30.23	59.55	60.00	69.77
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	43.82*	30.00	30.23	56.18	70.00	69.77
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	44.94*	33.33	30.23	55.06	66.67	69.77
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.35*	16.67	13.95	78.65	83.33	86.05

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ในช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในทุกๆกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	20.00	45.92*	26.47	80.00	54.08	73.53
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	46.67	63.27*	38.24	53.33	36.73	61.76
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	26.67	60.20*	50.00	73.33	39.80	50.00
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	26.67*	24.49	17.65	73.33	75.51	82.35
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	20.00	28.57	29.41*	80.00	71.43	70.59
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	26.67	52.04*	38.24	73.33	47.96	61.76
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	33.33	39.80*	35.29	66.67	60.20	64.71
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	30.00	44.90*	23.53	70.00	55.10	76.47
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	30.00	41.84*	38.24	70.00	58.16	61.76
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	6.67	24.49*	11.76	93.33	75.51	88.24

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มอื่นๆ และกรณี เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ปริญญาตรีขึ้นไป มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มอื่นๆ

ตารางที่ ๑๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	46.27*	28.21	32.14	53.73	71.79	67.86
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	65.67*	43.59	50.00	34.33	56.41	50.00
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	61.19*	43.59	46.43	38.81	56.41	53.57
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	25.37	10.26	30.36*	74.63	89.74	69.64
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	32.84*	25.64	21.43	67.16	74.36	78.57
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	52.24*	38.46	39.29	47.76	61.54	60.71
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	40.30*	33.33	37.50	59.70	66.67	62.50
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	47.76*	25.64	33.93	52.24	74.36	66.07
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	46.27*	30.77	35.71	53.73	69.23	64.29
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	25.37*	17.95	10.71	74.63	82.05	89.29

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ
 * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ ภาคเหนือ ที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป) ที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงรายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	48.65*	21.15	36.11	51.35	78.85	63.89
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	67.57*	36.54	55.56	32.43	63.46	44.44
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	66.22*	30.77	52.78	33.78	69.23	47.22
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	24.32*	23.08	22.22	75.68	76.92	77.78
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	32.43*	15.38	33.33	67.57	84.62	66.67
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	56.76*	32.69	36.11	43.24	67.31	63.89
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	44.59*	23.08	44.44	55.41	76.92	55.56
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	48.65*	21.15	38.89	51.35	78.85	61.11
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	50.00*	25.00	36.11	50.00	75.00	63.89
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	25.68*	7.69	19.44	74.32	92.31	80.56

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ที่ช่วงรายได้น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	32.41	76.47*	67.59	23.53
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	51.72	82.35*	48.28	17.65
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	51.03	58.82*	48.97	41.18
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	22.07	35.29*	77.93	64.71
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	24.83	47.06*	75.17	52.94
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	42.07	64.71*	57.93	35.29
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	35.86	52.94*	64.14	47.06
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	34.48	64.71*	65.52	35.29
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	35.17	70.59*	64.83	29.41
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	16.55	35.29*	83.45	64.71

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ที่ ไม่ได้เป็น
เจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	23.45	41.18*	76.55	58.82
2. เมื่อดื่มสุรา	39.31	41.18*	60.69	58.82
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	11.03	23.53*	88.97	76.47
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	22.07	41.18*	77.93	58.82

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ ภาคเหนือ ที่ ไม่ได้เป็น
เจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวก
นิรภัยที่สวม ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	36.59	39.22*	35.71	63.41	60.78	64.29
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	56.10*	54.90	54.29	43.90	45.10	45.71
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	46.34	54.90*	52.86	53.66	45.10	47.14
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	26.83*	17.65	25.71	73.17	82.35	74.29
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	21.95	29.41*	28.57	78.05	70.59	71.43
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	51.22*	45.10	40.00	48.78	54.90	60.00
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	36.59	37.25*	38.57	63.41	62.75	61.43
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	39.02*	35.29	38.57	60.98	64.71	61.43
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	36.59	41.18*	38.57	63.41	58.82	61.43
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	12.20	19.61*	21.43	87.80	80.39	78.57

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม. * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

ตารางที่ ๑๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ที่ขับขี่ในระยะทาง ๒ - ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น และ เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	19.51	33.33*	22.86	80.49	66.67	77.14
2. เมื่อตีมีสุรา	31.71	45.10*	40.00	68.29	54.90	60.00
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	14.63*	9.80	12.86	85.37	90.20	87.14
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	26.83*	23.53	22.86	73.17	76.47	77.14

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม. * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

ตารางที่ ๑๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ที่ขับขี่ในระยะทาง
น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ
ในสถานการณ์ เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ และ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ และกลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง ๒ - ๕ กม.
มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ ในสถานการณ์ เมื่อมีฝนตก
และ เมื่อตีมีสุรา



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ
ภาคเหนือ

ในการศึกษาความตระหนัก และพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคเหนือจำนวน ๔๕ คน ซึ่งเน้นกลุ่มเยาวชนพบว่า ลักษณะการขับขี่ส่วนใหญ่เป็นแบบมีผู้ซ้อน โดยช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้า และช่วงเย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและไปทำงาน ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่ร้ายแรงจนเข้าโรงพยาบาล และสาเหตุหลักจากการเกิดอุบัติเหตุ คือ สภาพอากาศ สภาพถนน และไฟฟ้าแดงจนชนกับรถจักรยานยนต์อีกครั้ง

หัวข้อที่ ๒ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ที่เป็นกลุ่มเยาวชนภาคเหนือ มีความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย โดยทราบว่ากฎหมายบังคับให้ทั้งคนขับขี่และคนซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย แต่บางกลุ่มยังไม่ทราบอัตราค่าปรับการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ และคนซ้อนท้าย

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้ารับการสัมภาษณ์บางกลุ่ม เสนอให้ควรเพิ่มค่าปรับทั้งในกรณีที่ผู้ซ้อน และผู้ขับขี่ไม่สวมหมวก เป็น ๒๐๐๐ บาท จำคุก ๑๕ วัน หรือยึดรถจักรยานยนต์เมื่อถูกตำรวจจับในเรื่องเดียวกัน เป็นจำนวนมากกว่า ๓ ครั้ง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ ส่วนน้อยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และส่วนมากเป็นการสวมบางครั้ง ใช้หมวกนิรภัยทั้งแบบเต็มใบมากกว่าครึ่งใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเป็นหมวกนิรภัยที่แถมมากับการรถจักรยานยนต์ และให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเพราะสวมใส่สบาย เบา เก้งง่าย โดยเหตุผลหลักของการไม่สวมหมวกนิรภัย คือ ระยะทางใกล้บ้าน อีต้อ๊ด ร้อน วิสัยทัศน์ไม่ดี ผมงเสียทรง ก ารเก็บรักษา ความรีบเร่งเดินทาง ปีบศีรษะ และไม่มีหมวกสวม ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ระยะทางเกินกว่า ๓ กิโลเมตรขึ้นซึ่งพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่กลุ่มคนวัยทำงานและ ผู้ใหญ่จะสวมมากกว่าเด็กและเยาวชน

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยในพื้นที่ภาคเหนือมีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการสวมหมวกนิรภัย ผ่านหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน องค์กรการบริหารส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดย คนในเขตเมืองสวมหมวกนิรภัยกันมากกว่าคนในพื้นที่ ชุมชนห่างไกลอำเภอเมือง เนื่องจากการตั้งด่านมีมากกว่าและคนรับทราบข่าวสารถึงภัยของการไม่สวมหมวกนิรภัยกันมากกว่า เพราะช่องทางต่างๆในการประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายรณรงค์ กิจกรรมรณรงค์จะจัดในเมืองมากกว่า โดยกลุ่มผู้ใหญ่จะมีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มเด็กเยาวชน โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน เพราะส่วนใหญ่ขับขี่ใกล้บ้าน ซอย ระยะทางที่คุ้นเคย ซึ่งคนส่วนใหญ่ไม่ค่อยเห็นความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) เพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผ่านยังสื่อต่างๆให้มากขึ้น เช่น ทีวี ป้าย วิทยู หอกระเสียง ชุมชน เพิ่มความถี่และความเข้มข้นในการบังคับกฎหมาย ควรเน้นไปยังเขตชุมชนเพราะมีน้อยมาก และเห็นว่าคนในเขตชุมชนสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าเขตเมืองเนื่องจากความเข้มงวดของกฎหมายน้อยกว่า
- ๒) สร้างต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัย เช่น ควรมีการสร้างกระแสโดยกลุ่มเยาวชนให้สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๓) มีคู่มือจากรัฐบาลแจกซื้อหมวกนิรภัย เช่น แจกคู่มือจำนวน ๔๐๐ บาท เพื่อนำไปแลกหมวกนิรภัยที่ร้านค้า โดยอาจจะมีการเพิ่มเงินตามคุณภาพของหมวกนิรภัยที่ตรงต่อความต้องการ เนื่องจากการสัมภาษณ์โดยส่วนใหญ่เห็นว่าลักษณะของหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยที่มากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน
- ๔) ออกแบบรูปแบบของหมวกนิรภัยให้เหมาะสมและสวยงามกับกลุ่มเยาวชน
- ๕) วิทยากรที่มาบรรยายในกิจกรรมหรือผู้ที่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆควรเป็นผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ
- ๖) แจกรางวัลกับผู้สวมหมวกนิรภัย เช่น มีการนับแต่มานักเรียนคนไหนสวมหมวกบ่อยที่สุด แล้วมอบรางวัล
- ๗) มีการตั้งด่านบ่อยครั้งขึ้น และมีด่านตรวจตามชุมชนให้มากขึ้น
- ๘) ควรมีกิจกรรมรณรงค์และเน้นการสร้างจิตสำนึกเพื่อการสวมหมวกนิรภัยกับกลุ่มเด็กเยาวชนให้มากขึ้น กิจกรรมควรมีลักษณะที่เข้าใจกลุ่มเยาวชนเพื่อความเข้าใจได้ง่าย
- ๙) เนื่องจากการเก็บรักษา เป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้คนไม่สวมหมวกนิรภัย ควรสนับสนุนจุดเก็บหมวกนิรภัยในหน่วยงานต่างๆ
- ๑๐) ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จึงเสนอให้มีการเพิ่มเทคโนโลยีของรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัย โดยเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยจะทำการ Start รถจักรยานยนต์ไม่ได้
- ๑๑) นักแข่งรถจักรยานยนต์ควรเป็นวิทยากรในการดำเนินกิจกรรม เพราะเชื่อว่ากลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่มีประสบการณ์ ในการขับขี่ หรือผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ มาเป็นวิทยากรเล่าเรื่องเล่าการเกิดอุบัติเหตุ โดยในการดำเนินกิจกรรมหรือการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่างๆควรมีการนำเสนอในรูปแบบวิดีโอ เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจน
- ๑๒) ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จึงเสนอให้ มีออกแบบวัสดุภายใน เพื่อให้ระบายอากาศได้ดีขึ้น และลดความร้อน หรือสามารถถอดซั๊กได้

ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความเร็วในการขับขี่ สภาพความไม่สมบูรณ์ของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพผู้ขับขี่ โดยความถี่ และความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน

ภาคเหนือ

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

๑) ด้านสภาวะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิตการศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ภาคเหนือ ดังนี้

ด้านสภาวะแวดล้อม

ทุกจังหวัดในภาคเหนือที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการ และเป้าหมายมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก การดำเนินกิจกรรมของทุกจังหวัดในภาคเหนือมีกำหนดการของกิจกรรมชัดเจน มีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนน และมีกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย โดยส่วนน้อยของจังหวัดในภาคเหนือมีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการทั้งก่อน และหลังการดำเนินกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๓๓ แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

ส่วนมากของจังหวัดในภาคเหนือมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดีคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมจังหวัดที่ทำการศึกษาเกือบทุกจังหวัดในภาคเหนือมีการกำหนดระยะเวลาแตกต่างกันสำหรับกลุ่มเป้าหมาย คิดเป็น ร้อยละ ๖๗ แต่ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของโครงการทุกจังหวัดในภาคเหนือมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นในการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคเหนือมีการกำหนดได้อย่างชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ และเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยละเอียดเพียงร้อยละ ๓๓ ของจังหวัดในภาคเหนือกำหนดเกณฑ์ได้เหมาะสม

ด้านปัจจัยนำเข้า

ภาคเหนือได้คะแนนเฉลี่ย ๐.๗ เต็ม ๑ คะแนนเมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มอบกับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง และทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาเจ้าหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการ ปฏิบัติงาน ทุกจังหวัดในภาคเหนือมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในโครงการ โดยการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบมีความเหมาะสมตามความสามารถสูงถึงร้อยละ ๖๗ ส่วนด้านสถานที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ จังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ เพราะผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย โดยผู้เข้าร่วมโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ด้านวิทยากร รในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย และวิทยากรมีความหลากหลาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านกระบวนการ

ส่วนมากของจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือมีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการคิดเป็นร้อยละ ๖๗ แต่ไม่มีจังหวัดใดในภาคเหนือมีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ โดยเพียงร้อยละ ๓๓ ของจังหวัดในภาคเหนือที่ทำการศึกษา มีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้ในเรื่องของการวางแผนงานและการประสานงานจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือ คณะทำงานทุกจังหวัดในภาคเหนือมีการวางแผนการทำโครงการและมีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ มีการติดต่อประสานงาน และสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่อง โดยภาคเหนือส่วนมากมีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ของจังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือมีการติดตามการดำเนินงานของโครงการ และส่วนมากของภาคเหนือมีการประเมินโครงการคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ขณะที่จังหวัดส่วนน้อยในภาคเหนือนำผลการประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการคิดเป็นร้อยละ ๓๓

ด้านผลผลิต

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือไม่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ แต่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการ โดยทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคเหนือไม่มีการประเมินก่อนและหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เจริญปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๒๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม	3.13	0.66	ปานกลาง
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	3.05	1.36	ปานกลาง
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	3.54	0.76	ดี
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	3.12	0.75	ปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการ		3.21	0.78	ระดับปาน กลาง

จากตารางที่ ๒๑-๑ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้จัดอยู่ใน ระดับ ปานกลาง เรียงลำดับจากมาก ไปหาน้อยดังต่อไปนี้ ด้านสภาวะ
แวดล้อม (๓.๑๓) ด้านผลผลิต (๓.๑๒) และ ด้านปัจจัยนำเข้า (๓.๐๕) ยกเว้น ด้านกระบวนการ ซึ่งเจ้าหน้าที่
เห็นว่าโครงการนี้จัดอยู่ในระดับดี (๓.๕๔)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการทั่วประเทศ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านสภาพแวดล้อมจำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	3.55	0.57	เห็นด้วยมาก
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	3.25	0.95	เห็นด้วยปานกลาง
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	2.50	1.29	เห็นด้วยน้อย
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	3.25	0.50	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		3.13	0.66	ระดับปานกลาง

จากตารางที่ ๒๑-๒ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีสภาพแวดล้อม จัดอยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วย ปานกลาง ยกเว้นเรื่อง โครงการนี้เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก (๓.๕๕) นอกจากนี้ เรื่อง วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม เจ้าหน้าที่ เห็นด้วยน้อย (๒.๕๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	3.00	1.41	เห็นด้วยปานกลาง
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	3.25	1.50	เห็นด้วยปานกลาง
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.25	1.50	เห็นด้วยปานกลาง
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.00	1.41	เห็นด้วยปานกลาง
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	2.75	1.25	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		3.05	1.36	ระดับปานกลาง

จากตารางที่ ๒๑-๓ ผลการประเมินโครงการรณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน ด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้า จัดอยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยดังต่อไปนี้ เรื่อง งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม (๓.๒๕) เรื่อง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม (๓.๒๕) เรื่อง จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ (๓.๐๐) เรื่อง อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม (๓.๐๐) และที่เจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลางในระดับต่ำที่สุด คือ เรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก (๒.๗๕)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการกระบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	3.50	1.29	เห็นด้วยปานกลาง
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	3.75	0.95	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	3.50	1.00	เห็นด้วยปานกลาง
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
5	มีการติดตามกำกับกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	3.50	1.00	เห็นด้วยปานกลาง
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	3.00	1.41	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านการกระบวนการ		3.54	0.76	ระดับดี

จากตารางที่ ๒๑-๔ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านกระบวนการ เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีกระบวนการจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า เกือบทุกเรื่องเจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นด้วยปานกลาง ยกเว้น เรื่อง การประสานงานกับหน่วยงานภายนอก ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี (๔.๐๐) และ เรื่องการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน (๓.๗๕) ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นด้วยมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆ ในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	2.50	0.57	เห็นด้วยน้อย
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	3.25	0.95	เห็นด้วยปานกลาง
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	3.50	0.95	เห็นด้วยปานกลาง
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	3.25	0.75	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		3.12	0.75	ระดับปานกลาง

จากตารางที่ ๒๑-๕ ผลการประเมินโครงการฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง ยกเว้น เรื่อง หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยน้อย (๒.๕๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อันประกอบด้วย ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน
- ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน
- ๓) ด้านการใช้บุคลากร
- ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ
- ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

จังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ตั้งแต่ ๒-๒๓ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เน้นความเป็นทางการเฉพาะครั้งแรกเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายแต่ไม่ได้กำหนดเองทั้งหมดโดยหน่วยงานที่ต้องการหมวกต้องทำแผนมายังกรม และระบุนโยบายเป็นประจำ มีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการที่คล้ายคลึงกันในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษา โดยผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้ขับขี่ และใช้รถจักรยานยนต์ มีความจำเป็น และร่วมกิจกรรมกับโครงการ

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งานและความรับผิดชอบ โดยให้ผู้รับผิดชอบหลักดำเนินและดูแลโครงการ มีการจัดลำดับขั้นตอนของงานทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ มีงานประจำอยู่แล้ว เมื่อมีโครงการนี้เพิ่มขึ้นมาจึงทำให้มีบุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการ บุคลากรมีความสามารถในบางกิจกรรมส่วนใหญ่ยังขาดทักษะในการบริหารโครงการ โดยเฉพาะงานบางอย่างจำเป็นต้องใช้ในโครงการนี้ เช่น งานฝึกอบรมซึ่งต้องใช้วิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ จึงทำให้ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในคณะทำงานอย่างเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้ง มอบหมายหน้าที่ และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อสื่อสารอย่างเป็นทางการ จะเป็นหนังสือราชการ ทั้งภายใน และภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ โดยมีหัวหน้ากลุ่มวิชาการเป็นผู้สั่งการ และตัดสินใจ

ด้านการควบคุม

จังหวัดที่ศึกษาไม่มีการตรวจติดตามงานและตรวจสอบผลปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการ มีการรายงาน ความก้าวหน้า เฉพาะส่วนของการมอบหมวกนิรภัยว่าได้มอบตามจำนวนเป้าหมายหรือไม่ แต่ขาดการตรวจ ติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้าร่วมโครงการหลังโครงการเสร็จสิ้น ส่วนใหญ่จังหวัดที่ศึกษา ขาดการประเมินโครงการ จึงไม่มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อใช้ในการปรับปรุงงาน

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก เน้นรูปแบบการให้ความรู้ด้าน กฎจราจร และการขับขี่ปลอดภัย บางจังหวัดที่ทำการศึกษา การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับ กลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้เนื้อหาการจัดกิจกรรมและสถานที่ที่จัด ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ ที่เข้าร่วมกิจกรรมเท่านั้น และในบางจังหวัดที่ศึกษาให้ตามคะแนนการสอบใบขับขี่



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก
พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชนปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.นครราชสีมา จ.อุบลราชธานี และ จ.ขอนแก่น จำนวนรวมทั้งหมด ๖๒ คน ที่ตอบแบบสำรวจ จำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	55	88.71	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 88.71
2.หญิง	7	11.29	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	32.21	17.60	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 32.21 ปี อายุต่ำสุด 15 ปี อายุสูงสุด 76 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	15/76		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	15	24.19	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ใน ระดับ มัธยมศึกษาปลาย /ปวช. และ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 61.29 และ 24.19 ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	38	61.29	
3. อนุปริญญา/ปวส.	1	1.61	
4. ปริญญาตรี	5	8.06	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	3	4.84	
6. อื่นๆ	0	0.00	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	32	51.61	กลุ่มตัวอย่าง มี อาชีพ นักเรียน / นักศึกษา และ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 51.61 และ 16.13 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	10	16.13	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	5	8.06	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3	4.84	
5. เกษตรกรรม/ประมง	4	6.45	
6. อื่นๆ	8	12.90	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	37	59.68	กลุ่มตัวอย่าง มี สถานะภาพ โสด มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 59.68 รองลงมามี สถานะภาพ คิดเป็นร้อยละ 37.10
2. สมรส	23	37.10	
3. อื่นๆ	2	3.23	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๒๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม
ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	26	41.94
2. สถานที่ราชการ	23	37.10
3. ที่ทำการขนส่ง	12	19.35
4. สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท	0	0.00
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	1	1.61
② ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	53	85.48
2. อื่นๆ เช่น ครู	9	14.52
③ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์	22	35.48
2. สวมบางครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์	38	61.29
3. ไม่สวมเลย	2	3.22

จากตารางที่ ๒๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ
ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรมใน *สถานศึกษา*ของ
ผู้เข้าร่วมกิจกรรมและที่ทำการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๙๔ รองลงมาคือ *สถานที่ราชการ* คิดเป็นร้อยละ
๓๗.๑๐ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น *เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก* คิดเป็นร้อยละ
๘๕.๔๘ และหลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียงร้อยละ ๓๕.๔๘ *สวมทุกครั้ง*
หรือเกือบทุกครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๒๒-๐๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.29	0.49	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	3.92	0.65	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.30	0.59	สูง
④ ด้านอื่นๆ	4.17	0.64	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.17	0.48	สูง

จากตารางที่ ๒๒- ๐๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก
นิรภัยของกรมการขนส่งทางบกใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (๔.๑๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้าน
ต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย และ ด้าน
กิจกรรม ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ (๔.๓๐) และ (๔.๒๙) ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจด้าน
อื่นๆในระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (๔.๑๗) สูงกว่าด้านอื่นๆ รองลงมา
คือ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (๓.๙๒) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	35.48	53.23	9.68	1.61	0.00	4.23	0.69	สูงมาก
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	43.55	41.94	12.90	1.61	0.00	4.27	0.75	สูงมาก
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม	43.55	48.39	8.06	0.00	0.00	4.35	0.63	สูงมาก
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	45.16	40.32	12.90	1.61	0.00	4.29	0.76	สูงมาก
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	41.94	45.97	10.89	1.21	0.00	4.29	0.49	สูงมาก

จากตารางที่ ๒๒- ๐๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ

ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูง (๔.๒๙) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๓๕) และ *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๔.๒๙) กลุ่มตัวอย่าง มีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจน้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ลักษณะของกิจกรรม* (๔.๒๓) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๕ ระดับความพึงพอใจต่อต่อต้าน หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน หมวกที่ได้รับ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	30.65	35.48	30.65	3.23	0.00	3.94	0.87	สูง
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	20.97	43.55	32.26	3.23	0.00	3.82	0.80	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	40.32	25.81	22.58	11.29	0.00	3.95	1.05	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	37.10	35.48	27.42	0.00	0.00	4.10	0.80	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	51.61	30.65	14.52	3.23	0.00	4.31	0.84	สูง
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	24.19	27.42	22.58	14.52	11.29	3.39	1.31	ปานกลาง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	30.65	35.48	30.65	3.23	0.00	3.94	0.87	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก อยู่ในระดับสูง (๓.๙๔) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเกือบทุกๆ เรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย (๔.๓๑) และ ความสะดวกสบายเมื่อสวมใส่หมวก (๔.๑๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือ เรื่อง รูปแบบ สี ความสวยงาม (๓.๓๙) กลุ่มตัวอย่างพึงพอใจในระดับปานกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๖ ระดับความพึงพอใจต่อต่อต้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	41.94	46.77	9.68	0.00	1.61	4.27	0.77	สูงมาก
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	48.39	40.32	8.06	3.23	0.00	4.34	0.77	สูงมาก
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	58.06	33.87	8.06	0.00	0.00	4.50	0.65	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	30.65	51.61	14.52	3.23	0.00	4.10	0.76	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	44.76	43.15	10.08	1.61		4.30	0.59	สูงมาก

จากตารางที่ ๒๒-๐๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูงมาก (๔.๓๐) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเกือบทุกเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๕๐) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรมของเจ้าหน้าที่* (๔.๓๔) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือเรื่อง *ความสามารถในการแก้ปัญหา* (๔.๑๐) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๗ ระดับความพึงพอใจต่อต่อต้าน *อื่นๆ* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>อื่นๆ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์	27.42	45.16	22.58	4.84	0.00	3.95	0.84	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่จัดกิจกรรม	46.77	45.16	4.84	3.23	0.00	4.35	0.73	สูงมาก
3. ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย	50.00	30.65	17.74	1.61	0.00	4.29	0.82	สูงมาก
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ดำเนินกิจกรรม	38.71	29.03	32.26	0.00	0.00	4.06	0.85	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	40.73	37.50	19.35	2.42	0.00	4.17	0.64	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ *ฯ* ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *อื่นๆ* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจ ในระดับสูงมาก ในเรื่อง *ความเหมาะสมของสถานที่จัดกิจกรรม* (๔.๓๕) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย* (๔.๒๙) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นคือเรื่อง *ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์* (๓.๙๕) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เซึ่งคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในการประเมินการดำเนินโครงการ วรรณคดีส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ ๒) ด้านการจัดกิจกรรม ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการผ่านสื่อที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายโดยกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา มีการประกาศหน้าเสาธง ด้านชุมชนจะแจ้งผ่านหัวหน้าชุมชนซึ่งจะไปประกาศผ่านเสียงตามสายในชุมชนต่อไป ส่วนกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ฝ่ายวิชาการกรมการขนส่งทางบก แจ้งข่าวสารผ่านหัวหน้ากลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อบอกต่อกลุ่มสมาชิกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วย และพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ มีเพียงบางจังหวัด ที่บอกว่าการประชาสัมพันธ์ไม่ทั่วถึง มีข้อเสนอให้ประชาสัมพันธ์นานกว่านี้ และเป็นทางการมากขึ้น

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อ ง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ โดยการจัดกิจกรรมมีรูปแบบที่แตกต่างกันตามพื้นที่ และกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นอีกว่ากิจกรรมที่จัดภายใต้โครงการนี้มีประโยชน์อย่างมาก โดยเฉพาะกับกลุ่มเยาวชนเนื่องจากกลุ่มนี้ไม่ค่อยเล็งเห็นความสำคัญในการสวมหมวกขาดความตระหนัก และอยากให้มีการจัดกิจกรรมเช่นนี้อีก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า ควรแจกผู้ที่อยู่ชานเมืองที่ขาดกำลังทรัพย์ด้วย นอกจากนี้ยังเสนอว่ากลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชนควรมีระบบติดตาม ถ้ามีการจับควรมีการแจ้งผู้ปกครอง

ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสมเพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวก

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มมีความเห็นว่าเหมาะสม แต่บางกลุ่มมีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมนานเกินไป ไม่ควรบรรยายเกิน ๒ ชั่วโมง ที่เหลือควรให้เป็นกิจกรรม บางกลุ่มกระทบการทำงาน

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่รวมทั้ง วิทยากร ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้อย่างดี มีประโยชน์ อยากให้แสดงภาพผู้ได้รับอุบัติเหตุที่ศีรษะแตกเพื่อเพิ่มความตระหนักแก่ผู้ไม่สวมใส่

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ผู้ได้รับหมวกนิรภัยบางกลุ่มพอใจ แต่บางกลุ่มมีความเห็นว่า ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ ผู้ใหญ่หลายคนได้หมวกเด็ก คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น กระฉก ฝ้ามัว และเป็นรอยได้ง่าย ทำให้มองไม่ชัด วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน ล็อคไม่ดี สายรัดขาดไวเป็นต้น ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มพึงพอใจในเรื่องสีของหมวกนิรภัยแต่บางกลุ่มไม่พึงพอใจ ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะส่วนบุคคล

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และ มีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง ควรเน้นกลุ่มเยาวชนเพราะยังตระหนักน้อยถึงอันตรายของการไม่สวมหมวก ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่อยากให้ปรับปรุงคุณภาพของหมวกนิรภัยถ้ามีการดำเนินโครงการต่อไปในอนาคต



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ

“การศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของ
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์”

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

① ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑๕๗ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๒๓-๐๑ จำนวน และร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	นครราชสีมา	อุบลราชธานี	ขอนแก่น	รวม	
① เพศ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	31	20	30	81	51.59
2.หญิง	21	30	25	76	48.41
② อายุ	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	26.50/11.90	24.48/7.12	27.33/13.09	26.14	11.08
อายุต่ำสุด / สูงสุด	16/60	17/48	15/57		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	5	7	14	26	16.56
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	26	6	11	43	27.39
3. อนุปริญญา/ปวส.	2	8	4	14	8.92
4. ปริญญาตรี	16	27	25	68	43.31
5. สูงกว่าปริญญาตรี	3	2	1	6	3.82
④ อาชีพ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	22	25	25	72	45.86
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	5	5	16	10.19
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	9	6	5	20	12.74
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	8	5	7	20	12.74
5. เกษตรกรรม/ประมง	4	7	5	16	10.19
6. อื่นๆ	3	2	8	13	8.28
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	8351.92/8432.72	8720/6965.77	9104.61/10751.67	9330.57	9400.26
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	1200/45000	1000/35000	1400/70000		
⑥ สถานะการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	12	10	10	32	31.37
2. กำลังศึกษา	21	25	24	70	68.63



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๒๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.นครราชสีมา จ.อุบลราชธานี และ จ.ขอนแก่น จำนวนรวมทั้งหมด ๑๕๗ คน เป็น เพศ ชาย และ หญิง ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ ๕๑.๕๙ และ ๔๘.๔๑ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๖.๑๔ ปี อายุต่ำสุด ๑๕ ปี อายุสูงสุด ๖๐ ปี กำลังศึกษา ในระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๓๑ กลุ่มตัวอย่าง เป็น . นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุดคิด เป็นร้อยละ ๔๕.๘๖ มีรายได้เฉลี่ย ๙,๓๓๐.๕๗ บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๗๐,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษาและเยาวชนทั้งหมดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑๐๒ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ ในระบบจำนวน ๗๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๖๓ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๓๒ คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๗



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตารางที่ ๒๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง				
๑ ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ	
1. เป็นเจ้าของเอง		98	62.42	
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		59	37.58	
๒ เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		65	41.40	
2. มีผู้ซ้อนท้าย		92	58.60	
● จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.28 คน (SD= 0.60) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด=4 คน				
๓ ประสบการณ์การขับขี่	Mean	SD	Min	Max
● จำนวนปีที่ขับขี่	1	40	9.28	7.53
๔ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		122	77.71	
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		35	22.29	
● จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.67 ครั้ง (SD= 1.24) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 6 ครั้ง				
๕ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ	
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		10	6.37	
2. 100 ซีซี		27	17.20	
3. 110 ซีซี		56	35.67	
4. 125 ซีซี		57	36.31	
5. มากกว่า 125 ซีซี		7	4.46	

จากตารางที่ ๒๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน มีลักษณะเป็น เจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๔๒ และ ๓๗.๕๘ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๖๐ และ ๔๑.๔๐ ตามลำดับ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๒๘ คน สูงสุด ๔ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมี ประสบการณ์การขับขี่ โดยเฉลี่ย ๙.๒๘ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๔๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๗๑ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาลโดยเฉลี่ย ๑.๖๗ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๖ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๒๕ ซีซี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๖.๓๑ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซีมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖.๓๗



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



3 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างต่างๆไปมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๒๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
1 วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	19	12.10
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	95	60.51
3. ใช้ประกอบอาชีพ	32	20.38
4. อื่นๆ	11	7.01
2 ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	5	3.18
2. 1- 2 กม.	30	19.11
3. มากกว่า 2 – 5 กม.	55	35.03
4. มากกว่า 5 กม.	67	42.68
3 ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	16	10.19
2. 30 - 60 กม./ ชม.	93	59.24
3. 61 - 90 กม./ ชม.	37	23.57
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	11	7.01
4 พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	78	49.68
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	58	36.94
3. ถนนในหมู่บ้าน	21	13.38
5 อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันพลันแล่น	64	40.76
2. เป็นคนahunหันพลันแล่น	93	59.24



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๒๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี วัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา /ไปทำงานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๐.๕๑ รองลงมา ใช้ประกอบอาชีพ และ รับส่งคนในครอบครัว คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๓๘ และ ๑๒.๑๐ ตามลำดับ ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๕ กม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๖๘ รองลงมา มากกว่า ๒ - ๕ กม.คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๐๓ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๙.๒๔รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๕๗ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๙.๖๘ รองลงมาคือ ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๙๔

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่าเป็นผู้ที่มี อุปนิสัยหุนหันพลันแล่น มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๒๔ และ ๔๐.๗๖ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 – 09.00 น.	89	22.59
2. เวลา 09.01 – 12.00 น.	53	13.45
3. เวลา 12.01 – 13.00 น.	43	10.91
4. เวลา 13.01 – 16.00 น.	34	8.63
5. เวลา 16.01 – 18.00 น.	79	20.05
6. เวลา 18.01 – 21.00 น.	60	15.23
7. เวลา 21.01 – 24.00 น.	26	6.60
8. เวลา 24.01 – 06.00 น.	10	2.54

จากตารางที่ ๒๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ และ ช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๕๙ และ ๒๐.๐๕ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๒.๕๔



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



4 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตารางที่ ๒๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	139	88.54
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	18	11.46
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	55	35.03
2. แบบเต็มใบ	61	38.85
3. แบบครึ่งใบ	41	26.11
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	75	47.77
2. เคย	82	52.23
2.1 เคย 1 ครั้ง	19	23.17
2.2 เคย 2 ครั้ง	22	26.83
2.3 เคย 3 ครั้ง	5	6.10
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	36	43.90

จากตารางที่ ๒๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๕๔ ชนิดของหมวกที่สวม แบบเต็มใบ. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๘.๘๕ รองลงมา คือ แบบปิดเต็มหน้า คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๐๓ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่าไม่เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๒๓ และ ๔๗.๗๗ ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ มากกว่า ๓ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๙๐ รองลงมาคือ เคย ๒ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	4	2.55
2. สวมบางครั้ง	35	22.29
3. สวมทุกครั้ง	118	75.16
4.2 เมื่อตีมีสุรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	23	14.65
2. สวมบางครั้ง	51	32.48
3. สวมทุกครั้ง	83	52.87
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	3	1.91
2. สวมบางครั้ง	12	7.64
3. สวมทุกครั้ง	142	90.45
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	5	3.18
2. สวมบางครั้ง	29	18.47
3. สวมทุกครั้ง	123	78.34

จากตารางที่ ๒๓-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน
ทั้งหมด ๑๕๗ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๕.๑๖ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒.๕๕
- **เมื่อตีมีสุรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๒.๘๗ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๔.๖๕
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๙๐.๔๕ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๙๑
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๘.๓๔ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๑๘

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง ที่*สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่* จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ไม่สวมหมวก
ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



5 ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๒๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	58	36.94
2. มี	99	63.06
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.69 / 0.94	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/6	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	45	28.66
2. มีปานกลาง	101	64.33
3. ไม่มี	11	7.01
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	56	35.67
2. มีผลปานกลาง	65	41.40
3. ไม่มีผล	36	22.93

จากตารางที่ ๒๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๖๒ คน มีร้อยละ ๖๓.๐๖ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๑.๖๙ ด่านต่อวันโดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๖ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๖๔.๓๓ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ในระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับปานกลาง เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๔๐ รองลงมาคือ มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๓๕.๖๗ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่ไม่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๙๓



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตารางที่ ๒๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มีความรู้	ไม่มีความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	27.39	72.61		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	74.52	25.48		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	62.42	37.58		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	62.42	37.58		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	84.71	15.29		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	72.61	27.39		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	91.08	8.92		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	85.99	14.01		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	70.70	29.30		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	13.38	86.62		
รวม	64.52	35.48		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	7.18	1,66	3	10

จากตารางที่ ๒๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่ากลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ สูง (๗.๑๘) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วนน้อยกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย และการสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่มตัวอย่าง ที่ ไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ มีความรู้ความเข้าใจอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๒๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย

ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวม บางครั้ง	สวม ทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	0.64	50.96	48.41
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	12.10	57.32	30.57
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	14.65	40.13	45.22
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	3.18	18.47	78.34
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	2.55	33.76	63.69
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	7.01	42.68	50.32
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	9.55	42.04	48.41
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	9.55	37.58	52.87
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	12.10	35.03	52.87
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	0.64	16.56	82.80

จากตารางที่ ๒๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



8 ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๒๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.71	0.87	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.28	0.97	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	4.01	0.91	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.18	1.37	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ ใกล้ๆ	2.94	1.28	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	3.12	1.35	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	4.21	0.93	สูงมาก
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกار ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.46	0.84	สูงมาก
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความ รุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.55	0.80	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.54	0.75	สูงมาก
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.54	0.82	สูงมาก
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทาง ร่างกาย และจิตใจ	4.34	0.78	สูงมาก
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	3.10	1.33	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	2.99	1.43	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.24	1.34	ปานกลาง
รวม	3.75	0.49	สูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๒๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๑๕๗ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๗๕) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆ สามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **สูงมาก** มี ๖ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกัด ทูพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกตึกสูงหลายชั้น

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **สูง** มี ๒ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **ปานกลาง** มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ

๑ ระดับความรู้ เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๒๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
๑ เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0394)
1. ชาย	6.40	1.52	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับ ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	6.51	1.49	สูง	
๒ อายุ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0473)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	6.50	1.37	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับ ที่ใกล้เคียงกัน
2. 21 - 30	6.35	1.48	ปานกลาง	
4. มากกว่า 30	6.50	1.77	สูง	
๓ ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1215)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	6.15	1.57	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	6.67	1.44	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	6.39	1.52	ปานกลาง	
๔ อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0294)
1. นักเรียน/นักศึกษา	6.50	1.34	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มอาชีพ มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	6.42	1.48	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	6.41	1.75	สูง	
๕ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0578)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	6.54	1.39	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงรายได้ มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	6.44	1.49	สูง	
3. มากกว่า 10,000	6.33	1.71	ปานกลาง	
๖ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1014)
1. ไม่ได้ศึกษา	6.25	1.39	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่ กำลังศึกษา และกลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา มีความตระหนักที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	6.54	1.33	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



⑩ ระดับความตระหนัก ในการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๒๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
	Mean	SD	ระดับ	
① เพศ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0805)
1. ชาย	3.71	0.47	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับ ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	3.79	0.51	สูง	
② อายุ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1447)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.67	0.46	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 21 - 30	3.81	0.53	สูง	
4. มากกว่า 30	3.81	0.49	สูง	
③ ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1462)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.61	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาทุกระดับ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.72	0.43	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.81	0.52	สูง	
④ อาชีพ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักในระดับ 0.2310
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.71	0.47	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น <u>เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน</u> มีความตระหนัก สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มอาชีพมีความตระหนักในระดับสูง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.95	0.53	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.65	0.46	สูง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.1452
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.77	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ทุกระดับ มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	3.64	0.44	สูง	
3. มากกว่า 10,000	3.83	0.52	สูง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0376)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.68	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ <u>กำลังศึกษา</u> และ กลุ่มที่ <u>ไม่ได้ศึกษา</u> มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	3.72	0.48	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
	Mean	SD	ระดับ	
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1537)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.65	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.81	0.49	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0716)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.79	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่มีผู้ซ้อนท้าย และ ไม่มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.72	0.50	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.2708)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.74	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถมานาน จะมีระดับความตระหนักสูงขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์สูงคือ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป มีความระดับตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
2. 4-5 ปี	3.48	0.45	ปานกลาง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.83	0.48	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0273)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.75	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ เคย และ ไม่เคย เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.72	0.46	สูง	
⑤ ขนาดเครื่องยนต์ที่ใช้ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0701)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.70	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขนาดต่างๆ มีระดับความตระหนักใกล้เคียงกันในระดับสูง
7. 110 ซีซี	3.74	0.49	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.78	0.46	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวก นิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม การขับขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1487)
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.56	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ต่างกันมีระดับความตระหนัก ไกล่เคียงกัน โดย ทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูง
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.76	0.49	สูง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.81	0.48	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.2061)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.85	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ระยะทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม. มีความตระหนักในระดับสูง กว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.61	0.43	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.81	0.49	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1500)
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.75	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ขับขี่ด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน มีความตระหนัก ไกล่เคียงกัน โดย ทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูง
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.80	0.50	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.64	0.47	สูง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0044)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.75	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในพื้นที่ ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน ในระดับสูงเท่ากัน
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.75	0.46	สูง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.75	0.57	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1267)
1. ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.82	0.43	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น และ เป็นคนหุนหันพันแล่น มีระดับความตระหนัก ไกล่เคียงกันในระดับสูง
2. เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.70	0.53	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 – 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0453)
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.69	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม มี ระดับความตระหนักใกล้เคียงกันในระดับสูง
2. เป็นเจ้าของ	3.75	0.49	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1084)
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.82	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกแบบมีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. แบบเต็มใบ	3.71	0.51	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.71	0.45	สูง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.6588
3. ไม่เคย	3.78	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ เคย ถูกจับกุม แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
4. เคย	3.72	0.45	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์
ต่างๆ

พฤติกรรมการสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2585
1. ไม่สวม	3.37	0.33	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ สวมหมวกทุกครั้ง เมื่อมีฝนตก มี ความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีความตระหนักต่ำสุด ใน ระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.55	0.38	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.82	0.51	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1312)
1. ไม่สวม	3.63	0.51	สูง	ทุกกลุ่มตัวอย่าง เมื่อตี๋มสุรา มีความตระหนัก ใกล้เคียงกัน ในระดับสูง
2. สวมบางครั้ง	3.70	0.49	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.80	0.49	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2265
1. ไม่สวม	3.22	0.04	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ สวมหมวกทุกครั้ง เมื่อทราบว่ามี ด่านตรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ ไม่สวม มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.47	0.47	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.78	0.49	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2603
1. ไม่สวม	3.16	0.13	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ สวมหมวกทุกครั้ง เมื่อขับผ่านถนน ใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่ม อื่น ๆ โดยกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีความตระหนัก ต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.62	0.49	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.80	0.48	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๒๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทาง
เดียวกันกับระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความ
ตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆทุกสถานการณ์



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



❶❶ พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๒๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	50.62	52.63*	49.38	47.37
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	71.60*	67.11	28.40	32.89
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.49*	48.68	39.51	51.32
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	20.99	22.37*	79.01	77.63
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	38.27*	34.21	61.73	65.79
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	54.32*	44.74	45.68	55.26
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	46.91	56.58*	53.09	43.42
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	49.38*	44.74	50.62	55.26
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	45.68	48.68*	54.32	51.32
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.75*	14.47	80.25	85.53

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่เป็นเพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน และเมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	63.24*	51.02	32.50	36.76	48.98	67.50
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	77.94*	73.47	50.00	22.06	26.53	50.00
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	73.53*	51.02	27.50	26.47	48.98	72.50
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	27.94*	18.37	15.00	72.06	81.63	85.00
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	48.53*	36.73	15.00	51.47	63.27	85.00
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	57.35*	55.10	30.00	42.65	44.90	70.00
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	67.65*	48.98	27.50	32.35	51.02	72.50
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	58.82*	42.86	32.50	41.18	57.14	67.50
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	54.41*	48.98	32.50	45.59	51.02	67.50
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	22.06	22.45*	2.50	77.94	77.55	97.50

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในทุกๆกรณี ยกเว้น เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ในช่วงอายุ ๒๑-๓๐ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	65.38*	47.37	50.00	34.62	52.63	50.00
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	73.08*	64.91	71.62	26.92	35.09	28.38
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	53.85	56.14*	54.05	46.15	43.86	45.95
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	38.46*	19.30	17.57	61.54	80.70	82.43
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	34.62	36.84*	36.49	65.38	63.16	63.51
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	50.00*	45.61	52.70	50.00	54.39	47.30
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	50.00*	45.61	56.76	50.00	54.39	43.24
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	50.00*	49.12	44.59	50.00	50.88	55.41
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	42.31	42.11	52.70*	57.69	57.89	47.30
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.23	22.81*	12.16	80.77	77.19	87.84

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป
* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(๑-๕ กม.) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน และเมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. พฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	55.56	36.11	57.14*	44.44	63.89	42.86
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	77.78*	52.78	69.39	22.22	47.22	30.61
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	65.28*	38.89	51.02	34.72	61.11	48.98
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	20.83	16.67	26.53*	79.17	83.33	73.47
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	50.00*	27.78	22.45	50.00	72.22	77.55
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	62.50*	30.56	44.90	37.50	69.44	55.10
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	69.44*	27.78	42.86	30.56	72.22	57.14
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	56.94*	27.78	46.94	43.06	72.22	53.06
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	55.56*	30.56	46.94	44.44	69.44	53.06
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.44	2.78	24.49*	80.56	97.22	75.51

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณีในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๕ กม.ขึ้นไป) และ เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่จำแนกตามช่วงรายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	50.72	62.22*	41.86	49.28	37.78	58.14
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	72.46	73.33*	60.47	27.54	26.67	39.53
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	63.77*	55.56	39.53	36.23	44.44	60.47
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	20.29	33.33*	11.63	79.71	66.67	88.37
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	40.58*	37.78	27.91	59.42	62.22	72.09
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	59.42*	42.22	41.86	40.58	57.78	58.14
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	59.42*	55.56	34.88	40.58	44.44	65.12
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	56.52*	44.44*	34.88	43.48	55.56	65.12
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	50.72	51.11*	37.21	49.28	48.89	62.79
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.74	22.22*	4.65	78.26	77.78	95.35

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ช่วงรายได้ ๕,๐๐๑ – ๑๐,๐๐๐ มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้นกรณี *เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.)* *เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน* *เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น* และ *เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย* ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ *น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท* มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	47.48	83.33*	52.52	16.67
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	66.91	88.89*	33.09	11.11
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	52.52	72.22*	47.48	27.78
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	19.42	38.89*	80.58	61.11
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	33.09	61.11*	66.91	38.89
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	47.48	66.67*	52.52	33.33
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	50.36	61.11*	49.64	38.89
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	46.04	55.56*	53.96	44.44
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	46.76	50.00*	53.24	50.00
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	15.11	33.33*	84.89	66.67

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	19.42	66.67*	80.58	33.33
2. เมื่อตีมีสุรา	43.88	72.22*	56.12	27.78
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	8.63	16.67*	91.37	83.33
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	19.42	38.89*	80.58	61.11

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวมมีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	45.71	63.64*	44.78	54.29	36.36	55.22
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	62.86	74.55*	68.66	37.14	25.45	31.34
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	42.86	61.82*	55.22	57.14	38.18	44.78
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	17.14	21.82	23.88*	82.86	78.18	76.12
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	40.00*	38.18	32.84	60.00	61.82	67.16
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	34.29	60.00*	49.25	65.71	40.00	50.75
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	51.43	56.36*	47.76	48.57	43.64	52.24
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	45.71	54.55*	41.79	54.29	45.45	58.21
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	37.14	58.18*	43.28	62.86	41.82	56.72
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	20.00*	16.36	16.42	80.00	83.64	83.58

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม. * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ขับขี่ในระยะทาง ๒-๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ เกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในเส้นทางจราจรพลุกพล่าน และไม่หนาแน่น และ เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างอื่นๆ นอกจากนี้ ในกรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	20.00	30.91*	22.39	80.00	69.09	77.61
2. เมื่อตีมีสุมรา	42.86	54.55*	43.28	57.14	45.45	56.72
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	11.43	12.73*	5.97	88.57	87.27	94.03
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	17.14	34.55*	13.43	82.86	65.45	86.57

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 ก.ม. 2* 2 – 5 ก.ม. 3* มากกว่า 5 ก.ม. * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ขับขี่ในระยะทาง
๒ - ๕ ก.ม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ ในทุกสถานการณ์



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในการศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย
มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่
สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน ๔๕ คน ซึ่งเน้น
กลุ่มเยาวชน พบว่า มีเพียงส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง
ลักษณะการขับขี่ส่วนใหญ่เป็นการขับขี่แบบมีผู้ซ้อน โดยช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้า และช่วงเย็น
เหตุผลที่เลือกใช้รถจัก รยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไป
โรงเรียนและไปทำงาน ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ ทั้งรุนแรงจนเข้าโรงพยาบาลและไม่รุนแรง ไม่เกินร้อยละ ๓๐ และ ผู้ซ้อนท้ายมักไม่สวม
หมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๒ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจ
เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย แต่ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ยังไม่ทราบรายละเอียดมาตรการการจับ-
ปรับ ไม่ทราบถึงกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างละเอียดเกินกว่าร้อยละ ๓๐ โดยผู้เข้ารับการสัมภาษณ์
ทราบกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยว่าผู้ขับขี่ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ทราบว่ากฎหมายระบุให้ผู้ซ้อน
ต้องสวมหมวกนิรภัยนอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ยังมีความ
สับสนในรายละเอียดมาตรการการจับ-ปรับ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ากฎหมายการสวมหมวกนิรภัยมีประโยชน์ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนน้อยเห็นว่ากฎหมายเข้มงวด แต่ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่า การที่มีผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่สวมนั้น เนื่องมาจากการบังคับกฎหมายยังไม่เข้มงวดเพียงพอ โดยบางครั้งเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจพบ ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะทำการเรียกเตือนโดยไม่ลงโทษ หรือ เรียกลงโทษปรับเท่าที่ผู้ขับขี่จะมีจ่าย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะตรวจจับเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในเขตตัวเมืองเท่านั้น

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ เห็นว่าอัตราค่าปรับในปัจจุบันควรเพิ่มอีก ๕๐๐ ถึง ๑,๐๐๐ บาท ด้านตำรวจควรมีตามแหล่งชุมชนให้มากขึ้น การตรวจจับเยาวชนแต่ละครั้งควรมีการแจ้งผู้ปกครองให้ทราบ

หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ สวมเป็นประจำไม่เกียจรัยละ ๒๐ โดยผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ใช้หมวกนิรภัยทั้งแบบครึ่งใบและแบบเต็มใบในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ง่าย โดยหมวกครึ่งใบดังกล่าว เป็นหมวกที่แถมมากับรถและเป็นหมวกที่กรมการขนส่งทางบกจังหวัดนครราชสีมา มอบให้ แต่หมวกครึ่งใบเวลาขับด้วยความเร็วสูงจะต้านลมเป็นอุปสรรคในการขับขี่ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกแบบเต็มใบเพราะสวม ลมไม่ตีหน้าเวลาขับขี่ มีที่ระบายได้ดีกว่า สามารถ ใช้ได้ทั้งกลางวันกลางคืน เพราะรู้สึกปลอดภัย บังแดด กันฝุ่นได้ แต่อึดอัด

นอกจากนี้ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จะสวมหมวกเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางตั้งแต่ ๓ กิโลเมตรขึ้นไป โดยจะสวมหมวกในเวลาเช้า กลางวัน และเย็น เพราะป้องกันแสงแดด และเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นและเจ้าหน้าที่ตำรวจมักตั้งด่านในเวลาดังกล่าว และสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่เข้าเขตพื้นที่เมือง และไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะ ระยะใกล้ อึดอัด เร่งรีบ ทัศนวิสัยไม่ชัดเจน ผมนเสียทรง เก็บรักษา ยาก ร้อน และเห็นว่าตนเองขับขี่ด้วยความระมัดระวัง มีฝีมือ การจราจรไม่หนาแน่น ขับไม่เร็วจึงไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ โดยกลุ่มผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ เห็นว่ากลุ่มนักศึกษาระดับมัธยมปลายเป็นกลุ่มที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยมากที่สุด ในการขับขี่ส่วนใหญ่ถ้ามีผู้ซ้อนท้าย ผู้ซ้อนท้ายร้อยละ ๙๐ มักจะไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้เนื่องจาก มีหมวกนิรภัยใบเดียว ไม่คล่องตัวในการขับขี่ ไม่มีที่เก็บเพียงพอ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการสวมหมวกนิรภัย การประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ และคนในครอบครัว เป็นต้น โดยภาพรวมกลุ่มคนในวัยทำงาน จะมีความตระหนัก มากกว่า กลุ่มเยาวชน

ข้อเสนอแนะของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ เสนอให้การประชาสัมพันธ์ควรเน้นไปในด้านความสูญเสียที่จะเกิดเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น ภาพอุบัติเหตุ เป็นภาพที่เหมือนจริง และควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ในกลุ่มเยาวชนผ่านสื่อ Social media ต่างๆ

หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) เพิ่มช่องทางในการประชาสัมพันธ์โดยเฉพาะกับเยาวชน
- ๒) การประชาสัมพันธ์ควรเน้นไปที่การรับรู้ถึงโทษของกฎหมายถ้าไม่ได้สวมหมวกนิรภัย และรับรู้ถึงโทษในทางการแพทย์โดยการเปรียบเทียบระหว่างผู้สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- ๓) การเพิ่มความถี่และความเข้มข้นในการบังคับกฎหมาย รวมถึงให้ผู้ปกครองเป็นผู้ช่วยกระตุ้น
- ๔) กิจกรรมควรมีผู้ประสบอุบัติเหตุ /หมอ พยาบาล /หน่วยกู้ภัย มาเล่าเรื่องราวการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้คนเกิดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น
- ๕) ทั้งนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่าเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น การไม่มีที่เก็บรักษา สถานที่ราชการหรือสถานศึกษาควรสนับสนุนตู้ หรือที่เก็บ เพื่อเก็บรักษาสำหรับผู้สวมหมวกนิรภัย
- ๖) สถานที่ราชการหรือสถานศึกษาควรมีมาตรการต่างๆ กับบุคลากร นักเรียน หรือนักศึกษา สำหรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ๗) มีการสร้าง Trend เหมือนการขับขี่รถจักรยาน ในวัน Bike for Dad หรือ Bike for Mum เมื่อมีการขับขี่ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
- ๘) ลักษณะของหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจเกิดจากความเร็วในการขับขี่ สภาพความไม่สม บูรณ์ของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพผู้ขับขี่ โดยความถี่ และความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ทราบจุดตั้งด่าน และพยายามหาทางหลบเลี่ยงเพื่อไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านสภาวะแวดล้อม
 - ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า
 - ๓) ด้านกระบวนการ
 - ๔) ด้านผลผลิต
- การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้

ด้านสภาวะแวดล้อม

ทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยวิธีการดำเนินกิจกรรมของจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน และมีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนนและมีกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย จังหวัดส่วนน้อยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการก่อนและหลังการดำเนินกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๓๓ โดยทุกจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่มีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรม

นอกจากนี้จังหวัดส่วนน้อยที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดีเพียงร้อยละ ๓๓ ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมจังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน และระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของโครงการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นในการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการกำหนดได้อย่างชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ และเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยละเอียดส่วนน้อยของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกำหนดเกณฑ์ที่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ ๓๓



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านปัจจัยนำเข้า

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้คะแนนเฉลี่ย ๐.๖ เต็ม ๑คะแนน เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนของปริมาณ
หมวกนิรภัยที่มอบกับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง ส่วนมากของจังหวัดที่ทำการศึกษานำหน้าที่หรือ
ผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการ ปฏิบัติงานคิดเป็นร้อยละ ๖๗ การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของ
บุคลากรส่วนมากในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเหมาะสมตามความสามารถคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ในการ
ดำเนินโครงการสถานที่ในจังหวัด ที่ทำการศึกษานำภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเหมาะสมกับ
กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ โดยเพียงร้อยละ ๓๓ ผู้จัดโครงการไม่สามารถจัด ณ สถานที่
ของกลุ่มเป้าหมาย ด้านวิทยากรในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย และวิทยากรมีความ
หลากหลายในทุกจังหวัดที่ทำการศึกษา

ด้านกระบวนการ

ส่วนน้อยของจังหวัดที่ทำการศึกษานำภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้น
ในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการคิดเป็นร้อยละ ๓๓ และไม่มีจังหวัดใดในภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือมีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ รวมถึงไม่มีการสำรวจความ
ต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย

ในเรื่องของการวางแผนงานและการประสานงานทุกจังหวัดที่ทำการศึกษานำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
เฉียงเหนือ คณะทำงานมีการวางแผนการทำโครงการ และมี การทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ
และมีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่อง โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ส่วนน้อยมีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยคิด
เป็นร้อยละ ๓๓ ของจังหวัดที่ทำการศึกษา ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษานำภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการติดตาม
การดำเนินงานของโครงการ โดยส่วนใหญ่มีการประเมินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๖๗ และไม่มีจังหวัดใด
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือนำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านผลผลิต

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัย ก่อนหลังการดำเนินโครงการ และจังหวัดส่วนมากในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ทำการศึกษามีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการกับกลุ่มเป้าหมายและมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๖๗

ทั้งนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีการประเมินก่อน และหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อน และหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ภาคตะวันออก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคตะวันออก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๓๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก
นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออก

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาวะแวดล้อม	3.41	0.14	เห็นด้วย ปานกลาง
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	3.60	1.50	เห็นด้วยมาก
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	3.50	0.43	เห็นด้วย ปานกลาง
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	3.50	0.43	เห็นด้วย ปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการ		3.50	0.52	ระดับ ดีปานกลาง

จากตารางที่ ๓๑-๑ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้จัดอยู่ในระดับดีปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกด้านในการ
ประเมิน เจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง ยกเว้น ด้านปัจจัยนำเข้า ซึ่งเจ้าหน้าที่เห็นด้วยมาก (๓.๖๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออก ด้านสภาพแวดล้อมจำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	3.00	1.00	เห็นด้วยปานกลาง
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	3.00	0.00	เห็นด้วยปานกลาง
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	4.00	0.00	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		3.41	0.14	เห็นด้วยปานกลาง

จากตารางที่ ๓๑-๒ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีสภาพแวดล้อมจัดอยู่ใน ระดับดีปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เรื่อง การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ (๔.๐๐) เรื่อง วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม (๓.๖๗) ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก นอกจากนี้เรื่อง การกำหนดเป้าหมาย สามารถ ปฏิบัติได้จริง และเรื่อง เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๐๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออก ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.00	1.00	เห็นด้วยมาก
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	3.00	1.00	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		3.60	1.50	ระดับดี

จากตารางที่ ๓๑-๓ ผลการประเมินโครงการรณรงค์ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม (๔.๐๐) ยกเว้นเรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๐๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออก ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	2.33	0.57	เห็นด้วยน้อย
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	3.67	1.15	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	3.33	1.52	เห็นด้วยปานกลาง
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	3.33	1.52	เห็นด้วยปานกลาง
5	มีการติดตามกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	2.67	0.57	เห็นด้วยปานกลาง
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	2.67	0.57	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านการบวนการ		3.00	0.83	ระดับดีปานกลาง

จากตารางที่ ๓๑-๔ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านกระบวนการ เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีกระบวนการจัดอยู่ใน ระดับดีปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านการบวนการเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง ยกเว้นเรื่อง มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน ซึ่งเจ้าหน้าที่เห็นด้วยมาก (๓.๗๖) ในขณะที่เรื่อง มีการศึกษาสภาพปัญหา และความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเจ้าหน้าที่เห็นด้วยน้อย (๒.๓๓)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคตะวันออก ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	2.33	0.57	เห็นด้วยน้อย
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	3.00	0.00	เห็นด้วยปานกลาง
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		3.50	0.43	ระดับดีปานกลาง

จากตารางที่ ๓๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดีปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า เรื่อง ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ (๔.๓๓) และเรื่อง ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ (๔.๑๙) ซึ่งเจ้าหน้าที่มีความ เห็นด้วยมาก ส่วนในเรื่อง หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น เจ้าหน้าที่ เห็นด้วยน้อย (๒.๓๓)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียด
ดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ภาคตะวันออก

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก
พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อัน
ประกอบด้วยด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน
- ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน
- ๓) ด้านการใช้บุคลากร
- ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออก มีคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการ
ขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ตั้งแต่ ๓-๘ คน มีการจัดประชุมคณะทำงาน ทั้งเป็นทางการ และไม่
เป็นทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายผู้ที่เข้าร่วมโครงการซึ่งเป้าหมาย
หลัก คือ กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา รองลงมาคือ ธุรกิจเอกชน และมีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้ที่เข้าร่วม
โครงการที่คล้ายคลึงกันในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษา โดยผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้ขับขี่ และใช้
รถจักรยานยนต์ เน้นกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งาน และความรับผิดชอบทั้งแบบเป็นทางการ และไม่
เป็นทางการ มีการจัดลำดับขั้นตอนของงานซึ่งเรื่องนี้มีความสำคัญเนื่องจากกิจกรรมต่างๆของโครงการนี้ มักมี
การแทรกอยู่ในโครงการอื่นๆ ของกรมการขนส่งทางบก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ ซึ่งมีงานประจำอยู่แล้ว เมื่อมีโครงการนี้เพิ่มขึ้นมาจึงทำให้มีบุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการ นอกจากนี้ บุคลากรส่วนใหญ่ยังขาดทักษะในการบริหารโครงการ โดยเฉพาะงานบางอย่างจำเป็นต้องใช้ในโครงการนี้ เช่น งานฝึกอบรมซึ่งต้องใช้วิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ จึงทำให้ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก

ด้านการสื่อสาร

มีการมอบหมายงานในขณะทำงานอย่างเป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้งมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อสื่อสารทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การติดต่อสื่อสารอย่างเป็นทางการนั้นจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายในและภายนอก ส่วนการติดต่อสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการนั้นคือการติดต่อสื่อสารด้วยวาจา หน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถานศึกษา

ด้านการควบคุม

ส่วนใหญ่จังหวัดที่ศึกษามีการตรวจติดตามงานและตรวจสอบผล ปฏิบัติงาน เฉพาะส่วนของการมอบหมวกนิรภัยว่าได้มอบตามจำนวนเป้าหมายหรือไม่ แต่ขาดการตรวจติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้าร่วมโครงการหลังโครงการเสร็จสิ้น ส่วนใหญ่จังหวัดที่ศึกษาขาดการประเมินโครงการ จึงไม่มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อใช้ในการปรับปรุงงาน

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกโดยไปสอดแทรกในโครงการอื่นๆ ของกรมขนส่งทางบก โดยเน้นรูปแบบการให้ความรู้ด้านกฎจราจร และการขับขี่ปลอดภัย บางจังหวัดที่ทำการศึกษามีการเล่นเกมส์สอดแทรก การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย โดยในสถานศึกษาเน้นความรู้คู่การเล่น ส่วนกลุ่มเป้าหมายที่เป็นโรงงานเน้นความรู้ คู่การปฏิบัติในการขับขี่ปลอดภัย ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมเท่านั้น และในบางจังหวัดที่ศึกษาเพิ่มการทดสอบความรู้หลังการอบรมและมอบหมวกนิรภัยให้ผู้ที่ผ่านเกณฑ์เท่านั้น



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคตะวันออก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เจริงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออก

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออก ทำการสำรวจ
๓ จังหวัดคือ จ.ชลบุรี จ.ระยอง และ จ.ฉะเชิงเทรา จำนวนรวมทั้งหมด ๖๑ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวน
ทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	36	59.02	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 59.02
2.หญิง	25	40.98	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	30.13	16.65	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 30.13 ปี อายุต่ำสุด 13 ปี อายุสูงสุด 69 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/69		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	31	50.82	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.82 รองลงมาคือ มัธยมศึกษาปลาย/ปวช. และปริญญาตรี มีสัดส่วนที่เท่ากันคือ 21.31
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	13	21.31	
3. อนุปริญญา/ปวส.	1	1.64	
4. ปริญญาตรี	13	21.31	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	3	4.92	
6. อื่นๆ	0	0.00	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	30	49.18	กลุ่มตัวอย่าง มี อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา และ พนักงานบริษัท/เอกชน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 49.18 และ 31.15 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	2	3.28	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	19	31.15	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	2	3.28	
5. เกษตรกรรม/ประมง	1	1.64	
6. อื่นๆ	7	11.48	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	42	68.85	กลุ่มตัวอย่าง มี สถานะภาพ โสด มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 68.85 รองลงมา มี สถานะภาพ สมรส คิดเป็นร้อยละ 27.87
2. สมรส	17	27.87	
3. อื่นๆ	2	3.28	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ ๓๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
๑ สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	41	67.21
2. สถานที่ราชการ	13	21.31
3. ที่ทำการขนส่ง	2	3.28
4. สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท	1	1.64
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	4	6.56
๒ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	33	54.10
2. อื่นๆ เช่น ครู	28	45.90
๓ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	19	31.15
2. สวมบางครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	40	65.57
3. ไม่สวมเลย	2	3.28

จากตารางที่ ๓๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรมใน สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมและที่ทำการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ ๖๗.๒๑รองลงมาคือ สถานที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๓๑ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๑๐ และหลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียงร้อยละ ๓๑.๑๕ สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



③ ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออก

ตารางที่ ๓๒-๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออก ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.09	0.44	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	3.82	0.58	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.14	0.52	สูง
④ ด้านอื่นๆ	4.20	0.51	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.06	0.39	สูง

จากตารางที่ ๓๒-๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (๔.๐๖) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับสูง ในทุกๆ ด้าน โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจด้าน อื่นๆ (๔.๒๐) สูงกว่าด้านอื่นๆ รองลงมาคือ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย (๔.๑๔) และ ด้านกิจกรรม (๔.๐๙) ส่วนด้านที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าด้านอื่นๆคือ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (๓.๘๒) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๒-๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออกเฉียง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	14.75	72.13	11.48	0.00	1.64	3.98	0.65	สูง
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	26.23	63.93	9.84	0.00	0.00	4.16	0.58	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม	22.95	62.30	14.75	0.00	0.00	4.08	0.61	สูง
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	29.51	55.74	13.11	1.64	0.00	4.13	0.69	สูง
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	23.36	63.52	12.30	0.41	0.41	4.09	0.44	สูง

จากตารางที่ ๓๒-๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออกเฉียง จำนวน
ทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก
ในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๙) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ
พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่อง *ผู้ดำเนินกิจกรรม* (๔.๑๖) *วิธีกระตุ้นให้อยาก
สวมหมวกนิรภัย* (๔.๑๓) และ*ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๐๘) ส่วนเรื่องที่ถูกกลุ่มตัว อย่าง
มีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ลักษณะของกิจกรรม* (๓.๙๘) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ใน
ระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๒-๕ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>หมวกที่ได้รับ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	29.51	47.54	19.67	1.64	1.64	4.02	0.85	สูง
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	16.39	31.15	50.82	1.64	0.00	3.62	0.78	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	18.03	50.82	26.23	4.92	0.00	3.82	0.79	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	21.31	39.34	32.79	6.56	0.00	3.75	0.87	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	44.26	47.54	8.20	0.00	0.00	4.36	0.63	สูง มาก
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	24.59	22.95	29.51	8.20	14.75	3.34	1.34	ปาน กลาง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	29.51	47.54	19.67	1.64	1.64	4.02	0.85	สูง

จากตารางที่ ๓๒-๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ในด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๒) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย* (๔.๓๖) และ *มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ* (๔.๐๒) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือ *เรื่อง รูปแบบ สี ความสวยงาม* (๓.๓๔) มีความพอใจในระดับปานกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๒-๖ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออก

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	24.59	63.93	8.20	1.64	1.64	4.08	0.74	สูง
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	32.79	57.38	8.20	1.64	0.00	4.21	0.66	สูงมาก
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	44.26	49.18	6.56	0.00	0.00	4.38	0.61	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	19.67	54.10	22.95	3.28	0.00	3.90	0.75	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	30.33	56.15	11.48	1.64		4.14	0.52	สูง

จากตารางที่ ๓๒-๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๔) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๓๘) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือ เรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรมของเจ้าหน้าที่* (๔.๒๑) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่า เรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความสามารถในการแก้ปัญหา* (๓.๙๐) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๒-๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *อื่นๆ* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคตะวันออกเฉียง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>อื่นๆ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของ การประชาสัมพันธ์	26.23	57.38	14.75	1.64	0.00	4.08	0.69	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัด กิจกรรม	37.70	47.54	14.75	0.00	0.00	4.23	0.69	สูง มาก
3. ความเหมาะสมในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก นิรภัย	39.34	54.10	6.56	0.00	0.00	4.33	0.60	สูง มาก
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ ดำเนินกิจกรรม	34.43	47.54	18.03	0.00	0.00	4.16	0.71	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	34.43	51.64	13.52	0.41	0.00	4.20	0.51	สูง

จากตารางที่ ๓๒-๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคตะวันออกเฉียง จำนวน
ทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก
ในด้าน *อื่นๆ* อยู่ในระดับสูง (๔.๒๐) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคง
มีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก
นิรภัย* (๔.๓๓) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความเหมาะสมของสถานที่
จัดกิจกรรม* (๔.๒๓) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความเหมาะสม
และความสะดวกของการประชาสัมพันธ์* (๔.๐๘) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคตะวันออก

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ ๒) ด้านการจัดกิจกรรม ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการผ่านสื่อที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย หมายโดยกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา โดยมีการประกาศหน้าเสาธง เสียงตามสาย บอร์ดประกาศ ส่วนกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ฝ่ายวิชาการกรมการขนส่งทางบก แจ้งข่าวสารผ่านหัวหน้ากลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อบอกต่อกลุ่มสมาชิกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยและพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ มีการใช้สื่อวีดิทัศน์ และมีการแบ่งเวลาเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงเช้า มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และช่วงบ่าย เป็นการแจกหมวกนิรภัย โดยการจัดกิจกรรมมีรูปแบบที่แตกต่างกันตามพื้นที่ เวลาและกลุ่มเป้าหมาย โดยกิจกรรมบางจังหวัดยังมีส่วนที่ต้องได้รับการปรับปรุง ในเรื่องการสร้าง มาตรฐานในการดำเนินกิจกรรมโดยเฉพาะการเข้าอบรม เช่น ขาดมาตรฐานในการจัดกิจกรรมสำหรับกลุ่มเป้าหมายเดียวกัน นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นอีกว่ากิจกรรมที่จัดภายใต้โครงการนี้มีประโยชน์อย่างมาก และอยากให้มีการจัดกิจกรรมเช่นนี้อีก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการ มีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายค่อนข้างเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิธีการมอบหมวกนิรภัยเป็นไปอย่างยุติธรรม ไม่มีการแจกจ่ายและรอคอยไม่นาน แต่บางจังหวัดผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกคนเข้าร่วมโครงการเป็นไปอย่างไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร

ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวก

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้อย่างดี มี บุคลิกภาพดีเป็นกันเอง สร้างความผ่อนคลายให้กับผู้เข้าร่วมโครงการ

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่มอบในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษามี ๒ ลักษณะ คือ หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ และหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก เป็นหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ โดยผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่า ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น กระฉก ฝ้ามัว และเป็นรอยได้ง่าย ไม่มีฟิล์มกันแดดที่กระฉก วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน และกระฉกหน้าไม่มีล๊อค เป็นต้น ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มพึงพอใจในเรื่องสีของหมวกนิรภัยแต่บางกลุ่มไม่พึงพอใจ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับช่วงอายุของกลุ่มเป้าหมาย



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง แต่ควรประชาสัมพันธ์ก่อนวันจัดงานให้ทราบล่วงหน้าหลายๆ วัน และควรคิดวิธีในการเพิ่มความยุติธรรมในการแจก และจัดกิจกรรมให้ทั่วถึงทุกกลุ่ม นอกจากนี้ผู้จัดควรหาวิธีการให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีส่วนร่วมในกิจกรรมให้มากขึ้นเพื่อสร้างบรรยากาศ ผู้เข้าร่วมโครงการยัง เสนอให้มีการติดตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ อยากให้ปรับปรุงคุณภาพของหมวกนิรภัยถ้ามีการดำเนินโครงการต่อไป



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ
“การศึกษาความตระหนัก และพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์”

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคตะวันออก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคตะวันออก

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑๕๐ ราย จำแนกตามภาค ดังนี้

ตารางที่ ๓๓-๐๑ จำนวน และร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ชลบุรี	ระยอง	ฉะเชิงเทรา	รวม	
❶ เพศ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	29	19	13	61	40.67
2.หญิง	21	31	37	89	59.33
❷ อายุ	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	23.86/7.28	26.24/11.18	29.40/9.44	26.50	9.64
อายุต่ำสุด / สูงสุด	15/41	16/60	18/50		
❸ ระดับการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3	9	4	16	10.67
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	18	10	9	37	24.67
3. อนุปริญญา/ปวส.	3	22	11	36	24.00
4. ปริญญาตรี	22	6	25	53	35.33
5. สูงกว่าปริญญาตรี	4	3	1	8	5.33
❹ อาชีพ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	16	19	14	49	32.67
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	8	13	27	18.00
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	10	10	9	29	19.33
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	15	3	8	26	17.33
5. เกษตรกรรม/ประมง	2	4	3	9	6.00
6. อื่นๆ	1	6	3	10	6.67
❺ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	11994/8811.96	10650/11304.78	11562.46/7958.84	11402.15	9418.63
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	3000/45000	2000/65000	1000/40000		
❻ สถานะการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	16	10	7	33	45.83
2. กำลังศึกษา	17	10	12	39	54.17



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๓๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก ที่ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.ชลบุรี จ.ระยอง และจ.ฉะเชิงเทรา จำนวนรวมทั้งหมด ๑๕๐ คน เป็น เพศ หญิง มากกว่าชาย คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๓๓ และ ๔๐.๖๗ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๖.๕๐ ปี อายุต่ำสุด ๑๕ ปี อายุสูงสุด ๖๐ ปี กำลังศึกษา ในระดับปริญญาตรี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๓๓ กลุ่มตัวอย่าง เป็น นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๒.๖๗ มีรายได้เฉลี่ย ๑๑,๔๐๒.๑๕บาท รายได้ต่ำสุด ๒,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๖๕,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษา และเยาวชนทั้งหมดในภาคตะวันออก ๗๒ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในระบบจำนวน ๓๙ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๑๗ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๓๓ คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๘๓



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

ตารางที่ ๓๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง				
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ	
1. เป็นเจ้าของเอง		107	71.33	
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		43	28.67	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		69	46.00	
2. มีผู้ซ้อนท้าย		81	54.00	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.28 คน (SD= 0.58) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด= 4 คน 				
③ ประสิทธิภาพการขับขี่	Mean	SD	Min	Max
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนปีที่ขับขี่ 	8.21	6.47	1	30
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		110	73.33	
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		40	26.67	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.54 ครั้ง (SD= 0.74) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 4 ครั้ง 				
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ	
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		2	1.33	
2. 100 ซีซี		24	16.00	
3. 110 ซีซี		52	34.67	
4. 125 ซีซี		65	43.33	
5. มากกว่า 125 ซีซี		7	4.67	

จากตารางที่ ๓๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีลักษณะเป็น เจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๓๓ และ ๒๘.๖๗ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๐๐ และ ๔๖.๐๐ ตามลำดับ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๒๘ คน สูงสุด ๔ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ในภาคตะวันออก มี ประสิทธิภาพการขับขี่ โดยเฉลี่ย ๘.๒๑ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๓๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๓๓ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๕๔ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๔ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๒๕ ซีซี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๓๓ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซีมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๓๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วไปมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๓๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	24	16.00
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	95	63.33
3. ใช้ประกอบอาชีพ	24	16.00
4. อื่นๆ	7	4.67
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	10	6.67
2. 1- 2 กม.	39	26.00
3. มากกว่า 2 – 5 กม.	58	38.67
4. มากกว่า 5 กม.	43	28.67
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	7	4.67
2. 30 - 60 กม./ ชม.	103	68.67
3. 61 - 90 กม./ ชม.	33	22.00
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	7	4.67
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	53	35.33
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	76	50.67
3. ถนนในหมู่บ้าน	21	14.00
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันพลันแล่น	70	46.67
2. เป็นคนahunหันพลันแล่น	80	53.33



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๓๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี วัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๓๓ รองลงมา ใช้ประกอบอาชีพ และ รับส่งคนในครอบครัว มีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๐๐ ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๒ - ๕ กม. มากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ ๓๘.๖๗ รองลงมา มากกว่า ๕ กม. คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๖๗ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๖๗ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๐๐ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๖๗ รองลงมาคือ ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๓๓

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ภาคตะวันออก พบว่าเป็นผู้ที่มี อุปนิสัยหุนหันพลันแล่น มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๓๓ และ ๔๖.๖๗ ตามลำดับ

ตารางที่ ๓๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 – 09.00 น.	94	25.00
2. เวลา 09.01 – 12.00 น.	48	12.77
3. เวลา 12.01 – 13.00 น.	31	8.24
4. เวลา 13.01 – 16.00 น.	32	8.51
5. เวลา 16.01 – 18.00 น.	93	24.73
6. เวลา 18.01 – 21.00 น.	53	14.10
7. เวลา 21.01 – 24.00 น.	22	5.85
8. เวลา 24.01 – 06.00 น.	3	0.80

ตารางที่ ๓๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ และ ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ ช่วงเวลา มากที่สุด มีสัดส่วน ที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๐๐ และ ๒๔.๗๓ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๐.๘๐



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก ตารางที่ ๓๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	132	88.00
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	18	12.00
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	48	32.00
2. แบบเต็มใบ	57	38.00
3. แบบครึ่งใบ	45	30.00
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	81	54.00
2. เคย	69	46.00
2.1 เคย 1 ครั้ง	31	44.93
2.2 เคย 2 ครั้ง	13	18.84
2.3 เคย 3 ครั้ง	7	10.14
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	18	26.09

จากตารางที่ ๓๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ **หมวกที่สวม** ส่วนใหญ่ **เป็นผู้ขับขี่เอง** คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๐๐ **ชนิดของหมวกที่สวม** **แบบเต็มใบ** มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๘.๐๐ รองลงมา คือ **แบบปิดเต็มหน้า** คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๐๐ **ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย** **ไม่เคยถูกจับ** มีสัดส่วนที่สูงกว่า **เคยถูกจับ** คิดเป็น ร้อยละ ๕๔.๐๐ และ ๔๖.๐๐ ตามลำดับ **กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย** **เคยถูกจับ ๑ ครั้ง** มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๙๓ รองลงมาคือ **มากกว่า ๓ ครั้ง** คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๐๙



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	12	8.00
2. สวมบางครั้ง	43	28.67
3. สวมทุกครั้ง	95	63.33
4.2 เมื่อตีมีสุมรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	29	19.33
2. สวมบางครั้ง	48	32.00
3. สวมทุกครั้งไม่สวม	73	48.67
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	7	4.67
2. สวมบางครั้ง	15	10.00
3. สวมทุกครั้ง	128	85.33
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	7	4.67
2. สวมบางครั้ง	41	27.33
3. สวมทุกครั้ง	102	68.00

จากตารางที่ ๓๓-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- เมื่อมีฝนตก กลุ่มตัวอย่าง สวมหมวกทุกครั้ง มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๓๓ ส่วนกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘.๐๐
- เมื่อตีมีสุมรา กลุ่มตัวอย่าง สวมหมวกทุกครั้ง มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๘.๖๗ ส่วนกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๙.๓๓
- เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ กลุ่มตัวอย่าง สวมหมวกทุกครั้ง มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๖๕ ส่วนกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐
- เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ กลุ่มตัวอย่าง สวมหมวกทุกครั้ง มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๐๐ ส่วนกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๖๗

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ในการขับขี่ จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ไม่สวมหมวก ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๕ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออก

ตารางที่ ๓๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคตะวันออก

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	89	59.33
2. มี	61	40.67
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.43/0.72	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/5	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	33	22.00
2. มีปานกลาง	105	70.00
3. ไม่มี	12	8.00
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	32	21.33
2. มีผลปานกลาง	75	50.00
3. ไม่มีผล	43	28.67

จากตารางที่ ๓๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน มีร้อยละ ๔๐.๖๗ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่าน ตรวจ ๑.๔๓ ด่านต่อวันโดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๕ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๗๐.๐๐ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ในระดับปาน กลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มี ผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับ ปานกลาง เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ รองลงมาคือ ไม่มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๒๘.๖๗ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๓๓



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก
ตารางที่ ๓๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มี ความรู้	ไม่มี ความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	28.00	72.00		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	54.00	46.00		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	54.67	45.33		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	34.67	65.33		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	62.67	37.33		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	48.00	52.00		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	60.00	40.00		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	60.00	40.00		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	46.00	54.00		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	34.67	65.33		
รวม	48.27	51.73		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	5.13	3.82	0	10

จากตารางที่ ๓๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ ปานกลาง (๕.๑๓) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความ ปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๑๑ และ ๓๘.๘๙ ตามลำดับ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก
ตารางที่ ๓๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวม บางครั้ง	สวม ทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	2.67	55.33	42.00
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	24.00	51.33	24.67
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	22.67	38.00	39.33
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	3.33	26.67	70.00
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	4.67	32.67	62.67
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	8.00	51.33	40.67
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	13.33	38.00	48.67
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	14.00	38.67	47.33
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	18.00	29.33	52.67
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	6.00	16.00	78.00

จากตารางที่ ๓๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๘ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก
ตารางที่ ๓๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคตะวันออก

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.49	0.89	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.15	1.00	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	3.79	1.00	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.37	1.20	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ใน สถานที่ใกล้ๆ	3.15	1.20	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมี ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	3.21	1.25	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิด อุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	4.05	1.04	สูง
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกار ทพสภาพจนช่วยเหลือตัวเอง ไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.25	1.01	สูงมาก
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.28	0.99	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.29	0.99	สูงมาก
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.24	1.01	สูงมาก
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้ง ทางร่างกายและจิตใจ	4.03	1.02	สูง
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	3.10	1.12	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	3.15	1.24	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.15	1.21	ปานกลาง
รวม	3.65	0.52	สูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๓๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคตะวันออก จำนวนทั้งหมด ๑๕๐ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๖๕) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูงมาก มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิการ ทูพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตลกตลกสูงหลายชั้น
- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก ปานกลาง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๑) ระดับความรู้ เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๓๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก			
๑) เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.2090)
1. ชาย	4.08	3.23	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	5.34	2.66	ปานกลาง	
๒) อายุ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้(0.1897)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	4.23	3.12	น้อยมาก	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. 21 - 30	5.38	2.48	ปานกลาง	
4. มากกว่า 30	5.33	2.98	ปานกลาง	
๓) ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0735)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	5.75	2.77	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	5.03	2.81	ปานกลาง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	4.34	3.14	น้อยมาก	
๔) อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.735)
1. นักเรียน/นักศึกษา	4.88	2.91	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุก กลุ่มอาชีพมีความรู้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	5.04	2.89	ปานกลาง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	4.51	3.13	น้อยมาก	
๕) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1704)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	4.90	2.87	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงรายได้ มีความรู้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	5.29	2.82	ปานกลาง	
3. มากกว่า 10,000	4.16	3.13	น้อยมาก	
๖) สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้(0.0833)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.94	3.12	น้อย	กลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่ กำลังศึกษา และ กลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา มีความรู้ในระดับที่ระดับน้อย ที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	4.46	3.19	น้อย	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-2.80 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



10 ระดับความตระหนัก ใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๓๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาค ตะวันออก			
	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.2207)
1 เพศ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.2207)
1. ชาย	3.51	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูง กว่า เพศ ชาย แต่ยังคงอยู่ในระดับสูง
2. หญิง	3.74	0.52	สูง	
2 อายุ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.1904
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.54	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 21-30 ปี มีความตระหนักสูง กว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความตระหนัก ในระดับสูง
2. 21 - 30	3.76	0.43	สูง	
4. มากกว่า 30	3.72	0.56	สูง	
3 ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1132)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.67	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาทุกระดับ มีความ ตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.70	0.55	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.57	0.49	สูง	
4 อาชีพ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0849)
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.67	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกอาชีพมีความตระหนักในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.68	0.54	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.58	0.51	สูง	
5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0709)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.70	0.59	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ทุกระดับ มีความตระหนัก ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	3.65	0.48	สูง	
3. มากกว่า 10,000	3.60	0.55	สูง	
6 สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1363)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.48	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ กำลังศึกษา และกลุ่มที่ ไม่ได้ ศึกษา มีความตระหนักในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	3.63	0.56	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูง
มาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้			
	Mean	SD	ระดับ	
① ลักษณะความเป็นเจ้าของรถ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0211)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.63	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.65	0.51	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1005)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.59	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่มีผู้ซ้อนท้าย และ ไม่มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.69	0.47	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1613)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.52	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่ที่ต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. 4-5 ปี	3.58	0.41	สูง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.72	0.54	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1785)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.59	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ เคย และ ไม่เคย เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.80	0.54	สูง	
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1447)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.81	0.47	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถยนต์ในขนาดต่างๆ มีระดับความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
7. 110 ซีซี	3.62	0.52	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.61	0.54	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาค ตะวันออก			
	Mean	SD	ระดับ	
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0504)
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.59	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ ต่างกันมีระดับความตระหนักใกล้เคียงกัน โดยทุก กลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูง แต่ทุกกลุ่ม มี ความตระหนักในระดับสูง
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.66	0.53	สูง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.63	0.53	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.05183)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.65	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มที่มี ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วันที่ต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกันใน ระดับสูง
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.59	0.54	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.71	0.54	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0774)
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.47	0.50	ปาน กลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.66	0.50	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.64	0.60	สูง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1899)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.78	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในพื้นที่ ที่แตกต่างกัน มีความ ตระหนักใกล้เคียงกันในระดับสูง
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.56	0.52	สูง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.62	0.54	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1272)
1. ไม่เป็นคนahunหันพันแล่น	3.57	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>ไม่เป็นคนahunหันพันแล่น</i> และ <i>เป็น คนahunหันพันแล่น</i> มีระดับความตระหนัก ใกล้เคียงกันในระดับสูง
2. เป็นคนahunหันพันแล่น	3.71	0.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 – 3.50 ปาน
กลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1001)
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.50	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มี ระดับความตระหนัก ใกล้เคียงกันในระดับสูง
2. เป็นเจ้าของ	3.66	0.53	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3305
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.66	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกแบบมีความ ตระหนักใกล้เคียงกัน
2. แบบเต็มใบ	3.82	0.49	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.40	0.47	ปานกลาง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2558
3. ไม่เคย	3.77	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวม หมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่ม ที่ เคย ถูกจับกุม แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนัก ในระดับสูง
4. เคย	3.50	0.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.4067
1. ไม่สวม	3.16	0.46	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อมีฝนตก มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.44	0.44	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.80	0.50	สูง	
② เมื่อดื่มสุรา	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3992
1. ไม่สวม	3.40	0.48	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อดื่มสุรา มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.47	0.46	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.86	0.50	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3088
1. ไม่สวม	3.12	0.52	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวม</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.33	0.39	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.71	0.51	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3681
1. ไม่สวม	3.14	0.51	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.42	0.43	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.77	0.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง 3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๓๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ทุกสถานการณ์



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1.1 พฤติกรรมใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๓๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	63.93*	53.93	36.07	46.07
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	73.77*	76.40	26.23	23.60
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.66	60.67*	39.34	39.33
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	31.15*	29.21	68.85	70.79
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	44.26*	32.58	55.74	67.42
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	63.93*	56.18	36.07	43.82
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	62.30*	43.82	37.70	56.18
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	59.02*	48.31	40.98	51.69
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	54.10*	42.70	45.90	57.30
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	24.59*	20.22	75.41	79.78

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก ที่เป็นเพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	64.29*	57.50	47.50	35.71	42.50	52.50
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	82.86*	80.00	57.50	17.14	20.00	42.50
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	74.29*	62.50	35.00	25.71	37.50	65.00
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	35.71*	32.50	17.50	64.29	67.50	82.50
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	38.57	50.00*	22.50	61.43	50.00	77.50
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	67.14*	62.50	42.50	32.86	37.50	57.50
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	58.57*	50.00	40.00	41.43	50.00	60.00
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	62.86*	47.50	40.00	37.14	52.50	60.00
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	61.43*	45.00	25.00	38.57	55.00	75.00
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	25.71*	20.00	17.50	74.29	80.00	82.50

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก ในช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ยกเว้น กรณี *เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน* กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุ ๒๑ – ๓๐ ปี มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	56.25	56.16	60.66*	43.75	43.84	39.34
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	81.25*	75.34	73.77	18.75	24.66	26.23
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	56.25	65.75*	55.74	43.75	34.25	44.26
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	18.75	32.88*	29.51	81.25	67.12	70.49
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	25.00	41.10*	36.07	75.00	58.90	63.93
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	50.00	54.79*	67.21	50.00	45.21	32.79
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	50.00	50.68	52.46*	50.00	49.32	47.54
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	50.00	52.05*	54.10	50.00	47.95	45.90
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	50.00*	47.95	45.90	50.00	52.05	54.10
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	25.00	16.44	27.87*	75.00	83.56	72.13

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย /ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน และเมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ปริญญาตรีขึ้นไป มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ นอกจากนี้ในกรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และ เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	61.22	51.79	62.22*	38.78	48.21	37.78
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	83.67*	66.07	77.78	16.33	33.93	22.22
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	75.51*	42.86	66.67	24.49	57.14	33.33
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	32.65	23.21	35.56*	67.35	76.79	64.44
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	36.73	35.71	40.00*	63.27	64.29	60.00
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	73.47*	44.64	62.22	26.53	55.36	37.78
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	48.98	42.86	64.44*	51.02	57.14	35.56
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	61.22*	42.86	55.56	38.78	57.14	44.44
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	57.14*	35.71	51.11	42.86	64.29	48.89
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	22.45	14.29	31.11*	77.55	85.71	68.89

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ
* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาคตะวันออก ที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน และ เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงรายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	58.06	52.94	64.71*	41.94	47.06	35.29
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	87.10*	75.00	68.63	12.90	25.00	31.37
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	80.65*	57.35	52.94	19.35	42.65	47.06
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.03	29.41	31.37*	70.97	70.59	68.63
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	41.94*	32.35	41.18	58.06	67.65	58.82
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	70.97*	55.88	56.86	29.03	44.12	43.14
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	45.16	51.47	54.90*	54.84	48.53	45.10
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	48.39	57.35	49.02*	51.61	42.65	50.98
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	58.06*	45.59	43.14	41.94	54.41	56.86
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	22.58	20.59	23.53*	77.42	79.41	76.47

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000 * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงรายได้ ๕,๐๐๑ – ๑๐,๐๐๐ มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี *ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย และ เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร* ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ มากกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	54.55	83.33*	45.45	16.67
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	74.24	83.33*	25.76	16.67
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	57.58	83.33*	42.42	16.67
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	26.52	55.56*	73.48	44.44
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	34.09	61.11*	65.91	38.89
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	54.55	94.44*	45.45	5.56
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	47.73	77.78*	52.27	22.22
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	48.48	83.33*	51.52	16.67
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	45.45	61.11*	54.55	38.89
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.70	38.89*	80.30	61.11

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	32.58	66.67*	67.42	33.33
2. เมื่อดื่มสุรา	47.73	77.78*	52.27	22.22
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	12.12	33.33*	87.88	66.67
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	28.79	55.56*	71.21	44.44

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยปกติ	57.14	63.79*	51.16	42.86	36.21	48.84
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยาน ยนต์	61.22	84.48*	79.07	38.78	15.52	20.93
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (1-5 กม.)	55.10	63.79*	62.79	44.90	36.21	37.21
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	28.57	29.31	32.56*	71.43	70.69	67.44
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มี การจราจรพลุกพล่าน	40.82*	34.48	37.21	59.18	65.52	62.79
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มี การจราจรไม่หนาแน่น	59.18	63.79*	53.49	40.82	36.21	46.51
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือ เร่งด่วน	46.94	56.90*	48.84	53.06	43.10	51.16
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ด เหนื่อย	51.02	60.34*	44.19	48.98	39.66	55.81
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	36.73	56.90*	46.51	63.27	43.10	53.49
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจ จราจร	22.45	24.14*	18.60	77.55	75.86	81.40

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ขับขี่ในระยะทาง
๒-๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ เกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี
เมื่อขับขี่ในเส้นทางจราจรพลุกพล่าน และไม่หนาแน่น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าเท่ากับ
๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างอื่นๆ นอกจากนี้ ในกรณี เมื่อขับขี่รถเดินทาง
ในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวก
นิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๓๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	26.53	48.28*	32.56	73.47	51.72	67.44
2. เมื่อตี๋มสุรา	53.06	55.17*	44.19	46.94	44.83	55.81
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	14.29	15.52*	13.95	85.71	84.48	86.05
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	34.69	37.93*	20.93	65.31	62.07	79.07

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 ก.ม. 2* 2 – 5 ก.ม. 3* มากกว่า 5 ก.ม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๓๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ขับขี่ในระยะทาง
๒ - ๕ ก.ม. มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ ในทุก
สถานการณ์



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้ สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ ภาคตะวันออก

ในการศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่ม
ย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่
สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออก จำนวน ๔๕ คน ซึ่งเน้นกลุ่ม
เยาวชน พบว่า กลุ่มวัยทำงานสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง มีมากกว่ากลุ่มเยาวชน ลักษณะการขับขี่ ส่วนใหญ่
เป็นการขับขี่แบบคนเดียว ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ทุกวัน โดยช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์
เป็นช่วงเช้า ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว
และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและไปทำงาน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ ทั้งรุนแรงจนเข้าโรงพยาบาล และไม่รุนแรง ไม่เกินร้อยละ ๓๐ โดย จากรถยนต์ขับตัวหน้า
บริเวณทางเลี้ยว ถนนลื่น รถยนต์ขับชน และสุนัขวิ่งตัดหน้า

หัวข้อที่ ๒ ความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจ
เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ไม่ทราบอัตราค่าปรับการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่
และคนซ้อนท้าย ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์บางกลุ่ม เคยมีประสบการณ์ถูกตำรวจตั้งด่านในพื้นที่ ปรับในอัตรา
ที่แตกต่างกันจากการไม่สวมหมวกนิรภัย หลังจากนั้นทำให้ระวังด่านตำรวจเพิ่มขึ้น แต่ไม่ได้เกรงกลัว โดยม
ีความเห็นว่าคนในพื้นที่ไม่ค่อยสวมหมวกนิรภัยเพราะการตั้งด่านของตำรวจยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่
ของจังหวัด



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ ซึ่งมักเป็นกลุ่มผู้ใหญ่ และกลุ่มเยาวชนชาย เพราะเห็นว่า กันลม กันฝุ่น รู้สึกมีความปลอดภัยเวลาล้ม กรองแสงได้ หมวกได้รับการรับรองสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม และเพราะหมวกครึ่งใบลมจะตีหน้าทำให้เกิดความรำคาญ สวมหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบมักเป็นกลุ่มเยาวชนที่เป็นผู้หญิง เพราะหมวกเต็มใบเวลาขับขี่จะไม่ได้ยินเสียง กลัวผมเสียทรง แป้งแต่งหน้าเปื้อนหมวก โดยผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จะสวมหมวกเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป โดยจะสวมหมวกในเวลาเช้าและเย็นที่เร่งด่วน เนื่องจากเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นและเจ้าหน้าที่ตำรวจมักตั้งด่านในเวลาดังกล่าว ทั้งนี้หากเป็นการขับขี่ในระยะทางใกล้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนมักจะสวมหมวกนิรภัย โดยให้เหตุผลในการไม่สวมหมวกนิรภัย หนักศีรษะ เกะกะ ความรีบเร่งเดินทาง มั่นใจว่าไม่เกิดอุบัติเหตุเพราะคุ้นเคยพื้นที่ รู้สึกอึดอัด มีความคุ้นเคยเส้นทาง และเห็นว่าตนเองขับขี่ด้วยความระมัดระวังไม่ว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่กลุ่มผู้ใหญ่จะสวมมากกว่าเด็กและเยาวชน

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนในชุมชนมีความตระหนักมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ใหญ่แต่กลุ่มเยาวชนยังมีความตระหนักน้อยอยู่ จากการสัมภาษณ์กลุ่มเยาวชนในสถานศึกษาผู้ให้ข้อมูลว่ามักนำเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นำมาแจ้งหน้าเสาธงเพื่อให้นักศึกษาตระหนัก และป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุมากขึ้นแต่สามารถสร้างความตื่นตัวในระยะแรกเท่านั้น การรณรงค์ในพื้นที่ด้านการสวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์หน่วยงาน/องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจยังไม่ทำให้เกิดความสนใจและตระหนักคนในชุมชนต่อการสวมหมวกนิรภัยภาพรวม เช่น กลุ่มเยาวชนส่วนใหญ่เห็นว่าป้ายประชาสัมพันธ์ตามจุดสำคัญพื้นที่ต่างๆ เรื่องการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ไม่ส่งผลให้เกิดความตระหนักการสวมหมวกนิรภัย



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) แนวทางหรือ วิธีการ เสนอให้กระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเน้นกลุ่มเยาวชน โดยกระตุ้นความตระหนักในการสวมแม้ขับขี่ระยะใกล้
- ๒) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ในพื้นที่โดยนำผู้มีประสบการณ์ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้วเพื่อให้เกิดความกลัว แทนการใช้ภาพการ์ตูนรณรงค์การสวมหมวก ๑๐๐%
- ๓) เขตเมืองอุตสาหกรรมที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์พลุกพล่านจึง ควรเพิ่มมาตรการในการตั้งด่านให้มีความสม่ำเสมอ ตำรวจควรมีความเข้มงวดในการลงโทษผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น การยึดใบขับขี่ การไม่ อนุญาตให้ต่อทะเบียนรถ การกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น
- ๔) ควรมีพื้นที่สำหรับเก็บหมวกนิรภัยแทนการเก็บที่รถจักรยานยนต์ของตนเองที่มีโอกาสหายได้ ตลอด จนเสนอให้สอดแทรกในรายวิชาตั้งแต่ระดับปฐมวัยเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการตระหนักความสำคัญในการสวมหมวก
- ๕) เสนอว่ารูปแบบหมวกที่มีสีสัน ลายการ์ตูน ทีมฟุตบอลที่เป็นที่นิยมจะส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับกลุ่มเยาวชน

ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ สวมหมวกนิรภัย เพราะสภาพถนนไม่ดี ฝุ่นตามถนนความรีบเร่ง ความสว่างของไฟถนน เมฆสุมรา ว่างนอน ไม่เปิดไฟเลี้ยวรถ สุมรา เวลาเร่งด่วน ประมาท ชั่วโมงเร่งด่วน ทศนวิสัย ความคึกคะนองของผู้ขับขี่ รวมทั้งความเสี่ยงที่มาจากพฤติกรรมขับขี่ของรถบรรทุกที่ขับผ่านพื้นที่จำนวนมากทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในเวลากลางคืน และทางเลี้ยวเขตชุมชน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคตะวันออก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน
ภาคตะวันออก

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านสภาวะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิต
การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ภาคตะวันออก ดังนี้

ด้านสภาวะแวดล้อม

ทุกจังหวัดในภาคตะวันออกที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการ แต่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยวิธีการดำเนินกิจกรรมของจังหวัดภาคตะวันออกทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีกำหนดการกิจกรรมชัดเจนและมีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนน โดยมีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการก่อนการดำเนินกิจกรรมเพียงร้อยละ ๓๔ ของจังหวัดในภาคตะวันออก แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาค ตะวันออกมีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการหลังการดำเนินกิจกรรม และทุกจังหวัดมีกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่มีจังหวัดใดในภาคตะวันออกมีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย และไม่มีจังหวัดในภาคตะวันออกมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดี

ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคตะวันออกมีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันและระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมของโครงการมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นในการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายจังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคตะวันออกมีการกำหนดได้อย่างชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยเฉลี่ยจังหวัดส่วนน้อยในภาคตะวันออกกำหนดเกณฑ์ได้เหมาะสม เพียงร้อยละ ๓๔



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านปัจจัยนำเข้า

ภาคตะวันออกเฉียงใต้ ะแนนเฉลี่ย ๐.๕ เต็ม ๑ คะแนนเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มีอยู่กับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง และทุกจังหวัดที่ทำการศึกษานำหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการ ปฏิบัติงาน คณะทำงานทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรตามความสามารถ ในการดำเนินโครงการ สถานที่ที่ใช้ทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ โดยมีเพียงร้อยละ ๓๔ ของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงใต้ผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย ด้านวิทยากรในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย และวิทยากรมีความหลากหลาย

ด้านกระบวนการ

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการ แต่จังหวัดส่วนน้อยในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๓๔ ทั้งนี้ไม่มีจังหวัดใดในภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่ทำการศึกษามีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย ในเรื่องของการวางแผนงานและการประสานงานจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงใต้ คณะทำงานในทุก จังหวัดมีการวางแผนการทำโครงการ แต่มีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการเพียงร้อยละ ๓๔ โดยหน่วยงานที่ดูแลโครงการมีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่องคิดเป็นร้อยละ ๖๗

ไม่มีจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่าง เข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ของจังหวัดที่ทำการศึกษา ส่วนมากของจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการติดตามคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ขณะที่ส่วนน้อยของจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการประเมินการดำเนินงานของโครงการคิดเป็นร้อยละ ๓๓ โดยไม่มีจังหวัดใดในภาคนี้นำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านผลผลิต

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ ขณะที่ส่วนน้อยของจังหวัดมีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการหรือมีการนำผลการประเมินจากหน่วยงานอื่นในประเด็นอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาพิจารณา และส่วนน้อยของจังหวัดมีการเปรียบเทียบผลการประเมินระหว่างก่อน และหลังการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓๓

ทั้งนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนินโครงการ แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีการประเมินก่อนและหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อน และหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ภาคกลาง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้ตารางที่ ๔๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก
นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคกลาง

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาวะแวดล้อม	4.35	0.45	ดี
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	3.74	0.35	ดี
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	3.97	0.67	ดี
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	3.96	0.46	ดี
รวมผลการประเมินโครงการ		3.98	0.48	ดี

จากตารางที่ ๔๑-๑ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้ จัดอยู่ในระดับดี เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยดังต่อไปนี้ ด้านสภาวะแวดล้อม
(๔.๓๕) ด้านกระบวนการ (๓.๙๗) ด้านผลผลิต (๓.๙๖) และ ด้านปัจจัยนำเข้า (๓.๗๔)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคกลาง ด้านสภาพแวดล้อม จำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	4.71	0.48	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	4.43	0.78	เห็นด้วยมาก
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	3.86	0.37	เห็นด้วยมาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	4.43	0.53	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		4.35	0.45	ระดับดี

จากตารางที่ ๔๑-๒ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้ มีสภาพแวดล้อม จัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก ยกเว้น เรื่อง โครงการนี้เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน ซึ่งเจ้าหน้าที่มีความเห็นด้วยอย่างยิ่ง (๔.๒๖)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคกลาง ด้านปัจจัยนำเข้า จำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	3.86	0.37	เห็นด้วยมาก
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	3.86	0.37	เห็นด้วยมาก
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.57	0.53	เห็นด้วยมาก
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	3.86	0.37	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	3.57	0.78	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		3.74	0.35	ระดับดี

จากตารางที่ ๔๑-๓ ผลการประเมินโครงการรณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน ด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วย น้อยกว่าเรื่องอื่น คือเรื่อง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม (๓.๕๗) และเรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๕๗)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคกลาง ด้านกระบวนการ จำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการกระบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	4.14	0.69	เห็นด้วยมาก
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	4.29	0.75	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
5	มีการติดตามกำกับกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	3.86	0.69	เห็นด้วยมาก
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	3.57	0.78	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านการกระบวนการ		3.97	0.67	ระดับดี

จากตารางที่ ๔๑-๔ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านกระบวนการ เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีกระบวนการจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า ทุกเรื่อง ของด้านการกระบวนการเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ การวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน (๔.๒๙)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคกลาง ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	3.57	0.53	เห็นด้วยมาก
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.00	0.57	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.29	0.48	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		3.96	0.46	ระดับดี

จากตารางที่ ๔๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ (๔.๒๙)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ภาคกลาง

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อันประกอบด้วย ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน
- ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน
- ๓) ด้านการใช้บุคลากร
- ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ
- ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลาง มีคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ตั้งแต่ ๔-๑๒ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีกา กำหนดเป้าหมายผู้ที่เข้าร่วมโครงการซึ่งเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา รองลงมาคือ ธุรกิจเอกชน และมีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการที่คล้ายคลึงกันในแต่ละจังหวัดที่ทำการศึกษาคือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีใบขับขี่ และอยู่ในพื้นที่เสี่ยง

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งานและความรับผิดชอบอย่างไม่เป็นทางการ มีการ จัดลำดับขั้นตอนของงานส่วนใหญ่ไม่เป็นทางการ เนื่องจากกิจกรรมนี้แทรกอยู่ในกิจกรรมอื่น ซึ่งการจัด กิจกรรมจะร่วมกับบริษัทเอกชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาครัฐ

ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ ซึ่งมีภารกิจหลักที่ทำเป็นประจำอยู่แล้ว เมื่อมีโครงการนี้เพิ่มขึ้นมาจึงทำให้มีบุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการ บุคลากรที่ทำงานมีความสามารถในการปฏิบัติงาน ในบางกิจกรรม เช่น งานติดต่อประสานงาน การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย แต่ในการดำเนินโครงการยังขาดทักษะ ในการบริหารงาน ดังนั้น การให้ฝ่ายวิชาการดำเนินโครงการทั้งหมดจึงเป็นไปได้ยาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในขณะทำงานอย่างเป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้งมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อ อี้อีสารส่วนใหญ่ไม่เป็นทางการ การติดต่อสื่อสารอย่างเป็นทางการนั้นจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายในและภายนอก ส่วนการติดต่อสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการนั้นคือ การติดต่อสื่อสารด้วยวาจา หน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถานศึกษา โดยหัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่งจังหวัดเป็นผู้สั่งการในการดำเนินงานโครงการ

ด้านการควบคุม

จังหวัดที่ศึกษาในภาคกลางมีการจัดทำรายงานความก้าวหน้าเรื่องการมอบหมวกนิรภัยหลังเสร็จสิ้นโครงการให้กรมขนส่งรับทราบ เป็นการติดตามเชิงปริมาณตามจำนวน เป้าหมายและเชิงคุณภาพในการสอบถามพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมโครงการ มีการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานโดยสอบถามไปยังสถานศึกษาและบริษัทเอกชน มีการสรุปผลการดำเนินงานและประเมินโครงการตามวัตถุประสงค์ มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงงาน

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกโดยไปสอดแทรกในโครงการอื่นๆ ของกรมขนส่งทางบก โดยเน้นรูปแบบการให้ความรู้ด้านกฎจราจร และการขับขี่ปลอดภัยผ่านสื่อวีดิทัศน์ บางจังหวัดที่ทำการศึกษา มีการเล่นเกมสอดแทรก มีการตอบคำถาม การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย โดยในสถานศึกษาเน้นความรู้คู่การเล่น ส่วนกลุ่มเป้าหมายที่เป็นโรงงานเน้นความรู้คู่การปฏิบัติในการขับขี่ปลอดภัย ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมเท่านั้น



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคกลาง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชนปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1 ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม *ภาคกลาง*

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน *ภาคกลาง* ทำการสำรวจ ๓ จังหวัด คือ จ.ราชบุรี จ.สุพรรณ และ จ.นครปฐม จำนวนรวมทั้งหมด ๖๒ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในภาคกลาง

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	34	54.84	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 54.84
2.หญิง	28	45.16	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	33.42	13.12	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 33.42 ปี อายุต่ำสุด 13 ปี อายุสูงสุด 61 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/61		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	15	24.19	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ ปริญญาตรี และ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.48 และ 24.19 ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	14	22.58	
3. อนุปริญญา/ปวส.	6	9.68	
4. ปริญญาตรี	22	35.48	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	4	6.45	
6. อื่นๆ	1	1.61	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	19	30.65	กลุ่มตัวอย่าง มีอาชีพ พนักงานบริษัท/เอกชน และ นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 40.32 และ 30.65 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	14	22.58	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	25	40.32	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	2	3.23	
5. เกษตรกรรม/ประมง	1	1.61	
6. อื่นๆ	1	1.61	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	35	56.45	กลุ่มตัวอย่าง มีสถานะภาพ โสด มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.45 รองลงมา มีสถานะภาพ สมรส คิดเป็นร้อยละ 40.32
2. สมรส	25	40.32	
3. อื่นๆ	2	3.23	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ตารางที่ ๔๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
๑ สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	19	30.65
2. สถานที่ราชการ	13	20.97
3. ที่ทำการขนส่ง	6	9.68
4. สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท	16	25.81
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	8	12.90
๒ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	47	75.81
2. อื่นๆ เช่น ครู	15	24.19
๓ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	23	37.10
2. สวมบางครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	35	56.45
3. ไม่สวมเลย	4	6.45

จากตารางที่ ๔๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ใน สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมและที่ทำการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖๕ รองลงมาคือ สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๘๑ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๗๕.๘๑ และหลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียงร้อยละ ๓๗.๑๐ สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ของ
กลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคกลาง

ตารางที่ ๔๒-๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทาง
บกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคกลาง ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.15	0.56	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	3.80	0.60	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.27	0.47	สูงมาก
④ ด้านอื่นๆ	4.07	0.56	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.07	0.42	สูง

จากตารางที่ ๔๒-๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ของโครงการฯ ใน ภาคกลาง จำนวน
ทั้งหมด 62 คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทาง
บกใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (4.07) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่าง
มีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย (4.27) และกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ
ด้านอื่นๆในระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจด้านกิจกรรม (4.15) สูงกว่าด้านอื่นๆ รองลงมาคือ ด้านอื่นๆ
(4.07) ส่วนด้านที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าด้านอื่นๆคือ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (3.80)
แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๒-๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	29.03	58.06	9.68	3.23	0.00	4.13	0.71	สูง
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	27.42	59.68	9.68	3.23	0.00	4.11	0.70	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม	33.87	50.00	12.90	3.23	0.00	4.15	0.76	สูง
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	33.87	53.23	11.29	1.61	0.00	4.19	0.70	สูง
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	31.05	55.24	10.89	2.82	0.00	4.15	0.56	สูง

จากตารางที่ ๔๒-๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๕) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่อง *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๔.๑๙) และ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๑๕) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องทีกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ผู้ดำเนินกิจกรรม* (๔.๑๑) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๒-๕ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>หมวกที่ได้รับ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	32.26	38.71	27.42	1.61	0.00	4.02	0.82	สูง
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	35.71	28.57	21.43	14.29	0.00	3.63	0.75	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	22.58	45.16	27.42	4.84	0.00	3.85	0.83	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	16.13	53.23	27.42	1.61	1.61	3.81	0.79	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	38.71	35.48	22.58	3.23	0.00	4.10	0.86	สูง
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	11.29	32.26	46.77	6.45	3.23	3.42	0.90	ปานกลาง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	22.18	41.53	31.05	4.03	1.21	3.80	0.60	สูง

จากตารางที่ ๔๒-๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ในด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* อยู่ในระดับสูง (๓.๘๐) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย* (๔.๑๐) และ มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ (๔.๐๒) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *รูปแบบ สี ความสวยงาม* (๓.๔๒) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๒-๖ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	37.10	48.39	14.52	0.00	0.00	4.23	0.69	สูงมาก
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	37.10	58.06	4.84	0.00	0.00	4.32	0.57	สูงมาก
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	40.32	58.06	1.61	0.00	0.00	4.39	0.52	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	25.81	61.29	12.90	0.00	0.00	4.13	0.61	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	35.08	56.45	8.47	0.00		4.27	0.47	สูงมาก

จากตารางที่ ๔๒-๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูงมาก (๔.๒๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเกือบทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๓๙) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรมของเจ้าหน้าที่* (๔.๓๒) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือเรื่อง *ความสามารถในการแก้ปัญหา* (๔.๑๓) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๔๒-๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *อื่นๆ* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม หมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคกลาง

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>อื่นๆ</i>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของ การประชาสัมพันธ์	19.35	62.90	14.52	3.23	0.00	3.98	0.69	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัด กิจกรรม	24.19	62.90	12.90	0.00	0.00	4.11	0.60	สูง
3. ความเหมาะสมในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก นิรภัย	32.26	48.39	19.35	0.00	0.00	4.13	0.71	สูง
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ ดำเนินกิจกรรม	32.26	45.16	19.35	3.23	0.00	4.06	0.81	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	27.02	54.84	16.53	1.61	0.00	4.07	0.56	สูง

จากตารางที่ ๔๒-๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคกลาง
จำนวนทั้งหมด ๖๒ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบกในด้าน *อื่นๆ* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่าง
ยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่อง *ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย*
(๔.๑๓) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความเหมาะสมของสถานที่จัด
กิจกรรม* (๔.๑๑) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความเหมาะสม
และความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์* (๓.๙๘) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เซึ่งคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคกลาง

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ
- ๒) ด้านการจัดกิจกรรม
- ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ
- ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม
- ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ
- ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการผ่านสื่อที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายโดยกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา โดยมีการประกาศหน้าเสาธง เสียงตามสาย บอร์ดประกาศ การกระจายข่าวผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ป้ายไว้นิติตตามจุดสำคัญในสถานศึกษา ส่วนกลุ่ม มรณจักรยานยนต์รับจ้าง ฝ่ายวิชาการกรมการขนส่งทางบก แจ้งข่าวสารผ่านกลุ่มมรณจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อบอกต่อกลุ่มสมาชิก มรณจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยและพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ มีการใช้สื่อวีดิทัศน์ กิจกรรมมีตลอดทั้งวัน และมีการแบ่งเวลาเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเช้า มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และช่วงบ่าย เป็นการแจกหมวกนิรภัย โดยการจัดกิจกรรมมีรูปแบบที่แตกต่างกันตามพื้นที่ เวลาและกลุ่มเป้าหมาย บางจังหวัดมีบริการตรวจสอบสภาพรถ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องในราคาพิเศษ

ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เน้นโรงเรียน มหาวิทยาลัย และบริษัทเอกชนมีหัวหน้าคัดเลือกเน้นผู้ขับขี่ที่ยังไม่มีหมวก มีข้อเสนอว่าควรขยายกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆมากขึ้น



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวก มีการจัดที่โรงเรียน มหาวิทยาลัยและบริษัทเอกชน ตามความสะดวกของกลุ่มเป้าหมาย

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เช่นบริษัทเอพี ฮอนด้าซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้ดี สามารถ ทำให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

โดยผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่าควรได้รับหมวกเต็มใบ ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะ กับผู้ที่ได้รับ คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น กระจก ฝ้ามัว ชุน สายรัดล๊อคไม่อยู่ ตัวเลื่อนมีสนิม วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน เป็นต้น ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มอยากได้สีของหมวกนิรภัย สะท้อนแสงเพื่อสวมขี่ตอนกลางคืน

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง ควรเพิ่มจำนวนผู้เข้าร่วม มีกิจกรรมการสอบใบขับขี่นอกสถานที่ โดยเฉพาะบริษัทเอกชน ช่วยให้สะดวก ไม่กระทบเวลาทำงาน ควรจัดเป็นทอล์คโชว์ให้เพลิดเพลิน บริษัทเอกชนมีความเห็นว่าควรขยายสู่กลุ่มเป้าหมายต่างดาวที่เป็นแรงงาน เช่น กลุ่มเมียนมาเพื่อการขับขี่ปลอดภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ
“การศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์”

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคกลาง

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑๕๐ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๗๓-๐๑ จำนวนและร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	ราชบุรี	สุพรรณบุรี	นครปฐม	รวม	
❶ เพศ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	9	30	26	65	43.05
2.หญิง	41	20	25	86	56.95
❷ อายุ	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	27.24/10.33	23.96/11.60	25.13/8.77	25.44	10.31
อายุต่ำสุด / สูงสุด	16/59	14/55	18/51		
❸ ระดับการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	5	25	4	34	22.52
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	2	5	7	25	16.56
3. อนุปริญญา/ปวส.	4	10	3	8	5.30
4. ปริญญาตรี	27	5	36	71	47.02
5. สูงกว่าปริญญาตรี	12	5	1	13	8.61
❹ อาชีพ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	27	25	28	80	52.98
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	9	16	6	20	13.25
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	4	1	5	19	12.58
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	7	8	6	18	11.92
5. เกษตรกรรม/ประมง	2	4	5	12	7.95
6. อื่นๆ	1	6	1	2	1.32
❺ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	11506/10187.82	6245.38/4418.62	10813.72/15103.62	9530.25	11035.45
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	2000/42000	1000/18000	2500/85000		
❻ สถานะการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	7	11	9	27	25.96
2. กำลังศึกษา	27	24	26	77	74.04



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จาก ตารางที่ ๗๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง ที่ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.ราชบุรี จ.สุพรรณ และ จ.นครปฐม จำนวนรวมทั้งหมด ๑๕๑ คน เป็น เพศ ชาย และ หญิง ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๐๕ และ ๕๖.๙๕ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๕.๔๔ ปี อายุต่ำสุด ๑๔ ปี อายุสูงสุด ๕๙ ปี กำลังศึกษา ในระดับ ปริญญาตรีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๐๒ กลุ่มตัวอย่าง เป็น นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๒.๙๘ มีรายได้เฉลี่ย ๙,๕๓๐.๒๕บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๘๕,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษา และเยาวชนทั้งหมดในภาคกลาง ๑๐๔ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในระบบ จำนวน ๗๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๐๔ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๒๗ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๙๖

๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ตารางที่ ๗๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง				
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ	
1. เป็นเจ้าของเอง		98	64.90	
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		53	35.10	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		61	40.40	
2. มีผู้ซ้อนท้าย		90	59.60	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.17 คน (SD= 037) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด = 2 คน 				
③ ประสิทธิภาพการขับขี่	Mean	SD	Min	Max
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนปีที่ขับขี่ 	9.35	7.89	1	50
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		109	72.19	
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		42	27.81	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.50 ครั้ง (SD= 0.67) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด = 3 ครั้ง 				
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ	
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		6	3.97	
2. 100 ซีซี		31	20.53	
3. 110 ซีซี		47	31.13	
4. 125 ซีซี		57	37.75	
5. มากกว่า 125 ซีซี		10	6.62	

จากตารางที่ ๗๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีลักษณะเป็นเจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๙๐ และ ๓๕.๑๐ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่าที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๖๐ และ ๔๐.๔๐ ตามลำดับ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๑๗คน สูงสุด ๒ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ในภาคกลางมี ประสิทธิภาพการขับขี่ โดยเฉลี่ย ๙.๓๕ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๕๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๑๙ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๕๑ ครั้ง ต่ำสุด ๐ ครั้ง สูงสุด ๓ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๒๕ ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๗๕ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซีมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๙๗



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วไปมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๗๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	24	15.89
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	105	69.54
3. ใช้ประกอบอาชีพ	12	7.95
4. อื่นๆ	10	6.62
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	3	1.99
2. 1- 2 กม.	34	22.52
3. มากกว่า 2 – 5 กม.	51	33.77
4. มากกว่า 5 กม.	63	41.72
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	10	6.62
2. 30 - 60 กม./ ชม.	71	47.02
3. 61 - 90 กม./ ชม.	55	36.42
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	15	9.93
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	58	38.41
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	66	43.71
3. ถนนในหมู่บ้าน	27	17.88
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันปล้นแล่น	75	49.67
2. เป็นคนahunหันปล้นแล่น	76	50.33



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๗๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี วัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๙.๕๔ รองลงมา รับส่งคนในครอบครัว และ ใช้ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๘๙ และ ๗.๙๕ ตามลำดับ ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๕ กม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๗๒ รองลงมา มากกว่า ๒ - ๕ กม. คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๗๗ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๐๒ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๔๒ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนเล็กทางหลวงชนบท มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๗๑ รองลงมาคือ ถนนใหญ่ทางหลวงแผ่นดิน คิดเป็นร้อยละ ๓๘.๔๑

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ภาคกลาง พบว่าเป็นผู้ที่มี อุปนิสัย ahunhahnplahnlaen มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน ahunhahnplahnlaen คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๓๓ และ ๔๙.๖๗ ตามลำดับ

ตารางที่ ๗๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 - 09.00 น.	91	22.75
2. เวลา 09.01 - 12.00 น.	65	16.25
3. เวลา 12.01 - 13.00 น.	34	8.50
4. เวลา 13.01 - 16.00 น.	38	9.50
5. เวลา 16.01 - 18.00 น.	96	24.00
6. เวลา 18.01 - 21.00 น.	52	13.00
7. เวลา 21.01 - 24.00 น.	17	4.25
8. เวลา 24.01 - 06.00 น.	7	1.75

จากตารางที่ ๗๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ และ ช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๐๐ และ ๒๒.๗๕ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๑.๗๕



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



④ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ตารางที่ ๗๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	125	82.78
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	26	17.22
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	55	36.42
2. แบบเต็มใบ	60	39.74
3. แบบครึ่งใบ	36	23.84
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	108	71.52
2. เคย	43	28.48
2.1 เคย 1 ครั้ง	27	62.79
2.2 เคย 2 ครั้ง	6	13.95
2.3 เคย 3 ครั้ง	1	2.33
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	9	20.93

จากตารางที่ ๗๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๗๘ ชนิดของหมวก ที่สวม แบบเต็มใบ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๗๔ รองลงมาคือ แบบปิดเต็มหน้า คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๔๒ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่า เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๕๒ และ ๒๘.๔๘ ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ ๑ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๗๙ รองลงมาคือ มากกว่า ๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๙๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคกลาง

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	11	7.28
2. สวมบางครั้ง	48	31.79
3. สวมทุกครั้ง	92	60.93
4.2 เมื่อตีมีสุมรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	30	19.87
2. สวมบางครั้ง	57	37.75
3. สวมทุกครั้ง	64	42.38
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	5	3.31
2. สวมบางครั้ง	22	14.57
3. สวมทุกครั้ง	124	82.12
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	6	3.97
2. สวมบางครั้ง	41	27.15
3. สวมทุกครั้ง	104	68.87

จากตารางที่ ๗๓-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๐.๙๓ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗.๒๘
- **เมื่อตีมีสุมรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๓๘ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๙.๘๗
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๒.๑๒ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๓๑
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๘๗ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๙๗

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง *ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่* จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด

๕ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง
ตารางที่ ๗๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	89	58.94
2. มี	62	41.06
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.34/0.65	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/4	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	23	15.23
2. มีปานกลาง	111	41.06
3. ไม่มี	17	11.26
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	41	27.15
2. มีผลปานกลาง	73	48.34
3. ไม่มีผล	37	24.50

จากตารางที่ ๗๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน มีร้อยละ ๔๑.๐๖ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๑.๓๔ ด่านต่อวัน โดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๔ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๔๑.๐๖ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ในระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับปานกลาง เป็น สัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๘.๓๔ รองลงมาคือ มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๒๗.๑๕ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่ไม่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๕๐

๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ตารางที่ ๗๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มี ความรู้			
	มี ความรู้	ไม่มี ความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	41.06	58.94		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	77.48	22.52		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	66.23	33.77		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	58.94	41.06		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	90.73	9.27		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	74.17	25.83		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	88.74	11.26		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	89.40	10.60		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	70.86	29.14		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	11.92	88.08		
รวม	66.95	33.05		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	7.46	1.63	2	10

จากตารางที่ ๗๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่ากลุ่ม ที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ สูง (๗.๔๖) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่ากลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย โดยกลุ่มตัวอย่าง ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่ากลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๐๖ และ ๕๘.๙๔ ตามลำดับ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ตารางที่ ๗๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวมบางครั้ง	สวมทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	5.30	54.30	40.40
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	28.48	41.72	29.80
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	24.50	36.42	39.07
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	7.28	31.79	60.93
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	11.26	33.77	54.97
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	15.89	41.06	43.05
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	19.87	31.79	48.34
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	10.60	47.02	42.38
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	19.21	34.44	46.36
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	4.64	19.87	75.50

จากตารางที่ ๗๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ในการขับขี่ จะมี สัดส่วนน้อยกว่า กลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๘ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ตารางที่ ๗๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคกลาง

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.61	1.00	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.30	1.10	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	3.85	1.00	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.02	1.31	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	2.98	1.28	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	2.90	1.24	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	3.99	1.00	สูง
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกการ ทูพลภาพ จนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.14	0.89	สูง
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.23	0.97	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.13	0.91	สูง
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.08	0.97	สูง
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	4.05	0.96	สูง
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	2.80	1.14	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	3.03	1.26	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.03	1.31	ปานกลาง
รวม	3.54	0.53	สูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๗๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคกลาง จำนวนทั้งหมด ๑๕๑ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๕๔) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆ สามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูงมาก มี ๑ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกัด ทูพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตลกตลกสูงหลายชั้น
- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก ปานกลาง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย

๑) **ระดับความรู้** เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๗๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ภาคกลาง จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
๑) เพศ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0428)
1. ชาย	6.77	3.23	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	6.64	2.66	สูง	
๒) อายุ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0880)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	6.75	1.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 21-30 ปี มีความรู้สูงกว่าช่วงอายุ อื่นๆ แต่ ทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 21 - 30	6.79	1.60	สูง	
4. มากกว่า 30	6.46	1.34	สูง	
๓) ระดับการศึกษา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0789)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	6.76	1.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	6.88	1.32	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	6.60	1.58	สูง	
๔) อาชีพ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1768)
1. นักเรียน/นักศึกษา	6.76	1.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น <i>ค้าขาย/เกษตรกร</i> มีความรู้สูงกว่า กลุ่มอาชีพอื่นๆ แต่กลุ่มอาชีพ <i>เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน</i> มีความรู้ต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	6.28	1.43	ปานกลาง	
3. ค้าขาย/เกษตรกร/อื่นๆ	7.03	1.53	สูง	
๕) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1220)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	6.85	1.66	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท มีความรู้สูงกว่า กลุ่มรายได้อื่นๆ แต่กลุ่มรายได้ <i>มากกว่า 10,000</i> มีความรู้ต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. 5,001 – 10,000	6.73	1.35	สูง	
3. มากกว่า 10,000	6.36	1.48	ปานกลาง	
๖) สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้(0.0293)
1. ไม่ได้ศึกษา	6.85	1.43	สูง	กลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่ <i>กำลังศึกษา</i> และ <i>ไม่ได้ศึกษา</i> มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	6.75	1.51	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



10 ระดับความตระหนัก ใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๗๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
	Mean	SD	ระดับ	
① เพศ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0074)
1. ชาย	3.55	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูง กว่า เพศ ชาย มีความตระหนักระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	3.54	0.54	สูง	
② อายุ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2665
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.42	0.49	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี มีความตระหนัก สูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ช่วงอายุ น้อยกว่าเท่ากับ 20 มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. 21 - 30	3.54	0.49	สูง	
4. มากกว่า 30	3.78	0.59	สูง	
③ ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2076
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.73	0.62	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาทุกระดับ มีความตระหนักใน ระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน แต่ระดับการศึกษา ปริญญาตรี ขึ้นไป มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.58	0.56	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.45	0.46	ปานกลาง	
④ อาชีพ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2837
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.40	0.42	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น เจ้าหน้าที่รัฐ /พนักงานเอกชน มี ความตระหนัก สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่กลุ่มอาชีพ นักเรียน นักศึกษา มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.72	0.53	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.67	0.68	สูง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1070)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.47	0.51	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ มากกว่า 10,000 บาท มีระดับ ความตระหนักสูงกว่ากลุ่มรายได้อื่นๆ แต่กลุ่มระดับ รายได้ น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. 5,001 – 10,000	3.58	0.58	สูง	
3. มากกว่า 10,000	3.60	0.48	สูง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1943)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.63	0.62	สูง	กลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่ ไม่ได้ศึกษา และกลุ่มที่ กำลังศึกษา มีความตระหนักในระดับที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	3.41	0.43	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๗๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
① ลักษณะความเป็นเจ้าของรถ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0402)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.51	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.56	0.53	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0781)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.59	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ไม่มีผู้ซ้อนท้าย และ ที่มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักในระดับสูงเท่ากัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.51	0.54	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1794)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.46	0.49	ปานกลาง	กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถมานานจะมีระดับความตระหนักสูงขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์สูงคือ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป มีความระดับตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ ทุกกลุ่มมีระดับความตระหนักระดับปานกลางที่ใกล้เคียงกัน
2. 4-5 ปี	3.40	0.44	ปานกลาง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.62	0.56	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0346)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.55	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ เคย และ ไม่เคย เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.51	0.47	สูง	
⑤ ขนาดเครื่องยนต์ที่ใช้ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1577)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.69	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ขนาดเครื่องยนต์ ต่ำกว่า 110 ซีซี มีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่กลุ่มขับขี่ขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 110 ซีซี มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
7. 110 ซีซี	3.50	0.54	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.49	0.53	ปานกลาง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรม การขับขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2718
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.66	0.61	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ต่างกันมีระดับความตระหนักต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ ใช้ประกอบอาชีพ มีระดับความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่กลุ่มขับขี่ เพื่อไปศึกษา/ทำงาน มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.45	0.47	ปานกลาง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.84	0.60	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1403)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.62	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ระยะน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม. มีความตระหนักระดับสูงกว่าทุกกลุ่ม แต่กลุ่มขับขี่ระยะ มากกว่า 5 กม.มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.59	0.54	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.46	0.51	ปานกลาง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3978
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	4.11	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ด้วยความเร็ว 30-60 กม./ชม มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่กลุ่มมากกว่า 60 กม./ ชม.มีความตระหนักต่ำสุดในระดับปานกลาง
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.65	0.53	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.35	0.45	ปานกลาง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2011
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.56	0.61	สูง	กลุ่มตัวอย่างขับขี่ในพื้นที่ ถนนในหมู่บ้าน มีความตระหนักในระดับสูงกว่ากลุ่มอื่น แต่กลุ่ม ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท) มีความตระหนักต่ำสุดในระดับปานกลาง
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.45	0.44	ปานกลาง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.74	0.51	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0268)
1. ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.56	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น มีระดับความตระหนักสูงใกล้เคียงกัน
2. เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.53	0.55	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.1778
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.34	0.49	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มี ระดับความตระหนัก ต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัย มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มที่ไม่ได้ เป็นเจ้าของหมวกที่สวม
2. เป็นของผู้ขับขี่เอง	3.59	0.53	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1538)
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.48	0.50	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัย เต็มใบ มีความตระหนักที่สูงกว่ากลุ่มอื่น แต่กลุ่มตัวอย่าง แบบครึ่งใบ มีความตระหนักต่ำสุดในระดับปานกลาง
2. แบบเต็มใบ	3.64	0.54	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.47	0.54	ปานกลาง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2287
3. ไม่เคย	3.62	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ เคย ถูกจับกุม อื่นๆ แต่กลุ่มตัวอย่างที่มี เคย มีประวัติการถูกจับกุม มีความตระหนักต่ำสุดในระดับปานกลาง
4. เคย	3.35	0.43	ปานกลาง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมการสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างภาคกลาง			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก(0.2092)
1. ไม่สวม	3.28	0.48	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อฝนตก มี ความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวม</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับ ปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.44	0.52	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.63	0.53	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1112)
1. ไม่สวม	3.54	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อตี๋มสุรา มี ความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>สวมบางครั้ง</i> มีความตระหนักต่ำสุด ใน ระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.47	0.54	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.60	0.51	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2218
1. ไม่สวม	3.33	0.89	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อทราบว่ามี ด่านตรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>สวมบางครั้ง</i> มีความตระหนัก ต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.28	0.30	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.60	0.54	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2340
1. ไม่สวม	3.11	0.57	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อขับผ่านถนน ใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่ม อื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนัก ต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.42	0.49	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.62	0.53	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๗๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับ
ระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความตระหนักสูงกว่า
กลุ่มอื่นๆทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1.1 พฤติกรรมใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๗๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	50.77	66.28*	49.23	33.72
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	70.77*	69.77	29.23	30.23
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	58.46	62.79*	41.54	37.21
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	43.08*	36.05	56.92	63.95
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	41.54	47.67*	58.46	52.33
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	60.00*	54.65	40.00	45.35
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	49.23	53.49*	50.77	46.51
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	53.85	60.47*	46.15	39.53
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	53.85*	53.49	46.15	46.51
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.54	26.74*	78.46	73.26

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน ที่เป็น เพศชายมีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง

ตารางที่ ๗๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	58.82	64.58*	54.29	41.18	35.42	45.71
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	73.53*	66.67	68.57	26.47	33.33	31.43
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	61.76*	60.42	60.00	38.24	39.58	40.00
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	38.24	45.83*	31.43	61.76	54.17	68.57
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	36.76	64.58*	34.29	63.24	35.42	65.71
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	58.82	68.75*	37.14	41.18	31.25	62.86
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	48.53	62.50*	42.86	51.47	37.50	57.14
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	54.41	70.83*	45.71	45.59	29.17	54.29
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	61.76*	43.75	51.43	38.24	56.25	48.57
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	23.53	31.25*	17.14	76.47	68.75	82.86

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ในช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในทุกๆ กรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	41.18	57.58	67.86*	58.82	42.42	32.14
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	50.00	69.70	78.57*	50.00	30.30	21.43
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	47.06	66.67*	64.29	52.94	33.33	35.71
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	32.35	33.33*	44.05	67.65	66.67	55.95
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	23.53	39.39*	55.95	76.47	60.61	44.05
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	47.06	54.55	61.90*	52.94	45.45	38.10
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	41.18	45.45	58.33*	58.82	54.55	41.67
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	44.12	45.45	67.86*	55.88	54.55	32.14
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	50.00	54.55	54.76*	50.00	45.45	45.24
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	14.71	6.06	35.71*	85.29	93.94	64.29

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย /ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	63.75*	56.41	53.13	36.25	43.59	46.88
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	73.75*	66.67	65.63	26.25	33.33	34.38
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	62.50*	61.54	56.25	37.50	38.46	43.75
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	42.50*	41.03	28.13	57.50	58.97	71.88
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	47.50*	41.03	43.75	52.50	58.97	56.25
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	65.00*	48.72	46.88	35.00	51.28	53.13
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	57.50*	38.46	53.13	42.50	61.54	46.88
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	66.25*	46.15	50.00	33.75	53.85	50.00
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	55.00*	51.28	53.13	45.00	48.72	46.88
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	25.00	20.51	28.13*	75.00	79.49	71.88

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ระดับการศึกษานักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วง
รายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	59.32	57.63	63.64*	40.68	42.37	36.36
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	67.80	69.49	75.76*	32.20	30.51	24.24
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	59.32	61.02	63.64*	40.68	38.98	36.36
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	40.68	33.90	45.45*	59.32	66.10	54.55
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	40.68	47.46	48.48*	59.32	52.54	51.52
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	61.02*	52.54	57.58	38.98	47.46	42.42
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	54.24*	52.54	45.45	45.76	47.46	54.55
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	57.63	62.71*	48.48	42.37	37.29	51.52
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	52.54	50.85	60.61*	47.46	49.15	39.39
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	69.49*	64.41	63.64	76.27	79.66	66.67

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ระดับรายได้ มากกว่า ๑๐,๐๐๐ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างระดับรายได้ น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	57.60	69.23*	42.40	30.77
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	69.60	73.08*	30.40	26.92
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	59.20	69.23*	40.80	30.77
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	38.40	42.31*	61.60	57.69
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	42.40	57.69*	57.60	42.31
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	55.20	65.38*	44.80	34.62
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	48.80	65.38*	51.20	34.62
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	54.40	73.08*	45.60	26.92
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	51.20	65.38*	48.80	34.62
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.60	38.46*	78.40	61.54

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	34.40	61.54*	65.60	38.46
2. เมื่อตีมีสุรา	55.20	69.23*	44.80	30.77
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	15.20	30.77*	84.80	69.23
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	25.60	57.69*	74.40	42.31

จากตารางที่ ๗๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคกลาง ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	62.16*	58.82	58.73	37.84	41.18	41.27
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	62.16	66.67	77.78*	37.84	33.33	22.22
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	54.05	62.75	63.49*	45.95	37.25	36.51
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	37.84*	35.29	42.86	37.84	29.41	30.16
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	45.95	49.02*	41.27	54.05	50.98	58.73
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	59.46	62.75*	50.79	40.54	37.25	49.21
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	45.95	54.90*	52.38	54.05	45.10	47.62
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	54.05	56.86	60.32*	45.95	43.14	39.68
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	48.65	49.02	60.32*	51.35	50.98	39.68
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	29.73*	17.65	26.98	70.27	82.35	73.02

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคกลาง ที่ขับขี่ในระยะทางมากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าเท่ากับ ๒ กม. ในกรณี การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร และ ๒ – ๕ กม. ในกรณี เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น และ เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๗๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ภาคกลาง จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	35.14	35.29	44.44*	64.86	64.71	55.56
2. เมื่อตีมีสุรา	56.76	56.86	58.73*	43.24	43.14	41.27
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	16.22	13.73	22.22*	83.78	86.27	77.78
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	32.43	25.49	34.92*	67.57	74.51	65.08

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๗๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคกลาง ที่ขับขี่ในระยะทาง
มากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าเท่ากับ ๒
กม. และ ๒ – ๕ กม. ทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ
ภาคกลาง

ในการศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัย ได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อ ต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคกลางจำนวน ๔๘ คน ซึ่งเน้นกลุ่มเยาวชน พบว่า มีเพียงส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ลักษณะการขับขี่ มีทั้งขับขี่คนเดียวและมีผู้ซ้อน มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยช่วงเวลาที่ใช้ รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้า และช่วง เย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไป โรงเรียนและไปทำงาน ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ใช้เกือบทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับ ขี่รถจักรยานยนต์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีรถยนต์ตัดหน้า สภาพถนนที่มี น้ำมัน ขนรถอื่น และ ผู้ซ้อนท้ายมักไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๒ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยระดับ ปานกลาง โดยทราบเรื่องกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยว่าผู้ขับขี่และผู้ซ้อนทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการจับ-ปรับ ซึ่งผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าการกฎหมายการสวม หมวกนิรภัยมีประโยชน์ แต่ส่วนใหญ่ ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากการบังคับกฎหมายยังไม่เข้มงวดเพียงพอ โดยบางครั้งเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยก็ทำการเรียกเตือนโดยไม่ลงโทษ หรือ เรียก ค่าปรับเท่าที่ผู้ขับขี่มีจ่าย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ ใช้หมวกนิรภัยทั้งแบบครึ่งใบและแบบเต็มใบ ส่วนใหญ่ชอบแบบเต็มใบ และให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเพราะสวมใส่สบายเบา ง่าย โดยหมวกครึ่งใบดังกล่าวเป็นหมวกนิรภัยที่ แถมมากับรถและเป็นหมวกนิรภัยที่กรมการขนส่งทางบกมอบให้ แต่หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบเวลาขับขี่ด้วยความเร็วสูงจะต้านลมเป็นอุปสรรคในการขับขี่ ส่วนหมวกนิรภัยแบบเต็มใบนั้นผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ให้เหตุผลว่าที่เลือกเพราะรู้สึกปลอดภัย บังแดด กันฝุ่นได้ นอกจากนี้ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จะสวมหมวกเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล โดยจะสวมหมวกนิรภัยในเวลาเช้าและเย็นเนื่องจากเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นและเจ้าหน้าที่ตำรวจมักตั้งด่านในเวลาดังกล่าว หากเป็นการขับขี่ในระยะทางไกลและขับขี่ในถนนรอง ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนมักไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีเหตุผลคือ ระยะทางไกล ไม่เท่าไร ผมเสียทรง หมวกไม่สวย เก๋ปรีชายาก เกะกะ และเห็นว่าตนเองขับขี่ด้วยความระมัดระวัง จราจรไม่หนาแน่น ขับไม่เร็วจึงไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ผู้หญิงจะสวมมากกว่าผู้ชาย กลุ่ม คนวัยทำงานและผู้ใหญ่จะสวมมากกว่าเด็กและเยาวชน ทั้งนี้ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะเลือกสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยในพื้นที่ภาคกลางมีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการสวมหมวกนิรภัย ผ่านหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น โดยภาพรวมกลุ่มคนในวัยทำงาน จะมีความตระหนักมากกว่า กลุ่มเยาวชน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) กระตุ้นให้รับรู้ถึงโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและผลเสียของการไม่สวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ เสียงตามสาย การโฆษณาผ่านสื่อโทรทัศน์
- ๒) เพิ่มความถี่และความเข้มข้นในการบังคับกฎหมาย
- ๓) สร้างต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัย เช่น ในครอบครัวผู้ปกครองต้องเป็นต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัยกับบุตรหลาน เป็นต้น
- ๔) ให้นำหน่วยงาน/องค์กรมีมาตรการในการบังคับและมีการติดตาม เช่น ตรวจที่ปั๊มน้ำมัน หากไม่มีหมวกนิรภัยไม่ให้ผู้ขับขี่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาในหน่วยงาน/องค์กร

ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุนั้นอาจเกิดจากความเร็วในการขับขี่ สภาพความไม่สมบูรณ์ของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพผู้ขับขี่ โดยความถี่และความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ทราบจุดตั้งด่านและพยายามหาทางหลบเลี่ยงเพื่อไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคกลาง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน

ภาคกลาง

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านสถานะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิต

การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ภาคกลาง ดังนี้

ด้านสถานะแวดล้อม

ทุกจังหวัดในภาคกลางที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยวิธีการดำเนินกิจกรรมของทุกจังหวัดภาคกลาง มีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน มีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนน จะมีกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย และทุกจังหวัดที่ศึกษายังมีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการทั้งก่อนและหลังกิจกรรม และส่วนมากของจังหวัดในภาคกลาง มีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๖๗

นอกจากนี้จังหวัดส่วนมากในภาคกลางมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดีคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคกลางมีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันและระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมของโครงการมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ในการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคกลางมีการกำหนดได้อย่างชัดเจน และสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยละเอียดทุกจังหวัดในภาคกลางยังกำหนดเกณฑ์อย่างเหมาะสม

ด้านปัจจัยนำเข้า

ภาคตะวันออกเฉียงใต้คะแนนเฉลี่ย ๐.๕ เต็ม ๑ คะแนนเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มอบกับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง และทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาเจ้าหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการปฏิบัติงาน การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในภาคกลางทุกจังหวัดมีความเหมาะสมตามความสามารถ ในการดำเนินโครงการสถานที่ในจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ เพราะผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย โดยผู้เข้าร่วมโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ด้านวิทยากรในโครงการ ของทุกจังหวัดในภาคกลางมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยายและวิทยากรมีความหลากหลาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านกระบวนการ

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางมีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการ แต่จังหวัดส่วนน้อยในภาคกลางมีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๓๓ ทั้งนี้ไม่มีจังหวัดใดในภาคกลางที่ทำการศึกษามีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย ในเรื่องของการวางแผนงานและการประสานงานจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางคณะทำงานมีการวางแผนการทำโครงการและมีการ ทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่องในทุกจังหวัด โดยส่วนมากในจังหวัดที่ทำการศึกษามีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ทุกจังหวัดในภาคกลางมีการติดตาม มีการ ประเมินการดำเนินงานของโครงการ รวมถึงการนำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ

ด้านผลผลิต

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางไม่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการดำเนินโครงการกับกลุ่มเป้าหมายและไม่มีการนำผลการประเมินจากหน่วยงานอื่นใน ประเด็นอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาพิจารณา และไม่มีการเปรียบเทียบผลการประเมินระหว่างก่อน และหลังการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนินโครงการ แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคกลางไม่มีการประเมินก่อนและหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อน และหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ภาคใต้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคใต้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของ กรมขนส่ง) เชิงปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๕๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคใต้

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาวะแวดล้อม	4.25	0.25	ดี
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	3.40	0.87	ดีปานกลาง
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	3.40	0.87	ดีปานกลาง
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	4.16	0.52	ดี
รวมผลการประเมินโครงการ		3.80	0.52	ดี

จากตารางที่ ๕๑-๑ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้ จัดอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ด้าน สภาวะแวดล้อม (๔.๒๕)
และด้านกระบวนการ (๔.๑๖) จัดอยู่ในระดับดี ส่วนด้านปัจจัยนำเข้า (๓.๔๐) และด้านการประเมินโครงการ
(๓.๔๐) จัดอยู่ในระดับดีปานกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคใต้ ด้านสภาพแวดล้อม จำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	4.00	0.00	เห็นด้วยมาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		4.25	0.25	ระดับดี

จากตารางที่ ๕๑-๒ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน ด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้ มีสภาพแวดล้อม จัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยน้อยกว่าเรื่องอื่น คือ การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง (๔.๐๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	3.67	1.15	เห็นด้วยมาก
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	3.33	1.52	เห็นด้วยปานกลาง
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.00	1.00	เห็นด้วยมาก
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.00	1.00	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	2.00	1.00	เห็นด้วยน้อย
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		3.40	0.87	ระดับดีปานกลาง

จากตารางที่ ๕๑-๓ ผลการประเมินโครงการรณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดีปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก ยกเว้น เรื่อง งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๓๓) และเรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้หาได้ยาก ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยน้อย (๒.๐๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคใต้ ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	4.67	0.57	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	4.67	0.57	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.00	0.00	เห็นด้วยมาก
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.00	1.00	เห็นด้วยมาก
5	มีการติดตามกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านการบวนการ		4.11	0.34	ระดับดี

จากตารางที่ ๕๑-๔ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน ด้านกระบวนการ เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีกระบวนการจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านกระบวนการเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก ยกเว้น เรื่อง การศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ และเรื่อง การวางแผนในการดำเนินโครงการทุกขั้นตอน ซึ่งเจ้าหน้าที่ มีความเห็นด้วยมากอย่างยิ่ง (๔.๖๗)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) ภาคใต้ ด้านผลผลิตการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	4.33	0.75	เห็นด้วยมาก
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.33	0.57	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	3.67	0.57	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		4.16	0.52	ระดับดี

จากตารางที่ ๕๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยน้อยกว่าเรื่องอื่น คือเรื่อง หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย (๓.๔๘)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

ภาคใต้

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อันประกอบด้วย ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน ๓) ด้านการใช้บุคลากร ๔) ด้านการสั่งการ
- ๕) ด้านการควบคุม และ ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้ มีคณะทำงาน ภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ตั้งแต่ ๓-๗ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายผู้ที่เข้าร่วมโครงการซึ่งเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา รองลงมาคือ จุฬกิจเอคชน และชุมชน มีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการเช่น กลุ่มไม่มีหมวก กลุ่มมีหมวกแต่หมวกชำรุด เน้นกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โรงงาน โดยผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้ขับขี่และใช้รถจักรยานยนต์

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งานและความรับผิดชอบทั้งแบบไม่เป็นทางการ ไม่มีการจัดลำดับขั้นตอนของงานอย่างเป็นทางการ

ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ มีการประชุมอย่างไม่เป็นทางการโดยการพูดคุยกัน บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะความสามารถในบางกิจกรรม จึงทำให้ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก เช่น งานฝึกอบรมซึ่งต้องใช้วิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในคณะทำงานอย่างเป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้งมอบหมายหน้าที่ และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อสื่อสารที่ ึ่งอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายใน และภายนอกหน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ Honda เจ้าหน้าที่ตำรวจ และวิทยากรจากกรมขนส่ง โดยหัวหน้ากลุ่มงานวิชาการขนส่งเป็นผู้สั่งการให้ดำเนินงาน

ด้านการควบคุม

จังหวัดที่ศึกษาในภาคใต้ไม่มีการตรวจติดตามงานโดยมีเอกสารอย่างเป็นทางการแต่จะมีการประชุมกันว่าได้ทำงานตามแผนหรือไม่และไม่มีการตรวจสอบผลปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร แต่จะใช้วิธีสังเกต มีการรายงานความก้าวหน้าเฉพาะส่วนของการมอบหมวกนิรภัยว่าได้มอบตามจำนวน เป้าหมายหรือไม่ มีข้อมูลย้อนกลับจากผู้ได้รับหมวกที่เป็นข้อตำหนิเรื่องหมวกเพื่อใช้ในการปรับปรุงในการมอบครั้งต่อไป

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกจังหวัดที่ศึกษามีกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกตั้งชื่อต่างๆ เช่น โครงการสนามจราจร โครงการสวมหมวก ๑๐๐% เน้นรูปแบบการให้ความรู้ด้านกฎจราจร และการขับซึ่ถูกต้องปลอดภัย มีการจัดกิจกรรมที่มีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย มีการถามตอบสอดแทรกกิจกรรม ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรม มีทั้งนักเรียน บุคลากรที่ไม่มีหมวก รวมถึงผู้ขี่ บัซซ์รถจักรยานยนต์ที่มีหมวกเก่าแล้ว



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของภาคใต้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชนปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม ภาคใต้

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคใต้ ทำการสำรวจ ๓ จังหวัดคือ จ.นครศรีธรรมราช จ.สุราษฎร์ธานี และ จ.สงขลา จำนวนรวมทั้งหมด ๖๐ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในภาคใต้

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	37	61.67	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 61.6
2.หญิง	23	38.33	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	42.28	13.62	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 42.28 ปี อายุ ต่ำสุด 13 ปี อายุ สูงสุด 71 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/71		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	28	46.67	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น และ มัธยมศึกษาปลาย/ปวช. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 46.67 และ 23.33ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	14	23.33	
3. อนุปริญญา/ปวส.	8	13.33	
4. ปริญญาตรี	7	11.67	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	2	3.33	
6. อื่นๆ	1	1.67	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	3	5.00	กลุ่มตัวอย่าง มี อาชีพ พนักงานบริษัท / เอกชน และ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 31.67 และ 20.00 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	7	11.67	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	19	31.67	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	12	20.00	
5. เกษตรกรรม/ประมง	4	6.67	
6. อื่นๆ	15	25.00	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	11	18.33	กลุ่มตัวอย่าง มี สถานะภาพ สมรส มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 78.33 รองลงมา มี สถานะภาพ โสด คิดเป็นร้อยละ 18.33
2. สมรส	47	78.33	
3. อื่นๆ	2	3.33	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคใต้

ตารางที่ ๕๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคใต้

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
๑ สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	16	26.67
2. สถานที่ราชการ	25	41.67
3. ที่ทำการขนส่ง	16	26.67
4. สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท	0	0.00
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	3	5.00
๒ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	55	91.67
2. อื่นๆ เช่น ครู	5	8.33
๓ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	13	21.67
2. สวมบางครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	40	66.66
3. ไม่สวมเลย	7	11.67

ตารางที่ ๕๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ใน สถานที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๖๗ รองลงมาคือ สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมและที่ทำการขนส่ง มีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๗ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๖๗ และหลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มเพียงร้อยละ ๒๑.๖๗ สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



**3 ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรรมการขนส่งทางบก ของ
กลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคใต้**

ตารางที่ ๕๒-๐๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรรมการขนส่ง
ทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ภาคใต้ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.18	0.65	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	4.05	0.69	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.27	0.55	สูงมาก
④ ด้านอื่นๆ	4.14	0.67	สูง
รวมทุกๆด้าน	4.16	0.51	สูง

จากตารางที่ ๕๒-๐๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรรมการขนส่งทางบก ใน ภาพรวมอยู่ในระดับสูง (๔.๑๖) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในด้าน เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย (๔.๒๗) และกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจด้านอื่นๆในระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจด้าน กิจกรรม (๔.๑๘) สูงกว่าด้านอื่นๆ รองลงมาคือ ด้านอื่นๆ (๔.๑๔) ส่วนด้านที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าด้านอื่นๆคือ ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก (๔.๐๕) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๒-๐๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคใต้

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	41.67	43.33	11.67	1.67	1.67	4.22	0.85	สูง มาก
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	38.33	48.33	10.00	1.67	1.67	4.20	0.82	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม	30.00	48.33	18.33	3.33	0.00	4.02	0.89	สูง
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	45.00	43.33	8.33	1.67	1.67	4.28	0.83	สูง มาก
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	38.75	45.83	12.08	2.08	1.25	4.18	0.65	สูง

จากตารางที่ ๕๒-๐๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๘) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๔.๒๘) และ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๐๒) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๐๒) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๒-๐๕ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการ
สวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน *ภาคใต้*

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>หมวกที่ได้รับ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	46.67	40.00	11.67	1.67	0.00	4.32	0.75	สูงมาก
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	40.00	21.67	26.67	8.33	3.33	3.87	1.14	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	45.00	30.00	23.33	1.67	0.00	4.18	0.85	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	35.00	35.00	23.33	3.33	3.33	3.95	1.02	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	60.00	28.33	6.67	5.00	0.00	4.43	0.83	สูงมาก
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	28.33	31.67	18.33	11.67	10.00	3.57	1.29	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	42.08	31.25	17.92	5.42	3.33	4.05	0.69	สูง

จากตารางที่ ๕๒-๐๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน *ภาคใต้* จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๕) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย* (๔.๔๓) และ *มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ* (๔.๓๒) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือ *เรื่อง รูปแบบ สี ความสวยงาม* (๓.๕๗) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๒-๐๖ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน *ภาคใต้*

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	33.33	50.00	13.33	3.33	0.00	4.13	0.77	สูง
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	38.33	51.67	10.00	0.00	0.00	4.28	0.64	สูง
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	56.67	38.33	5.00	0.00	0.00	4.52	0.60	สูงมาก
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	36.67	43.33	18.33	0.00	1.67	4.13	0.83	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	41.25	45.83	11.67	0.83		4.27	0.55	สูงมาก

จากตารางที่ ๕๒-๐๖ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน *ภาคใต้* จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูงมาก (๔.๒๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่ากลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเกือบทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *ความยิ้มแย้มแจ่มใส* ของเจ้าหน้าที่ (๔.๕๒) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงมากกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความใส่ใจในการจัดกิจกรรมของเจ้าหน้าที่* (๔.๒๘) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่า เรื่องอื่นๆ คือเรื่อง *ความยุติธรรมในวิธีการแจก* และ *ความสามารถในการแก้ปัญหา* มีระดับเท่ากันคือ (๔.๑๓) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๕๒-๐๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *อื่นๆ* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของ
กรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน ภาคใต้

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>อื่นๆ</i>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของ การประชาสัมพันธ์	31.67	43.33	18.33	6.67	0.00	4.00	0.88	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่จัด กิจกรรม	38.33	46.67	13.33	1.67	0.00	4.22	0.74	สูง มาก
3. ความเหมาะสมในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก นิรภัย	43.33	41.67	15.00	0.00	0.00	4.28	0.72	สูง มาก
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ ดำเนินกิจกรรม	31.67	50.00	11.67	6.67	0.00	4.07	0.84	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	36.25	45.42	14.58	3.75	0.00	4.14	0.67	สูง

จากตารางที่ ๕๒-๐๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน ภาคใต้
จำนวนทั้งหมด ๖๐ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบกในด้าน *อื่นๆ* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๔) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่าง
ยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงมาก ในเรื่อง *ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก
นิรภัย* (๔.๒๘) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความเหมาะสมของสถานที่
ที่จัดกิจกรรม* (๔.๒๒) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความเหมาะสม
และความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์* (๓.๙๐) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคใต้

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ
- ๒) ด้านการจัดกิจกรรม
- ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ
- ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม
- ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ
- ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการจากกรมขนส่งผ่านสื่อ วิทยุ วิทยุชุมชน และ สทว อสมท กลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์จะผ่านทางสถาบันการศึกษา ส่วนกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ฝ่ายวิชาการกรมขนส่งทางบก แจ้งข่าวสารผ่านชมรมรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อบอกต่อกลุ่มสมาชิก รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยและพึงพอใจในการประชาสัมพันธ์โครงการ แต่อยากประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อที่หลากหลายมากขึ้น

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ การดูแลรถจักรยานยนต์ กิจกรรมมีทั้งวัน และมีการแบ่งเวลาเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงเช้า มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และช่วงบ่าย เป็นการแจกหมวกนิรภัย ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่ากิจกรรมของโครงการนี้มีประโยชน์อย่างมากและมีความพึงพอใจ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายค่อนข้างเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มที่ต้องการใช้หมวกนิรภัยจริง เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นักเรียน พ่อแม่ที่รับส่งลูกแต่กระบวนการแจกควรดำเนินให้รัดกุม ต้องเป็นผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมด้วยทุกคน

ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ มีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และการคมนาคมสะดวกใกล้สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ ญ่มีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย แต่บางจังหวัดมีความเห็นว่าควรจัดเพียงครั้งวันก็พอ

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ ทีมเจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ Honda ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้ดี และควรสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน ให้ชุมชนเข้มแข็ง

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่าลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้รับไม่เหมาะสมกับผู้ที่ได้รับ ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น ตื่นไป กระจก ฝ้ามัว และเป็นรอยได้ง่าย วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน สายรัดขาดไว และรูเจาะข้างหูเล็กเกินไป ทำให้ไม่ได้ยิน ผู้เข้าร่วมโครงการเสนอให้มอบหมวกที่มีคุณภาพ ครมมีแถบสีสะท้อนแสงใส่กลางคืนได้ด้วย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไป แต่อยากให้ปรับปรุงคุณภาพของหมวกนิรภัยถ้ามีการดำเนินโครงการต่อไป และต้องมีการทำ ข้อตกลงมีฉะนั้นผู้รับไปจะไม่สวมใส่



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ
“การศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์”

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของภาคใต้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคใต้

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๑๖๓ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๑-๐๑ จำนวน และร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	นครศรีธรรมราช	สุราษฎร์ธานี	สงขลา	รวม	
❶ เพศ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	36	23	12	71	43.56
2.หญิง	17	36	39	92	56.44
❷ อายุ	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	24.92/13.81	24.88/9.97	22.72/9.84	24.22	11.30
อายุต่ำสุด / สูงสุด	15/65	15/50	10/54		
❸ ระดับการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	17	15	0	32	19.63
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	24	18	37	79	48.47
3. อนุปริญญา/ปวส.	2	1	3	6	3.68
4. ปริญญาตรี	8	24	10	42	25.77
5. สูงกว่าปริญญาตรี	2	1	1	4	2.45
❹ อาชีพ	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	25	25	25	75	46.01
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	8	5	19	11.66
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	2	11	15	28	17.18
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	15	9	1	25	15.34
5. เกษตรกรรม/ประมง	5	4	5	14	8.59
6. อื่นๆ	0	2	0	2	1.23
❺ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	Mean	Mean	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	7381.71/9743.27	10088.98/8311.41	11414.62/13090.58	9623.47	10527.43
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	1500/60000	1400/40000	1000/45500		
❻ สถานะการศึกษา	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	9	13	11	33	31.43
2. กำลังศึกษา	24	23	25	72	68.57



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ ที่ทำการสำรวจ ๓ จังหวัด คือ จ.สงขลา จ.นครศรีธรรมราช และ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวนรวมทั้งหมด ๑๖๓ คน เป็น เพศ หญิง และ ชาย ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๔๔ และ ๔๓.๕๖ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๔.๒๒ ปี อายุต่ำสุด ๑๕ ปี อายุสูงสุด ๖๕ ปี กำลังศึกษา ในระดับ มัธยมศึกษาปลาย /ปวช. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๔๗ กลุ่มตัวอย่างเป็น นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๐๑ มีรายได้เฉลี่ย ๙,๖๒๓. บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๖๐,๐๐๐ บาท/เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษา และเยาวชนทั้งหมดในภาคใต้ ๑๐๕ คน ส่วนใหญ่เป็น ผู้ที่อยู่ในระบบจำนวน ๗๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๕๗ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๓๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๔๓

๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

ตารางที่ ๑-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง					
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ		
1. เป็นเจ้าของเอง		95	58.28		
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		68	41.72		
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ		
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		57	34.97		
2. มีผู้ซ้อนท้าย		106	65.03		
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.36 คน (SD= 0.68) ต่ำสุด = 0 คน สูงสุด=4 คน 					
③ ประสิทธิภาพการขับขี่		Mean	SD	Min	Max
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนปีที่ขับขี่ 		7.51	7.00	1	30
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ		
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		122	74.85		
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		41	25.15		
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.78 ครั้ง (SD= 1.05) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 5 ครั้ง 					
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ		
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		16	9.82		
2. 100 ซีซี		20	12.27		
3. 110 ซีซี		72	44.17		
4. 125 ซีซี		46	28.22		
5. มากกว่า 125 ซีซี		9	5.52		

จากตารางที่ ๑-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีลักษณะเป็นเจ้าของรถ มากกว่าที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๒๘ และ ๔๑.๗๒ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๐๓ และ ๓๔.๙๗ ตามลำดับ โดยมีผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๓๖ คน สูงสุด ๔ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ ในภาคใต้มี ประสิทธิภาพการขับขี่ โดยเฉลี่ย ๗.๕๑ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๓๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๘๕ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๗๘ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๕ ครั้ง ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ เป็นขนาด ๑๑๐ ซีซี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๑๗ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซีมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕.๕๒



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วไปมีดังต่อไปนี้
ตารางที่ ๑-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	23	14.11
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	106	65.03
3. ใช้ประกอบอาชีพ	13	7.98
4. อื่นๆ	21	12.88
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	19	11.66
2. 1- 2 กม.	33	20.25
3. มากกว่า 2 – 5 กม.	47	28.83
4. มากกว่า 5 กม.	64	39.26
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	15	9.20
2. 30 - 60 กม./ ชม.	102	62.58
3. 61 - 90 กม./ ชม.	40	24.54
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	6	3.68
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	78	47.85
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	54	33.13
3. ถนนในหมู่บ้าน	31	19.02
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันพลันแล่น	83	50.92
2. เป็นคนahunหันพลันแล่น	80	49.08



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๑-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มีวัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๐๓ รองลงมา คือ รับส่งคนในครอบครัว และ อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๑๑ และ ๑๒.๘๘ ตามลำดับ ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๕ กม. มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๙.๒๖ รองลงมา มากกว่า ๒ - ๕ กม. คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๘๓ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๕๘ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๕๔ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๘๕ รองลงมาคือ ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๑๓

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน ภาคใต้ พบว่า เป็นผู้ที่มี อุปนิสัย หุนหันพลันแล่น น้อยกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๐๘ และ ๕๐.๙๒ ตามลำดับ

ตารางที่ ๑-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 – 09.00 น.	91	23.33
2. เวลา 09.01 – 12.00 น.	48	12.31
3. เวลา 12.01 – 13.00 น.	37	9.49
4. เวลา 13.01 – 16.00 น.	49	12.56
5. เวลา 16.01 – 18.00 น.	100	25.64
6. เวลา 18.01 – 21.00 น.	50	12.82
7. เวลา 21.01 – 24.00 น.	9	2.31
8. เวลา 24.01 – 06.00 น.	6	1.54

จากตารางที่ ๑-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ และ ช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๖๔ และ ๒๓.๓๓ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๑.๕๔



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
ตารางที่ ๑-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	136	83.44
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	27	16.56
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	61	37.42
2. แบบเต็มใบ	50	30.67
3. แบบครึ่งใบ	52	31.90
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	89	54.60
2. เคย	74	45.40
2.1 เคย 1 ครั้ง	36	48.65
2.2 เคย 2 ครั้ง	13	17.57
2.3 เคย 3 ครั้ง	2	2.70
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	23	31.08

จากตารางที่ ๑-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๓.๔๔ ชนิดของหมวกที่สวม แบบปิดเต็มหน้า มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๗.๔๒ รองลงมาคือ แบบเต็มใบ คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖๗ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่า เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๖๐ และ ๔๕.๔๐ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ ๑ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๖๕ รองลงมาคือ มากกว่า ๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๐๘



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
ภาคใต้

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	3	1.84
2. สวมบางครั้ง	49	30.06
3. สวมทุกครั้ง	111	68.10
4.2 เมื่อตีมีสุมรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	23	14.11
2. สวมบางครั้ง	37	22.70
3. สวมทุกครั้ง	103	63.19
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	3	1.84
2. สวมบางครั้ง	16	9.82
3. สวมทุกครั้ง	144	88.34
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	7	4.29
2. สวมบางครั้ง	45	27.61
3. สวมทุกครั้ง	111	68.10

จากตารางที่ ๑-๐๖ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๑๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๘๔
- **เมื่อตีมีสุมรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๑๙ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๔.๑๑
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๘.๓๔ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๘๔
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๑๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๒๙

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง ที่ *สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่* จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด

๕ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
ตารางที่ ๑-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่ ภาคใต้

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	58	36.94
2. มี	99	63.06
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	2.09/1.40	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/8	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	45	28.66
2. มีปานกลาง	101	64.33
3. ไม่มี	11	7.01
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	61	37.42
2. มีผลปานกลาง	50	30.67
3. ไม่มีผล	52	31.90

จากตารางที่ ๑-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน มีร้อยละ ๖๓.๐๖ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๒.๐๙ ด่านต่อวัน โดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๘ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๖๔.๓๓ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ในระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มี ผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับปานกลาง เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖๗ รองลงมาคือ มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๓๗.๔๒ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่ไม่มีผลมากมีสัดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๙๐

๕ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
ตารางที่ ๑-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มี ความรู้	ไม่มี ความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	36.20	63.80		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	84.05	15.95		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	71.17	28.83		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	57.67	42.33		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	85.28	14.72		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	69.33	30.67		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	87.73	12.27		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	87.12	12.88		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	66.87	33.13		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	36.81	63.19		
รวม	68.22	31.78		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	6.82	1.68	1	10

จากตารางที่ ๑-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ สูง (๖.๘๒) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย และการสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ อย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
ตารางที่ ๑-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	สวม ทุกครั้ง	สวม บางครั้ง	ไม่ สวม
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	0.64	50.96	48.41
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	12.10	57.32	30.57
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	14.65	40.13	45.22
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	3.18	18.47	78.34
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	2.55	33.76	63.69
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	7.01	42.68	50.32
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	9.55	42.04	48.41
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	9.55	37.58	52.87
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	12.10	35.03	52.87
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	0.64	16.56	82.80

จากตารางที่ ๑-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๘ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้
ตารางที่ ๑-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ ภาคใต้

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.96	0.92	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.33	1.06	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	4.05	0.95	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.34	1.45	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	3.07	1.45	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	3.36	1.45	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น	4.22	0.96	สูงมาก
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิกการ พุพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.32	0.91	สูงมาก
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.43	0.90	สูงมาก
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.52	0.81	สูงมาก
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.45	0.91	สูงมาก
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	4.33	0.87	สูงมาก
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	3.02	1.42	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	3.23	1.43	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	3.22	1.43	ปานกลาง
รวม	3.79	0.58	สูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๑-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ภาคใต้ จำนวนทั้งหมด ๑๖๓ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๗๙) เมื่อพิจารณา ในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนัก ดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูงมาก มี ๖ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไป น้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรง มากกว่าการสวมหมวก
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พุพลาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวม หมวกนิ เมื่อ เกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทาง ร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิการ พุพลาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ ที่เปรียบเสมือนตึกตักสูงหลายชั้น

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๒ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อย ดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก ปานกลาง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมาก ไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์มานาน
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย

๑) ระดับความรู้ เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๑-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
	Mean	SD	ระดับ	
๑) เพศ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0101)
1. ชาย	6.80	1.84	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	6.84	1.55	สูง	
๒) อายุ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ 0.1162
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	6.90	1.84	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงอายุ มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 21 - 30	7.04	1.22	สูง	
4. มากกว่า 30	6.49	1.50	สูง	
๓) ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0800)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	6.91	1.86	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	6.91	1.76	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	6.61	1.37	สูง	
๔) อาชีพ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0601)
1. นักเรียน/นักศึกษา	6.81	1.84	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุก กลุ่มอาชีพมีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	6.70	1.68	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	6.98	1.35	สูง	
๕) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0830)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	6.81	1.86	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงรายได้ มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	6.64	1.38	สูง	
3. มากกว่า 10,000	7.02	1.62	สูง	
๖) สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้(0.0830)
1. ไม่ได้ศึกษา	7.12	1.47	สูง	กลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่ กำลังศึกษา และ กลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา มีความรู้ในระดับที่ระดับ น้อยที่ใกล้เคียงกัน
2. กำลังศึกษา	6.83	1.88	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก

- 10** ระดับความตระหนัก ใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะต่างๆ
ตารางที่ ๑-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม *ลักษณะส่วนบุคคล*

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
	Mean	SD	ระดับ	
1 เพศ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1414)
1. ชาย	3.70	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูง กว่า เพศ ชาย แต่ยังอยู่ในระดับสูง
2. หญิง	3.86	0.57	สูง	
2 อายุ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3462
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.64	0.51	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี มีความตระหนักสูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ แต่ทุกช่วงอายุ มีความตระหนักในระดับสูง
2. 21 - 30	3.88	0.60	สูง	
4. มากกว่า 30	4.11	0.60	สูง	
3 ระดับการศึกษา				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3570
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.73	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีความตระหนักสูงกว่า ระดับการศึกษา อื่นๆ แต่ทุกระดับการศึกษา มีความตระหนักในระดับสูง
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	3.64	0.54	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	4.11	0.55	สูง	
4 อาชีพ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2016
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.78	0.45	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น <i>เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน</i> มีความตระหนัก สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่ม อาชีพมีความตระหนักในระดับสูง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.94	0.65	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.63	0.66	สูง	
5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2560
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.76	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ มากกว่า 10,000 บาท มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มรายได้อื่นๆ แต่ทุกกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
2. 5,001 – 10,000	3.61	0.60	สูง	
3. มากกว่า 10,000	4.01	0.63	สูง	
6 สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.4222
1. ไม่ได้ศึกษา	3.35	0.43	สูง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ <i>กำลังศึกษา</i> มีความตระหนักในระดับสูงกว่า กลุ่มที่ <i>ไม่ได้ศึกษา</i> แต่ยังอยู่ในระดับสูง
2. กำลังศึกษา	3.80	0.45	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
	Mean	SD	ระดับ	
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0523)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.75	0.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.82	0.61	สูง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0608)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.74	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่มีผู้ซ้อนท้าย และ ไม่มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.82	0.58	สูง	
③ ประสบการณ์การขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1015)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.75	0.54	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่ที่ต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. 4-5 ปี	3.72	0.56	สูง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.86	0.62	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0216)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.80	0.57	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ เคย และ ไม่เคย เกิดอุบัติเหตุ ร้ายแรง มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.77	0.62	สูง	
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0453)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.82	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถยนต์ในขนาดต่างๆ มีระดับความตระหนักสูงใกล้เคียงกัน
7. 110 ซีซี	3.80	0.56	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.76	0.63	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมขับขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2166
5. รับส่งคนในครอบครัว	4.10	0.63	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ต่างกันมีระดับความตระหนักต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ <i>รับส่งคนในครอบครัว</i> มีระดับความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ทุกกลุ่ม มีความตระหนักในระดับสูง
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.73	0.55	สูง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.78	0.57	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.05191)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.83	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มที่มี ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วันที่ต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.81	0.55	สูง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.75	0.62	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1132)
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.96	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักในระดับสูงใกล้เคียงกัน
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.80	0.58	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.71	0.60	สูง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0803)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.77	0.61	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในพื้นที่ ที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกันในระดับสูง
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.76	0.57	สูง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.89	0.52	สูง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2560
1. ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.94	0.58	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>ไม่เป็นคนหุนหันพันแล่น</i> มีระดับความตระหนัก ในระดับสูงกว่า <i>เป็นคนหุนหันพันแล่น</i>
2. เป็นคนหุนหันพันแล่น	3.64	0.54	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๑-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
	Mean	SD	ระดับ	
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2214
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.50	0.52	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง ผู้ที่เป็น เจ้าของ หมวกนิรภัยมีความตระหนักในระดับสูงกลุ่ม ไม่ใช่เจ้าของหมวกนิรภัย
2. เป็นเจ้าของ	3.85	0.57	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1607)
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.68	0.55	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกแบบมีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. แบบเต็มใบ	3.91	0.58	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.80	0.60	สูง	
③ ประวัติการถูกจับกุม				มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.1246
3. ไม่เคย	3.86	0.56	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ เคย ถูกจับกุม แต่ทั้งสองกลุ่มมีความตระหนักในระดับสูง
4. เคย	3.71	0.59	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมการสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ภาคใต้			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2701
1. ไม่สวม	3.69	0.60	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อมีฝนตก มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>สวมหมวกบางครั้ง</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.56	0.49	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.90	0.59	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.2852
1. ไม่สวม	3.41	0.50	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อตี๋มสุรา มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.76	0.63	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.89	0.54	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1982)
1. ไม่สวม	3.56	0.20	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ</i> มีความตระหนักใกล้เคียงกันทุกกลุ่ม
2. สวมบางครั้ง	3.46	0.48	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.83	0.58	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก 0.3259
1. ไม่สวม	3.41	0.43	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ <i>สวมหมวกทุกครั้ง</i> เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ <i>ไม่สวมหมวก</i> มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.53	0.48	สูง	
3. สวมทุกครั้ง	3.92	0.58	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๑-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆทุกสถานการณ์ ยกเว้น กรณี *เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ* กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกที่ต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1 1 พฤติกรรมใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๑-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	52.11*	45.65	47.89	54.35
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	53.52	70.65*	46.48	29.35
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.56	63.04*	39.44	36.96
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	33.80*	27.17	66.20	72.83
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	28.17	30.43*	71.83	69.57
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	54.93*	52.17	45.07	47.83
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	36.62*	35.87	63.38	64.13
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	42.25	42.39*	57.75	57.61
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	49.30*	42.39	50.70	57.61
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	18.31*	13.04	81.69	86.96

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคใต้ ที่เป็นเพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน และ เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย

ตารางที่ ๑-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	61.22*	42.31	20.51	38.78	57.69	79.49
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	64.29	76.92*	51.28	35.71	23.08	48.72
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	67.35*	65.38	46.15	32.65	34.62	53.85
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	38.78*	15.38	17.95	61.22	84.62	82.05
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	35.71*	30.77	12.82	64.29	69.23	87.18
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	65.31*	38.46	33.33	34.69	61.54	66.67
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	41.84*	38.46	20.51	58.16	61.54	79.49
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	47.96*	42.31	28.21	52.04	57.69	71.79
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	50.00*	46.15	33.33	50.00	53.85	66.67
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.39*	15.38	5.13	80.61	84.62	94.87

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคใต้ ในช่วงอายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในเกือบกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุ ๒๑ – ๓๐ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	71.88*	52.94	23.91	28.13	47.06	76.09
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	59.38	64.71*	63.04	40.63	35.29	36.96
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	75.00*	64.71	47.83	25.00	35.29	52.17
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	46.88*	37.65	4.35	53.13	62.35	95.65
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	46.88*	32.94	10.87	53.13	67.06	89.13
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	81.25*	55.29	30.43	18.75	44.71	69.57
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	53.13*	38.82	19.57	46.88	61.18	80.43
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	40.63	52.94*	23.91	59.38	47.06	76.09
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	56.25*	50.59	28.26	43.75	49.41	71.74
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.88*	18.82	4.35	78.13	81.18	95.65

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคใต้ ที่ระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และ เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	58.67*	27.66	53.66	41.33	72.34	46.34
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	62.67	59.57	68.29*	37.33	40.43	31.71
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	64.00	48.94	73.17*	36.00	51.06	26.83
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	29.33	17.02	46.34*	70.67	82.98	53.66
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	25.33	21.28	46.34*	74.67	78.72	53.66
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	58.67	34.04	65.85*	41.33	65.96	34.15
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	37.33	25.53	46.34*	62.67	74.47	53.66
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	41.33	29.79	58.54*	58.67	70.21	41.46
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	44.00	36.17	58.54*	56.00	63.83	41.46
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	9.33	17.02	24.39*	90.67	82.98	75.61

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคใต้ ที่เป็น ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ ที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วง
รายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	58.44*	54.76	25.00	41.56	45.24	75.00
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	66.23*	59.52	61.36	33.77	40.48	38.64
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	67.53*	66.67	47.73	32.47	33.33	52.27
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	33.77	35.71*	18.18	66.23	64.29	81.82
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	29.87	38.10*	20.45	70.13	61.90	79.55
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	62.34*	54.76	36.36	37.66	45.24	63.64
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร็วหรือเร่งด่วน	38.96	45.24*	22.73	61.04	54.76	77.27
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	44.16	52.38*	29.55	55.84	47.62	70.45
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	42.86	64.29*	31.82	57.14	35.71	68.18
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	10.39	26.19*	13.64	89.61	73.81	86.36

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคใต้ ที่ช่วงรายได้ ๕,๐๐๑ – ๑๐,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(๑-๕ กม.) และ เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	44.12	70.37*	55.88	29.63
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	61.76	70.37*	38.24	29.63
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	57.35	85.19*	42.65	14.81
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	25.74	51.85*	74.26	48.15
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	25.74	48.15*	74.26	51.85
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	48.53	77.78*	51.47	22.22
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	33.09	51.85*	66.91	48.15
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	38.97	59.26*	61.03	40.74
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	43.38	55.56*	56.62	44.44
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	13.24	25.93*	86.76	74.07

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคใต้ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม
ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	30.88	37.04*	69.12	62.96
2. เมื่อดื่มสุรา	35.29	44.44*	64.71	55.56
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	11.03	14.81*	88.97	85.19
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	31.62	33.33*	68.38	66.67

จากตารางที่ ๑-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	65.38*	59.57	64.06	34.62	40.43	35.94
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	65.38*	59.57	64.06	34.62	40.43	35.94
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	65.38*	57.45	62.50	34.62	42.55	37.50
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	34.62*	21.28	32.81	65.38	78.72	67.19
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	34.62*	29.79	25.00	65.38	70.21	75.00
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	67.31*	44.68	48.44	32.69	55.32	51.56
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	40.38*	38.30	31.25	59.62	61.70	68.75
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	46.15*	31.91	46.88	53.85	68.09	53.13
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	40.38	36.17	56.25*	59.62	63.83	43.75
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	11.54	17.02	17.19*	88.46	82.98	82.81

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคใต้ ที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ เกือบทุกกรณี ยกเว้นกรณี เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืนและเมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๑-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ภาคใต้ จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	32.69	29.79	32.81*	67.31	70.21	67.19
2. เมื่อตีมีสุรา	32.69	29.79	45.31*	67.31	70.21	54.69
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	9.62	8.51	15.63*	90.38	91.49	84.38
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	30.77	27.66	35.94*	69.23	72.34	64.06

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 ก.ม. 2* 2 – 5 ก.ม. 3* มากกว่า 5 ก.ม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๑-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ขับขี่ในระยะทาง
มากกว่า ๕ ก.ม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ ในทุก
สถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ
ภาคใต้

ในการศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ภาคใต้จำนวน ๔๕ คน ซึ่งเน้นกลุ่มเยาวชนพบว่า มีเพียงส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ลักษณะการขับขี่มีทั้งขับขี่คนเดียวและมีผู้ซ้อน มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้า และช่วงเย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและไปทำงาน ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๒๐ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีรถยนต์ตัดหน้า สภาพถนนที่มีน้ำมันชนรถอื่น และ ผู้ซ้อนท้ายมักไม่สวมหมวกนิรภัย โดยส่วนน้อยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเป็นการประสบอุบัติเหตุแบบไม่รุนแรงรุนแรง

หัวข้อที่ ๒ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยระดับปานกลาง โดยทราบเรื่องกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยว่าผู้ขับขี่และผู้ซ้อนทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย แต่บางกลุ่มไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการจับ -ปรับ จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ ซึ่งผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ากฎหมายการสวมหมวกนิรภัยมีประโยชน์ แต่ยังไม่เข้มงวดโดยเฉพาะตามพื้นที่ชุมชน



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ข้อเสนอแนะจากผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ ควรเพิ่มด้านในชุมชนให้มากขึ้นเพราะคนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้บ้าน ในเรื่องค่าปรับ เห็นสมควรเพิ่มมากขึ้น โดยปรับผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ในอัตราประมาณ ๓๐๐๐ บาท และยึดใบขับขี่ หรือจำคุกเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยในการจับครั้งที่ ๒ และควรแจ้งรายชื่อไปยังสถานศึกษาหรือสถานที่ทำงานเพื่อรายงานการจับ นอกเหนือจากโทษต่างๆในการไม่สวมหมวกนิรภัยแล้ว ควรมีรางวัลสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยสำหรับในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ จากการ สัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนจะไม่สวมหมวกเวลาขับขี่เพราะอายุที่ จะใส่เนื่องจากคนอื่นไม่ใส่ ถ้าใส่ก็จะถูกมองว่าแตกต่างจากคนอื่นๆ นอกจากนั้นผู้ขับขี่ให้เหตุผลว่า ที่ไม่ชอบใส่หมวกเพราะ อึดอัด ระยะทางใกล้ๆ เสียเวลา ผมเสียทรง เก็บรักษายาก เร่งรีบ (โดยเฉพาะ) หมวกไม่สวย ความประมาท และมองเห็นไม่ชัด ทั้งนี้เข้ารับการสัมภาษณ์ให้เหตุผลว่ายังไม่เห็นผลในการไม่สวมหมวกนิรภัยว่าหากเป็นการขับขี่ในระยะทางใกล้และการขับขี่ในถนนรองผู้ขับขี่และผู้ซ้อนมักจะไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยในพื้นที่ภาคใต้มีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการสวมหมวกนิรภัย การประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงาน /องค์กรต่างๆ ค่อนข้างเยอะโดยเฉพาะในเขตเมืองหรือจุดใหญ่ๆ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่าการรณรงค์ต่างๆยังไม่เห็นผลต่อการสวมหมวกนิรภัยมากนัก โดยส่วนใหญ่เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยมาก จึงเสนอให้เพิ่มความเข้มงวดและเพิ่มด้านให้มากขึ้น และไม่ควรเป็นด้านประจำ

ข้อเสนอแนะของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เห็นว่า ควรมีการจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกับผู้ขับขี่และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนโดยเน้นไปยังกลุ่มเยาวชน และควรมี มาตรการต่างๆในการควบคุมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผ่านไปยังชุมชนให้มากขึ้น



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) ควรเพิ่มสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ ให้มากขึ้น และการประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่ใช้ในการกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยหรือกิจกรรมรณรงค์ต่างๆ ควรผ่านทางผู้ปกครอง หรือชุมชน โดยเฉพาะกับกลุ่มเยาวชนเน้นการบังคับหรือกำกับดูแลจากผู้ ปกครอง เพราะกลุ่มเยาวชนให้เหตุผลว่าคนที่เกรงกลัวมากที่สุดคือ ผู้ปกครอง
- ๒) เพิ่มความเข้มงวดด้านกฎหมาย
- ๓) ให้รางวัลกับผู้สวมหมวกนิรภัย เช่น มอบคู่มือลดราคาต่างๆ มอบประกาศเกียรติคุณ กับนักเรียน นักศึกษา หรือคนวัยทำงาน ผ่านไปยังสถานการศึกษา หรือหน่วยงานต่างๆ เป็นต้น
- ๔) ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ยังเสนอให้ทางหน่วยงานหรือบริษัทผู้ผลิต พัฒนาเทคโนโลยี คู่กับหมวกนิรภัย โดยเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยผู้ขับขี่จะไม่สามารถสตาร์ทรถจักรยานยนต์ได้
- ๕) ให้หน่วยงาน/องค์กรมีมาตรการในการบังคับและมีการติดตาม เช่น ตรวจที่ปั๊มน้ำมัน หากไม่มีหมวกนิรภัยไม่ให้ผู้ขับขี่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาในหน่วยงาน/องค์กร
- ๖) การประชาสัมพันธ์ควรเน้นไปที่โทษของการสวมหมวกนิรภัย และเปรียบเทียบให้เห็นอย่างชัดเจนระหว่างคนสวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย
- ๗) สร้างกระแสการสวมหมวกนิรภัย เช่น จากพ่อแม่สู่ลูกในครอบครัว จากตัวเราสู่เพื่อนๆ

ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นนี้อาจเกิดจากความเร็วในการขับขี่ สภาพความไม่สมบูรณ์ของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพผู้ขับขี่ โดยความถี่และความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ทราบจุดตั้งด่านและพยายามหาทางหลบเลี่ยงเพื่อไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคใต้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน
ภาคใต้

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D.
Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านสถานะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิต
การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ภาคใต้ ดังนี้

ด้านสถานะแวดล้อม

ทุกจังหวัดในภาคใต้ที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการ และสอดคล้อง
กับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยวิธีการดำเนิน
กิจกรรมของจังหวัดภาคใต้ มีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน และมีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนนและมีกิจกรรม
ส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย โดยส่วนน้อยของจังหวัดในภาคใต้
ที่ทำการศึกษามีการประเมินความรู้ของผู้เข้าร่วมโครงการก่อน และหลังการดำเนินกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ
๓๓ แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก
และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

นอกจากนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้มีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวก
นิรภัยสามารถใช้เป็นแนว ปฏิบัติ ที่ดี ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม จังหวัดที่ทำการศึกษา
ทุกจังหวัดในภาคใต้ไม่มีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน แต่ระยะเวลาที่ใช้ในการ
ดำเนินกิจกรรม ของโครงการของภาคใต้มีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นในการกำหนด
เกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย จังหวัดที่ทำการศึกษาทุกจังหวัดในภาคใต้มีการกำหนดได้อย่าง
ชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไป ปฏิบัติได้ และเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการ
คัดเลือกโดยละเอียดจังหวัดในภาคใต้กำหนดเกณฑ์ได้เหมาะสม

ด้านปัจจัยนำเข้า

ภาคใต้ได้คะแนนเฉลี่ย ๐.๔ เต็ม ๑ คะแนนเมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มอบ
กับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง และทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาเจ้าหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความ
เต็มใจ ในการ ปฏิบัติงาน การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในภาคใต้มีความเหมาะสมตาม
ความสามารถ ในการดำเนินโครงการสถานที่ในจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้มีความเหมาะสม
กับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ เพราะผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย
โดยผู้เข้าร่วมโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ด้านวิทยากรในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อ
ที่บรรยาย และวิทยากรมีความหลากหลาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านกระบวนการ

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้มีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการ แต่ไม่มีจังหวัดใดในภาคใต้มีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัยคิดก่อนการดำเนินโครงการรวมถึง การศึกษามีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย ในเรื่องขอ งบการวางแผนงาน และการประสานงานจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้ คณะทำงานทุกจังหวัดมีการวางแผนการทำโครงการ และมีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก อย่างต่อเนื่อง โดยภาคใต้ส่วนมากมีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแ ซึ่งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรม ในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ของจังหวัดที่ทำการศึกษา ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้ มีการติดตาม และมีการประเมินการดำเนินงานของโครงการ แต่จังหวัดส่วนน้อยของภาคใต้นำผลประเมิน เป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการคิดเป็นร้อยละ ๓๓

ด้านผลผลิต

ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้ไม่มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนหลังการดำเนิน โครงการ แต่ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนิน โครงการกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ โดยทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้มีการสำ รวจความพึง พอใจของผู้เข้าร่วมโครงการต่อการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษาในภาคใต้ไม่มีการประเมินก่อน และหลังการดำเนินโครงการในเรื่อง ความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อน และหลังการดำเนินโครง การ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



กรุงเทพมหานคร



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง)

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของกรุงเทพมหานคร



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงปริมาณ มีรายละเอียด
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๖๑-๑ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ(เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) กรุงเทพมหานคร

ลำดับ	ด้านต่างๆในการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2556	Mean	SD	ระดับ
1	การประเมินโครงการด้านสภาวะแวดล้อม	4.06	0.55	ดี
2	การประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า	4.45	0.30	ดี
3	การประเมินโครงการด้านกระบวนการ	4.08	0.56	ดี
4	การประเมินโครงการด้านผลผลิต	3.93	0.59	ดี
รวมผลการประเมินโครงการ		4.13	0.52	ดี

จากตารางที่ ๖๑-๑ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมิน
มีความเห็นว่าโครงการนี้ จัดอยู่ในระดับดี เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยดังต่อไปนี้ ด้านปัจจัยนำเข้า
(๔.๔๕)ด้านกระบวนการ (๔.๐๘) ด้านสภาวะแวดล้อม (๔.๐๖) และ ด้านผลผลิต (๓.๙๓)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๑-๒ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) กรุงเทพมหานคร ด้านสภาพแวดล้อมจำแนกในแต่ละเรื่องดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านสภาพแวดล้อม	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	4.50	1.00	เห็นด้วยมาก
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	4.00	1.41	เห็นด้วยมาก
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	4.00	0.00	เห็นด้วยมาก
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	3.75	0.50	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านสภาพแวดล้อม		4.06	0.55	ระดับดี

จากตารางที่ ๖๑-๒ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านสภาพแวดล้อม เจ้าหน้าที่มีความเห็นว่าโครงการนี้ มีสภาพแวดล้อม จัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า ทุกเรื่อง ของด้านสภาพแวดล้อมเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ โครงการนี้เป็นโครงการที่สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน (๔.๕๐)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๑-๓ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) กรุงเทพมหานคร ด้านปัจจัยนำเข้าจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านปัจจัยนำเข้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	4.75	0.50	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	4.75	0.50	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.75	0.50	เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	4.25	0.50	เห็นด้วยมาก
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	3.75	1.25	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านปัจจัยนำเข้า		4.45	0.30	ระดับดี

จากตารางที่ ๖๑-๓ ผลการประเมินโครงการรณรงค์ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านปัจจัยนำเข้า เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีปัจจัยนำเข้าจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านปัจจัยนำเข้าเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมากอย่างยิ่ง ทั้งเรื่อง จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ (๔.๗๕) เรื่อง งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม (๔.๗๕) และเรื่อง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม (๔.๗๕) ยกเว้น เรื่อง อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม (๔.๒๕) และเรื่อง วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก (๓.๗๕)ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๑-๔ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) กรุงเทพมหานคร ด้านกระบวนการจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านการบวนการ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	3.00	0.81	เห็นด้วยปานกลาง
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.50	0.57	เห็นด้วยมาก
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	4.75	0.50	เห็นด้วยมากอย่างยิ่ง
5	มีการติดตามกำกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	4.25	0.50	เห็นด้วยมาก
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านการบวนการ		4.08	0.56	ระดับดี

จากตารางที่ ๒๑-๔ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านการบวนการ เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีกระบวนการจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านการบวนการเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก ยกเว้น เรื่อง การศึกษาสภาพปัญหา และความต้อการของผู้เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๐๐) และเรื่อง การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก อย่างยิ่ง (๔.๑๙)



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๑-๕ แสดงค่าเฉลี่ยผลการประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) กรุงเทพมหานคร ด้านผลผลิต การจำแนกในแต่ละเรื่องได้ดังนี้

ลำดับ	เรื่องต่างๆในด้านผลผลิต	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	3.50	1.29	เห็นด้วยปานกลาง
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	4.25	0.50	เห็นด้วยมาก
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	4.00	0.81	เห็นด้วยมาก
รวมผลการประเมินโครงการด้านผลผลิต		3.93	0.59	ระดับดี

จากตารางที่ ๖๑-๕ ผลการประเมินโครงการ ฯ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ประเมินด้านผลผลิต เจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นว่าโครงการนี้มีผลผลิตจัดอยู่ใน ระดับดี เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เกือบทุกเรื่อง ของด้านผลผลิตเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยมาก โดยเรื่องที่เห็นด้วยมากกว่าเรื่องอื่น คือ ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ (๔.๒๕) ยกเว้น เรื่อง หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ เห็นด้วยปานกลาง (๓.๕๐)



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ดำเนินโครงการ (เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่ง) เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินโครงการ

กรุงเทพมหานคร

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้ดำเนินโครงการ อันประกอบด้วย ด้านต่อไปนี้

- ๑) ด้านการวางแผน ๒) ด้านการจัดโครงสร้างของงาน ๓) ด้านการใช้บุคลากร ๔) ด้านการสั่งการ ๕) ด้านการควบคุม และ ๖) กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ด้านการวางแผน

ทุกพื้นที่ที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานคร มีคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของกลุ่มวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ๗ คน มีผู้รับผิดชอบหลัก ๑-๓ คน มีการจัดประชุมคณะทำงานทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน มีการกำหนดเป้าหมายผู้ที่เข้าร่วมโครงการซึ่งเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา รองลงมาคือ ธุรกิจเอกชน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และประชาชนทั่วไป บางพื้นที่มีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ถูกควบคุมความประพฤติ ตีในคดีจราจร มีการกำหนดเกณฑ์สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการที่คล้ายคลึงกันในแต่ละพื้นที่ที่ทำการศึกษา โดยผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้ขับขี่และใช้รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการอบรมจากโครงการ

ด้านการจัดโครงสร้างของงาน

ทุกพื้นที่ที่ทำการศึกษามีการแบ่งหน้าที่งานและความรับผิดชอบทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ มีการจัดลำดับขั้นตอนของงาน เพื่อกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงาน กำหนดการจัดวัน เวลา และสถานที่ ตลอดจนวิทยากรล่วงหน้า



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านการใช้บุคลากร

บุคลากรหลักคือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการ ซึ่งมีงานประจำอยู่แล้วและมีภารกิจ หลายด้าน เมื่อมีโครงการนี้เพิ่มขึ้นมาจึงทำให้มีบุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการ ต้องใช้เจ้าหน้าที่เข้ามาช่วย บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะในบางกิจกรรม เช่น การติดต่อประสานงาน อาจไม่ชำนาญในทุกกิจกรรม ของโครงการ โดยเฉพาะงานบางอย่างที่จำเป็นต่อ ้งใช้ในโครงการนี้ เช่น งานฝึกอบรมซึ่งต้องใช้วิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ จึงทำให้ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น

ด้านการสั่งการ

มีการมอบหมายงานในขณะทำงานอย่างเป็นทางการ โดยมีคำสั่งแต่งตั้งมอบหมายหน้าที่ และความรับผิดชอบ และมีการติดต่อสื่อสารทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การติดต่อสื่อสารอย่างเป็นทางการนั้นจะเป็นหนังสือราชการทั้งภายในและภายนอก ส่วนการติดต่อสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการนั้น คือ การติดต่อสื่อสารด้วยวาจา หน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทน จำหน่ายรถจักรยานยนต์ ทั้ง Honda และ Yamaha และเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีหัวหน้ากลุ่มงานวิชาการ ขนส่งเป็นผู้สั่งการและตัดสินใจ

ด้านการควบคุม

พื้นที่ที่ศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีการตรวจติดตามอย่างเป็นทางการ มีการตรวจติดตามความก้าวหน้าของงาน และตรวจสอบผลปฏิบัติงาน เฉพาะส่วนของการมอบหมวกนิรภัยว่า ได้มอบตามจำนวนเป้าหมายหรือไม่ แต่ขาดการตรวจติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้าร่วมโครงการหลังโครงการเสร็จสิ้น ส่วนใหญ่พื้นที่ที่ศึกษาขาดการประเมินโครงการ จึงไม่มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อใช้ในการปรับปรุงงาน มีข้อมูลย้อนกลับเฉพาะเรื่องคุณภาพหมวก

กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

ทุกพื้นที่ที่ศึกษามีการจัดกิจกรรมการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก โดยเน้นรูปแบบการให้ความรู้ ด้านกฎจราจร และการขับขี่ปลอดภัย บางพื้นที่ที่ทำการศึกษา มีการเล่นเกมสอดแทรก มีการฉายวิดีโอ ตอบคำถาม การจัดกิจกรรมมีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้เงื่อนไขการมอบหมวกนิรภัย คือ มอบให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมเท่านั้น



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ

โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ของกรุงเทพมหานคร



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

❶ ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม *กรุงเทพมหานคร*

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน *กรุงเทพมหานคร* จำนวนรวมทั้งหมด ๖๑ คน ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด มีลักษณะดังต่อไปนี้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๑ ลักษณะส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้าร่วมกิจกรรม กรุงเทพมหานคร

ลักษณะส่วนบุคคล			
① เพศ	จำนวน	ร้อยละ	
1.ชาย	43	70.49	กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศ ชาย คิดเป็นร้อยละ 70.49
2.หญิง	18	29.51	
② อายุ	Mean	SD	
อายุเฉลี่ย / SD	21.41	8.54	กลุ่มตัวอย่าง มี อายุเฉลี่ย 21.41 ปี อายุต่ำสุด 13 ปี อายุสูงสุด 50 ปี
อายุต่ำสุด / สูงสุด	13/50		
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	17	27.87	กลุ่มตัวอย่าง จบ หรือ กำลังศึกษา ในระดับ มัธยมศึกษา ปลาย / ปวช. และ ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.82 และ 27.87 ตามลำดับ
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	31	50.82	
3. อนุปริญญา/ปวส.	4	6.56	
4.ปริญญาตรี	9	14.75	
5. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.00	
6. อื่นๆ	0	0.00	
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	
1. นักเรียน/นักศึกษา	42	68.85	กลุ่มตัวอย่าง มี อาชีพ นักเรียน / นักศึกษา และ พนักงานบริษัท /เอกชน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 68.85 และ 16.13 ตามลำดับ
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	7	11.48	
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	12	19.67	
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	0	0.00	
5. เกษตรกรรม/ประมง	0	0.00	
6. อื่นๆ	0	0.00	
⑤ สถานะภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ	
1. โสด	49	80.33	กลุ่มตัวอย่างมี สถานะภาพ โสด มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 80.33 รองลงมา มี สถานะภาพ คิดเป็นร้อยละ 16.39
2. สมรส	10	16.39	
3. อื่นๆ	2	3.28	



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมของโครงการ ฯ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน กรุงเทพมหานคร
ตารางที่ ๖๒-๐๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรม ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม ในกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
๑ สถานที่จัดกิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานศึกษา	41	67.21
2. สถานที่ราชการ	0	0.00
3. ที่ทำการขนส่ง	4	6.56
4. สถานที่ของเอกชน /โรงงาน/บริษัท	16	26.23
5. อื่นๆ เช่น วัด สมาคม สโมสร	0	0.00
๒ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก	40	65.57
2. อื่นๆ เช่น ครู	21	34.43
๓ พฤติกรรมการสวมหมวกที่ได้รับแจก	จำนวน	ร้อยละ
1. สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์	29	47.54
2. สวมบางครั้งที่ขี่จักรยานยนต์	20	32.79
3. ไม่สวมเลย	12	19.68

จากตารางที่ ๖๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน ส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ใน สถานศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมและที่ทำการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ ๖๗.๒๑ รองลงมาคือ สถานที่ของเอกชน /โรงงาน /บริษัท คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๒๓ ผู้ที่ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ เป็น เจ้าหน้าที่จาก กรมการขนส่งทางบก คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๕๗ และ หลังจากที่ได้รับมอบหมวกนิรภัยแล้ว กลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๕๔ สวมทุกครั้ง หรือเกือบทุกครั้งที่ใช้ขี่จักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ ความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ของ กลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ๒๒-๐๓ ระดับความพึงพอใจ ต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ กรมการขนส่ง
ทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม กรุงเทพมหานคร ใน ภาพรวม

ระดับความพึงพอใจในด้านต่างๆ	Mean	SD	ระดับ
① ด้านกิจกรรม	4.07	0.57	สูง
② ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	3.54	0.80	สูง
③ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	4.10	0.59	สูง
④ ด้านอื่นๆ	3.98	0.59	สูง
รวมทุกๆด้าน	3.92	0.52	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๓ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกใน ภาพรวม อยู่ในระดับสูง (๓.๙๒) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในเรื่องด้านอื่นๆในระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างพึงพอใจ ในด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย และ ด้านกิจกรรม ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ (๔.๑๐) และ (๔.๐๗) ตามลำดับ รองลงมาคือ ด้านอื่นๆ (๓.๙๘) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๔ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *กิจกรรม* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน กรุงเทพมหานคร

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>กิจกรรม</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1.ลักษณะของกิจกรรม	27.87	59.02	11.48	1.64	0.00	4.13	0.67	สูง
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	32.79	40.98	21.31	4.92	0.00	4.02	0.87	สูง
3.ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม	29.51	55.74	14.75	0.00	0.00	4.15	0.65	สูง
4.วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	27.87	45.90	21.31	4.92	0.00	3.97	0.84	สูง
รวมระดับความพึงพอใจ ต่อ <i>กิจกรรม</i>	29.51	50.41	17.21	2.87	0.00	4.07	0.57	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๔ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน *กิจกรรมที่จัดในโครงการฯ* อยู่ในระดับสูง (๔.๐๗) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะ *ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรม* (๔.๑๕) และ *ลักษณะของกิจกรรม* (๔.๑๓) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆในระดับที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *วิธีกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย* (๓.๙๗) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูงมาก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๒-๐๕ ระดับความพึงพอใจต่อต่อต้าน หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการ
สวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน กรุงเทพมหานคร

ระดับความพึงพอใจด้าน หมวกที่ได้รับ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ	31.15	32.79	27.87	8.20	0.00	3.87	0.96	สูง
2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกที่ได้รับ	16.39	31.15	37.70	14.75	0.00	3.49	0.94	สูง
3. คุณภาพของหมวก เช่น ความคงทน	14.75	37.70	34.43	13.11	0.00	3.54	0.91	สูง
4. หมวกที่ได้รับมีความสะดวกสบาย	18.03	40.98	24.59	16.39	0.00	3.61	0.97	สูง
5. หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย	39.34	24.59	27.87	3.28	4.92	3.90	1.12	สูง
6. รูปแบบ สี ความสวยงาม	13.11	19.67	22.95	24.59	19.67	2.82	1.32	ปานกลาง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	21.31	30.74	27.46	14.34	6.15	3.54	0.80	สูง

จากตารางที่ ๖๒-๐๕ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกในด้าน หมวกนิรภัยที่ได้รับแจก อยู่ในระดับสูง (๓.๕๔) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเกือบทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง หมวกที่ได้รับมีความปลอดภัย (๓.๙๐) และ มาตรฐานของหมวกที่ได้รับ (๓.๘๗) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจน้อยกว่า เรื่องอื่นๆคือ เรื่อง รูปแบบ สี ความสวยงาม (๒.๘๒) กลุ่มตัวอย่างพึงพอใจในระดับปานกลาง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๒ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริม
การสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน กรุงเทพมหานคร

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>เจ้าหน้าที่</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความยุติธรรมในวิธีการแจก	32.79	50.82	16.39	0.00	0.00	4.16	0.69	สูง
2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	29.51	50.82	18.03	1.64	0.00	4.08	0.74	สูง
3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส	34.43	49.18	16.39	0.00	0.00	4.18	0.70	สูง
4. ความสามารถในการแก้ปัญหา	19.67	63.93	11.48	4.92	0.00	3.98	0.72	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	29.10	53.69	15.57	1.64	0.00	4.10	0.59	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๒ กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร
จำนวนทั้งหมด ๒๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบกในด้าน *เจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย* อยู่ในระดับสูง (๔.๑๐) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่อง
ต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูงในเกือบทุกๆเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง *ความยิ้มแย้ม
แจ่มใสของเจ้าหน้าที่* (๔.๑๘) กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความยุติธรรม
ในวิธีการแจก* (๔.๑๖) ส่วนเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆ คือเรื่อง *ความสามารถ
ในการแก้ปัญหา* (๓.๙๘) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๒-๐๗ ระดับความพึงพอใจต่อ ต่อด้าน *อื่นๆ* ในโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของ
กรมการขนส่งทางบกของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมใน กรุงเทพมหานคร

ระดับความพึงพอใจด้าน <i>อื่นๆ</i>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	MEAN	SD	ระดับ
1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของ การประชาสัมพันธ์	18.03	59.02	21.31	1.64	0.00	3.93	0.68	สูง
2. ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัด กิจกรรม	31.15	45.90	21.31	1.64	0.00	4.07	0.77	สูง
3. ความเหมาะสมในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวก นิรภัย	21.31	59.02	19.67	0.00	0.00	4.02	0.65	สูง
4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่ ดำเนินกิจกรรม	24.59	45.90	26.23	3.28	0.00	3.92	0.80	สูง
ระดับความพึงพอใจโดยรวม	23.77	52.46	22.13	1.64	0.00	3.98	0.59	สูง

จากตารางที่ ๒๒-๐๗ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ใน กรุงเทพมหานคร
จำนวนทั้งหมด ๖๑ คน มีความพึงพอใจต่อ โครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบกในด้าน *อื่นๆ* อยู่ในระดับสูง (๓.๙๘) และเมื่อพิจารณาความพึงพอใจในเรื่องต่างๆพบว่า กลุ่มตัวอย่าง
ยังคงมีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่อง *ความเหมาะสมของสถานที่ที่จัดกิจกรรม* (๔.๐๗) กลุ่มตัวอย่าง
มีความพึงพอใจสูงกว่าเรื่องอื่นๆ รองลงมาคือเรื่อง *ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบ
หมวกนิรภัย* (๔.๐๒) ส่วนเรื่องในกลุ่มตัวอย่าง อย่างมีความพึงพอใจ น้อยกว่าเรื่องอื่นๆคือเรื่อง *ความเหมาะสม
ของวัน และเวลาที่ดำเนินกิจกรรม* (๓.๙๕) แต่ยังคงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้เข้าร่วมโครงการ เซึ่งคุณภาพ มีรายละเอียดดังนี้

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ

กรุงเทพมหานคร

ในการประเมินการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะผู้วิจัยทำการประเมินกระบวนการในเชิงคุณภาพสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ
- ๒) ด้านการจัดกิจกรรม
- ๓) ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย
- ๔) ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ
- ๕) ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ
- ๖) ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม
- ๗) ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย และ ๘) ข้อเสนอแนะ

ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการผ่านสื่อที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายโดยกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาจะผ่านทางสถาบันการศึกษา โดยผ่านทางครู /อาจารย์ หน่วยงานราชการ และโรงงาน ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่าการทำการประชาสัมพันธ์ทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ

ด้านการจัดกิจกรรม

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นว่ากิจกรรมน่าสนใจ รูปแบบของกิจกรรมมีการฝึกอบรมให้ความรู้ที่เน้นในด้านกฎหมาย ด้านการขับขี่ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ด้านการดูแลรักษาจักรยานยนต์ ซึ่งผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่ามีประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตและเสนอว่าควรให้ความรู้เรื่องผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และสอนเรื่องการป้องกันตัวเองขณะล้ม หรือเชิญมูลนิธิร่วมกตัญญูมาบรรยายเรื่องอุบัติเหตุให้ฟัง

ด้านการเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่าการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมเพราะเน้นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งส่วนใหญ่เลือกจากกลุ่มคนที่มีรายได้น้อยและเป็นผู้ที่มีความต้องการใช้หมวกนิรภัยจริง ผู้ร่วมโครงการเสนอแนะว่าควรจัดโครงการนี้ อีกเนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บางคนติดภารกิจไม่สามารถเข้าร่วมได้และไม่ได้รับหมวก



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านสถานที่ในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการมีความเหมาะสม เพราะสถานที่มีความกว้างขวาง รองรับกลุ่มเป้าหมายได้ และง่ายต่อการเดินทาง และดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่กลุ่มเป้าหมายทำงานหรือศึกษาอยู่ ผู้เข้าร่วมที่เป็นสถานศึกษาเสนอว่าควรหลีกเลี่ยงการจัดกิจกรรมโครงการในวันอาทิตย์หรือวันหยุด

ด้านช่วงเวลาในการจัดโครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความเห็นว่า ระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย โดยใช้เวลาเพียง ๑ วัน ซึ่งถือว่าไม่รบกวนเวลาในการใช้ชีวิตประจำวัน แต่บางกลุ่มเสนอว่าจัดเพียงครึ่งวันก็เพียงพอ

ด้านบุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

บุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกลุ่มวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ วิทยากรจากบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งแต่ละท่านมีความรู้ความสามารถเฉพาะทาง สื่อสารกับผู้ฟังได้ดี ให้ความรู้และอุปกรณ์ได้ดี

ด้านลักษณะของหมวกนิรภัย

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่มอบในแต่ละพื้นที่นั้น ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่มีความเห็นว่าลักษณะของหมวกไม่เหมาะสมกับผู้ที่ได้รับ โดยผู้ได้รับหมวกนิรภัยมีความเห็นว่า ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะกับผู้ที่ได้รับ มีความตื้นมากเกินไป คุณภาพของหมวกนิรภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร เช่น กระจก ฝ้ามัว และเป็นรอยได้ง่าย ไม่มีฟิล์มกันแดดที่กระจก วัสดุที่ใช้ของหมวกนิรภัยไม่ทนทาน และกระบังหน้าไม่มีล็อก เป็นต้น ผู้เข้าร่วมโครงการเสนอว่าควรมอบหมวกที่มีคุณภาพเป็นหมวกชนิดเต็มใบ เจาะรูที่หูให้มีขนาดกว้างขึ้นเพื่อการได้ยินที่ดี มีแถบสะท้อนแสงตอนกลางคืน และตัวล็อกหมวกต้องมีคุณภาพดี ผู้เข้าร่วมโครงการบางกลุ่มพึงพอใจในเรื่องสีของหมวกนิรภัยแต่บางกลุ่มไม่พึงพอใจ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับช่วงอายุของกลุ่มเป้าหมาย

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมโครงการเห็นด้วยกับโครงการนี้ และมีความเห็นว่าควรจัดโครงการนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่อยากให้ปรับปรุงคุณภาพของหมวกนิรภัยถ้ามีการดำเนินโครงการต่อไป กรมการ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ขนส่งควรมีการจัดวันขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยโดยให้ทุกคนสวมหมวกนิรภัย ขับขี่ตามเส้นทางต่างๆ เพื่อให้เยาวชนเห็นตัวอย่างและปฏิบัติตามโดยเป็นการสร้างกระแส

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

โครงการ

“การศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์”

ทั้งในงานวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ของกรุงเทพมหานคร



โครงการ
“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



แบบประเมินโครงการสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ

คำชี้แจง แบบสำรวจนี้จัดทำขึ้นเพื่อ ประเมินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้จัดทำจะเก็บข้อมูลไว้เป็นความลับ ไม่มีการเปิดเผยเป็นรายบุคคล
แบบสำรวจประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้เข้าร่วมโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ
กรมการขนส่งทางบก

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

① เพศ (1) ชาย (2) หญิง

② อายุ.....ปี ③ ท่านอาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอ/จังหวัดใด

④ สถานภาพ (1) โสด (2) สมรส (3) อื่นๆ (โปรด
ระบุ).....

⑤ ระดับการศึกษา

- (1) ประถมศึกษา (2) มัธยมศึกษาตอนต้น (3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
 (4) ปวส./อนุปริญญา (5) ปริญญาตรี (6) สูงกว่าปริญญาตรี
 (7) อื่นๆ.....

⑥ อาชีพ

- (1) รัฐบาล/รัฐวิสาหกิจ/จนท.รัฐ (2) ธุรกิจส่วนตัว (3) เกษตรกรรม
 (4) นักเรียน/นักศึกษา/เยาวชน (5) พนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง/ลูกจ้าง
 (6) อื่นๆ

⑦ สถานที่ที่ได้รับมอบหมวกนิรภัย จังหวัด.....

⑧ ใครเป็นผู้ดำเนินการมอบหมวกนิรภัย 1. เจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก 2. อื่นๆ เช่น ครู.....

⑨ ท่านสวมหมวกที่ได้รับมอบบ่อยแค่ไหน

- (1) สวมทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้ง (2) สวมบางครั้ง (3) ไม่สวมเลย



โครงการ
“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจต่อโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่ง
ทางบก

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความพึงพอใจของท่าน

ท่านมีความพึงพอใจในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
• ด้านกิจกรรม 1. ลักษณะของกิจกรรม 2. ผู้ดำเนินกิจกรรม 3. ความรู้ที่ได้รับจากการร่วมกิจกรรม 4. วิธีการกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย					
• ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก 1. มาตรฐานของหมวกนิรภัย 2. ขนาดและน้ำหนักของหมวกนิรภัย 3. คุณภาพของหมวกนิรภัย เช่น ความทนทาน 4. ความสะดวกสบายเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย 5. ความปลอดภัยเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย 6. รูปแบบ สี ความสวยงาม					
• ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย 1. ความยุติธรรมในวิธีการแจกหมวกนิรภัย 2. ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม 3. ความยิ้มแย้มแจ่มใส 4. ความสามารถแก้ไขปัญหา					
• ด้านอื่นๆ 1. ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์ 2. สถานที่จัดกิจกรรมมีความเหมาะสม 3. ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย 4. ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่จัดกิจกรรม					

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

① ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กรุงเทพมหานคร

ลักษณะกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสำรวจจำนวนทั้งหมด ๒๕๐ ราย จำแนกตามภาคดังนี้ ตารางที่ ๒๓-๐๑ จำนวนและร้อยละกลุ่มที่ตอบแบบสำรวจจำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	กทม.	
	จำนวน	ร้อยละ
① เพศ		
1. ชาย	175	70.00
2. หญิง	75	30.00
② อายุ	Mean	SD
อายุเฉลี่ย / SD	25.04	10.33
อายุต่ำสุด / สูงสุด	15/60	
③ ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	28	11.20
2. มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	55	22.00
3. อนุปริญญา/ปวส.	19	7.60
4. ปริญญาตรี	143	57.20
5. สูงกว่าปริญญาตรี	5	2.00
④ อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียน/นักศึกษา	122	48.80
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	7	2.80
3. พนักงานบริษัท/เอกชน	48	19.20
4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	51	20.40
5. เกษตรกรรม/ประมง	0	0.00
6. อื่นๆ	22	8.80
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Mean	SD
รายได้เฉลี่ย / SD	11041.24	11600.53
รายได้ต่ำสุด / สูงสุด	1000/10000	
⑥ สถานะการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ได้ศึกษา	81	43.09
2. กำลังศึกษา	107	56.91



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๖๓-๐๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร ที่ทำการสำรวจ จ.กรุงเทพมหานคร จำนวนรวมทั้งหมด ๒๕๐ คน เป็น เพศ ชาย มากกว่า หญิง คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๐๐ และ ๓๐.๐๐ ตามลำดับมี อายุเฉลี่ย ๒๕.๐๔ ปี อายุต่ำสุด ๑๕ ปี อายุสูงสุด ๖๐ ปี กำลังศึกษา ในระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๒๐ กลุ่มตัวอย่าง เป็น นักเรียน/นักศึกษา มากที่สุดคิด เป็นร้อยละ ๔๘.๘๐ มีรายได้เฉลี่ย ๑๑,๐๔๑.๒๔ บาท รายได้ต่ำสุด ๑,๐๐๐ บาท/เดือน รายได้สูงสุด ๑๐๐,๐๐๐ บาท /เดือน

ส่วนกลุ่มนักศึกษาและเยาวชนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ๑๘๘ คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในระบบ จำนวน ๑๐๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๙๑ และเป็นผู้ที่ไม่ได้ศึกษา จำนวน ๘๑ คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๐๙

๒ ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ๒๓-๐๒ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง				
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ		จำนวน	ร้อยละ	
1. เป็นเจ้าของเอง		154	61.60	
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ		96	38.40	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย		124	49.60	
2. มีผู้ซ้อนท้าย		126	50.40	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ซ้อนท้ายโดยเฉลี่ย 1.11คน (SD= 0.36) ต่ำสุด = 1 คน สูงสุด=3 คน 				
③ ประสิทธิภาพการขับขี่	Mean	SD	Min	Max
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนปีที่ขับขี่ 	8.60	8.45	1	50
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล		จำนวน	ร้อยละ	
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ		176	70.40	
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ		74	29.60	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 1.54 ครั้ง (SD= 0.75) ต่ำสุด = 1 ครั้ง สูงสุด= 4 ครั้ง 				
⑤ ขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่		จำนวน	ร้อยละ	
1. ต่ำกว่า 100 ซีซี		12	4.80	
2. 100 ซีซี		40	16.00	
3. 110 ซีซี		68	27.20	
4. 125 ซีซี		110	44.00	
5. มากกว่า 125 ซีซี		20	8.00	

จากตารางที่ ๒๓-๐๒ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน มีลักษณะเป็น *เจ้าของรถ* มากกว่าที่ *ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ* คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๖๐ และ ๓๘.๔๐ ตามลำดับ การขับขี่ในลักษณะมีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๔๐ และ ๔๙.๖๐ ตามลำดับ โดยมี *ผู้ซ้อนท้ายเฉลี่ย* ๑.๑๑ คน สูงสุด ๓ คน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ใน กรุงเทพมหานคร มี *ประสิทธิภาพการขับขี่* โดยเฉลี่ย ๘.๖๐ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๕๐ ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ *ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ* คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๔๐ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑.๕๔ ครั้ง ต่ำสุด ๑ ครั้ง สูงสุด ๔ ครั้ง *ขนาดของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่* เป็นขนาด ๑๒๕ ซีซี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๐๐ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซี มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๘๐



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วไปมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๒๓-๐๓ พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง		
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่จักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. รับส่งคนในครอบครัว	51	20.40
2. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	156	62.40
3. ใช้ประกอบอาชีพ	28	11.20
4. อื่นๆ	15	6.00
② ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติใน 1 วัน	จำนวน	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 กม.	21	8.40
2. 1- 2 กม.	67	26.80
3. 2 – 5 กม.	63	25.20
4. มากกว่า 5 กม.	99	39.60
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	22	8.80
2. 30 - 60 กม./ ชม.	105	42.00
3. 61 - 90 กม./ ชม.	86	34.40
4. มากกว่า 90 กม./ ชม.	37	14.80
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	132	52.80
2. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	68	27.20
3. ถนนในหมู่บ้าน	50	20.00
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เป็นคนahunหันปล้นแล้ว	117	46.80
2. เป็นคนahunหันปล้นแล้ว	133	53.20



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๐๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน มีพฤติกรรมการขับขี่ดังต่อไปนี้ มี วัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๔๐ รองลงมา รับส่งคนในครอบครัว และ ใช้ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๔๐ และ ๑๑.๒๐ ตามลำดับ **ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๕ กม.** มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๙.๖๐ รองลงมา ๑ - ๒ กม.คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๐ **ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม.** มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๐๐ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๔๐ **พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน** มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๒.๘๐ รองลงมาคือ ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๐

ส่วนอุปนิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างใน กรุงเทพมหานคร พบว่าเป็นผู้ที่มีอุปนิสัยหุนหันพลันแล่น มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๒๐ และ ๔๖.๘๐ ตามลำดับ

ตารางที่ ๖๓-๐๔ ช่วงเวลาที่ขับขี่โดยปกติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

⑤ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่จักรยานยนต์โดยปกติขับขี่โดยปกติ	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลา 06.01 - 09.00 น.	141	20.74
2. เวลา 09.01 - 12.00 น.	84	12.35
3. เวลา 12.01 - 13.00 น.	56	8.24
4. เวลา 13.01 - 16.00 น.	62	9.12
5. เวลา 16.01 - 18.00 น.	136	20.00
6. เวลา 18.01 - 21.00 น.	118	17.35
7. เวลา 21.01 - 24.00 น.	59	8.68
8. เวลา 24.01 - 06.00 น.	24	3.53

จากตารางที่ ๖๓-๐๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน มีพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ และ ช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๗๔ และ ๒๐.๐๐ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๓.๕๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร
ตารางที่ ๖๓-๐๕ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง		
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. เป็นของผู้ขับขี่เอง	213	85.20
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	37	14.80
② ชนิดของหมวกที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบปิดเต็มหน้า	62	24.80
2. แบบเต็มใบ	123	49.20
3. แบบครึ่งใบ	65	26.00
③ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่เคย	135	54.00
2. เคย	115	46.00
2.1 เคย 1 ครั้ง	40	34.78
2.2 เคย 2 ครั้ง	32	27.83
2.3 เคย 3 ครั้ง	11	9.57
2.4 เคยมากกว่า 3 ครั้ง	32	27.83

จากตารางที่ ๖๓-๐๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๕.๒๐ ชนิดของหมวกที่สวม แบบเต็มใบ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๙.๒๐ รองลงมา คือ แบบครึ่งใบ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๐๐ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่า เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๐๐ และ ๔๖.๐๐ ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ ๑ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๗๘ รองลงมาคือ เคย ๒ ครั้ง และ เคยมากกว่า ๓ ครั้ง มีสัดส่วนเท่ากันคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๓



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๐๖ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
กรุงเทพมหานคร

④ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ดังนี้		
4.1 เมื่อมีฝนตก	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	12	4.80
2. สวมบางครั้ง	41	16.40
3. สวมทุกครั้ง	197	78.80
4.2 เมื่อตีมีสุมรา	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	20	8.00
2. สวมบางครั้ง	57	22.80
3. สวมทุกครั้ง	173	69.20
4.3 เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	3	1.20
2. สวมบางครั้ง	26	10.40
3. สวมทุกครั้ง	221	88.40
4.4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สวม	4	1.60
2. สวมบางครั้ง	50	20.00
3. สวมทุกครั้ง	196	78.40

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน
มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๘.๘๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๘๐
- **เมื่อตีมีสุมรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๙.๒๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘.๐๐
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๘.๔๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๒๐
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๘.๔๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑.๖๐

โดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่าง *ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขับขี่* จะมี สัดส่วนมากกว่า กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๕ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่

กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ๖๓-๐๗ ข้อมูลด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่

กรุงเทพมหานคร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย		
① การตั้งด่านตรวจในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มี	111	44.40
2. มี	139	55.60
• จำนวนแห่งของด่านโดยเฉลี่ยต่อวัน/SD	1.76/0.88	
• ต่ำสุด/สูงสุด	1/7	
② การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ที่ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
1. มีมาก	38	15.20
2. มีปานกลาง	173	69.20
3. ไม่มี	39	15.60
③ ผลของการรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
1. มีผลมาก	50	20.00
2. มีผลปานกลาง	136	54.40
3. ไม่มีผล	64	25.60

จากตารางที่ ๖๓-๐๗ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน มีร้อยละ ๕๕.๖๐ สัดส่วนที่ เห็นการตั้งด่านตรวจการในพื้นที่ที่ขับขี่ และโดยเฉลี่ยจะเห็นด่านตรวจ ๑.๗๖ ด่านต่อวันโดยกลุ่มตัวอย่างจะพบด่านตรวจสูงสุดถึง ๗ ด่านต่อวัน นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๖๙.๒๐ จะพบเห็น การรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย ใน พื้นที่ที่ขับขี่ ในระดับปานกลาง และ การรณรงค์ต่อการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการ สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ใน ระดับปานกลาง เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๔๐ รองลงมาคือ ไม่มีผลต่อการสวมหมวก คิดเป็น ร้อยละ ๒๕.๖๐ ซึ่งใกล้เคียงกับกลุ่มที่มีผลมากที่สุดส่วนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๐๐



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๖ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร
ตารางที่ ๖๓-๐๘ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

ความรู้ในเรื่องต่อไปนี้	ร้อยละของผู้มีความรู้			
	มี ความรู้	ไม่มี ความรู้		
01. กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย	45.60	54.40		
02. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	84.00	16.00		
03. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ซ้อนท้าย หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	75.20	24.80		
04. ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	75.20	24.80		
05. กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	86.00	14.00		
06. บุคคลที่เป็น เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใดไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	62.40	37.60		
07. ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	84.40	15.60		
08. กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) แบบปิดเต็มหน้า 2) แบบเต็มใบ 3) แบบครึ่งใบ	77.60	22.40		
09. หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	66.00	34.00		
10. การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	12.00	88.00		
รวม	66.84	33.16		
	Mean	SD	Min	Max
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง (คะแนน 10 คะแนน)	6.68	1.48	1	9

จากตารางที่ ๖๓-๐๘ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ โดยมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย ในระดับ สูง (๖.๖๘) เมื่อพิจารณาในรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจ เกือบทุกข้อ ยกเว้น เรื่อง กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ซ้อนท้าย ต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย และ การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น โดยกลุ่ม ตัวอย่างที่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย มีสัดส่วน น้อยกว่า กลุ่มที่ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ อย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร
ตารางที่ ๖๓-๐๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม	สวม บางครั้ง	สวม ทุกครั้ง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	1.20	49.60	49.20
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	17.60	52.40	30.00
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	16.00	47.60	36.40
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	1.60	25.20	73.20
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	2.00	32.00	66.00
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	4.40	46.80	48.80
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	6.80	37.60	55.60
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	6.40	34.80	58.80
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	6.00	31.20	62.80
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	0.00	17.20	82.80

จากตารางที่ ๖๓-๐๙ กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน กลุ่มตัวอย่าง ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ จะมีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ ไม่สวม มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรมการและความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๘ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร
ตารางที่ ๖๓-๑๐ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ กรุงเทพมหานคร

ระดับความตระหนักเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้	Mean	SD	ระดับ
01. ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย	3.59	0.88	สูง
02. ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย	3.24	1.01	ปานกลาง
03. ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก	3.85	0.83	สูง
04. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก	3.12	1.14	ปานกลาง
05. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ	2.85	1.12	ปานกลาง
06. ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน	2.97	1.16	ปานกลาง
07. ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกตึกสูงหลายชั้น	3.96	0.88	สูง
08. ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิการ ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ	4.18	0.86	สูง
09. ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มี ความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	4.19	0.89	สูง
10. ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	4.16	0.82	สูง
11. ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	4.14	0.85	สูง
12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	4.04	0.83	สูง
13. ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	2.82	0.98	ปานกลาง
14. ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย	2.70	1.16	ปานกลาง
15. ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ	2.76	1.14	ปานกลาง
รวม	3.50	0.45	สูง



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



จากตารางที่ ๖๓-๑๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด ๒๕๐ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๖๖) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๒ กลุ่มเรื่องตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๘ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อย ดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความตระหนักถึงความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีความรุนแรงมากกว่าการสวมหมวก
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น พิการ ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และเกิดอุบัติเหตุ
- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น
- ความเห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก ปานกลาง มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๑) ระดับความรู้ เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๖๓-๑๑ ระดับความรู้เกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร			
	Mean	SD	ระดับ	
① เพศ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0846)
1. ชาย	6.77	1.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างทั้ง เพศ ชาย และ หญิง มีความรู้ในระดับสูง ที่ใกล้เคียงกัน
2. หญิง	6.49	1.34	สูง	
② อายุ				มีความสัมพันธ์กับความรู้ระดับต่ำ 0.1924
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	6.92	1.57	สูง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ น้อยกว่าเท่ากับ 20 มีความรู้ สูงกว่า ช่วงอายุอื่นๆ ในระดับสูง ยกเว้น ช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี อยู่ในระดับปานกลาง
2. 21 - 30	6.69	1.36	สูง	
4. มากกว่า 30	6.10	1.41	ปานกลาง	
③ ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0983)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	6.54	1.53	สูง	กลุ่มตัวอย่างทุกช่วงการศึกษา มีความรู้ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา.	6.50	1.67	สูง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	6.80	1.36	สูง	
④ อาชีพ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.1164)
1. นักเรียน/นักศึกษา	6.84	1.32	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีความรู้ สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ แต่มีสัดส่วนใกล้เคียงกับกลุ่ม ค้าขาย/เกษตรกรรม/อื่นๆ ในระดับสูง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	6.40	1.47	ปานกลาง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	6.64	1.70	สูง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				มีความสัมพันธ์กับความรู้ระดับต่ำ 0.2691
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	6.90	1.66	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีความรู้สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ในระดับ สูง ยกเว้นกลุ่ม มากกว่า 10,000 บาท อยู่ในระดับปานกลาง
2. 5,001 – 10,000	6.98	1.31	สูง	
3. มากกว่า 10,000	6.08	1.32	ปานกลาง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ (0.0266)
1. ไม่ได้ศึกษา	6.86	1.63	สูง	กลุ่มตัวอย่างเยาวชนที่ ไม่ได้ศึกษา และ กลุ่มที่กำลังศึกษา มีความรู้ใกล้เคียงกันในระดับ สูง
2. กำลังศึกษา	6.79	1.36	สูง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-8.00 น้อยมาก 2.81-4.60 น้อย 4.61-6.40 ปานกลาง 6.41-8.00 สูง 8.21-10.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



10 ระดับความตระหนัก ใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะต่างๆ

ตารางที่ ๖๓-๑๒ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม ลักษณะส่วนบุคคล

ลักษณะส่วนบุคคล	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร			
	Mean	SD	ระดับ	
① เพศ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1400
1. ชาย	3.46	0.43	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่าง เพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูงกว่า เพศ ชาย
2. หญิง	3.60	0.50	สูง	
② อายุ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2091
1. น้อยกว่าเท่ากับ 20	3.39	0.38	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ มากกว่า 30 ปี มีความตระหนักสูงกว่า ช่วงอายุ อื่นๆ โดย มีความตระหนักในระดับสูง
2. 21 - 30	3.58	0.48	สูง	
4. มากกว่า 30	3.59	0.49	สูง	
③ ระดับการศึกษา				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1192)
1. ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น	3.42	0.46	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างทุกระดับการศึกษา มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. มัธยมศึกษาปลาย-อนุปริญญา	3.45	0.39	ปานกลาง	
3. ปริญญาตรีขึ้นไป	3.55	0.48	สูง	
④ อาชีพ				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1418
1. นักเรียน/นักศึกษา	3.49	0.43	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่เป็น เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน มีความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ โดย มีความตระหนักในระดับสูง
2. เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน	3.62	0.42	สูง	
3. ค้าขาย/ เกษตรกรรม/อื่นๆ	3.44	0.51	ปานกลาง	
⑤ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1298)
1. น้อยกว่าเท่ากับ 5,000	3.45	0.43	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่าง ทุกช่วงรายได้ มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. 5,001 – 10,000	3.48	0.45	ปานกลาง	
3. มากกว่า 10,000	3.59	0.47	สูง	
⑥ สถานะการศึกษา(เฉพาะเด็ก)				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0101)
1. ไม่ได้ศึกษา	3.47	0.45	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ กำลังศึกษา และ กลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา มีความตระหนักใกล้เคียงกัน ในระดับปานกลาง
2. กำลังศึกษา	3.48	0.40	ปานกลาง	

หมายเหตุ ระดับ 1.00-1.50 น้อยมาก 1.51-2.50 น้อย 2.51-3.50 ปานกลาง 3.51-4.50 สูง 4.51-5.00 สูงมาก

ตารางที่ ๖๓-๑๓ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร			
① ลักษณะความเป็นเจ้าของ	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0983)
5. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.56	0.47	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่เป็น เจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของรถ มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
6. เป็นเจ้าของ	3.47	0.44	ปานกลาง	
② เกี่ยวกับการขับขี่ที่มีผู้ซ้อนท้าย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0477)
3. ไม่มีผู้ซ้อนท้าย	3.53	0.48	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ไม่มีผู้ซ้อนท้าย และกลุ่ม มีผู้ซ้อนท้าย มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
4. มีผู้ซ้อนท้าย	3.48	0.43	ปานกลาง	
③ ประสบการณ์การขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1280)
1. ไม่เกิน 3 ปี	3.45	0.43	ปานกลาง	ทุกกลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. 4-5 ปี	3.51	0.46	สูง	
3. มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	3.58	0.47	สูง	
④ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจนต้องเข้าโรงพยาบาล	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0869)
1. ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.53	0.46	สูง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ ไม่เคย และ กลุ่มที่ เคย เกิดอุบัติเหตุ มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.44	0.44	ปานกลาง	
⑤ ขนาดเครื่องยนต์ที่ใช้ในการขับขี่	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1181)
6. ต่ำกว่า 110 ซีซี	3.40	0.45	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดต่างๆ มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
7. 110 ซีซี	3.51	0.46	สูง	
8. มากกว่า 110 ซีซี	3.54	0.45	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๑๔ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถ	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร			
	Mean	SD	ระดับ	
① วัตถุประสงค์ในการขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0592)
5. รับส่งคนในครอบครัว	3.53	0.44	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่มี วัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
6. เพื่อไปศึกษา/ทำงาน	3.48	0.44	ปาน กลาง	
7. ใช้ประกอบอาชีพ/อื่นๆ	3.55	0.52	สูง	
② ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน 1 วัน				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1045)
3. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 กม.	3.45	0.47	ปาน กลาง	กลุ่มตัวอย่าง ที่ขับขี่ในระยะทางที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
4. มากกว่า 2 – 5 กม.	3.49	0.44	ปาน กลาง	
7. มากกว่า 5 กม.	3.56	0.45	สูง	
③ ความเร็วโดยปกติที่ใช้ขับขี่				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1310)
5. ต่ำกว่า 30 กม./ ชม.	3.33	0.35	ปาน กลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ด้วยความเร็วที่แตกต่างกัน มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
6. 30 - 60 กม./ ชม.	3.55	0.48	สูง	
7. มากกว่า 60 กม./ ชม.	3.50	0.45	ปาน กลาง	
④ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ				ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1110)
4. ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน)	3.54	0.47	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในพื้นที่ ที่แตกต่างกัน มีความ ตระหนักใกล้เคียงกัน
5. ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท)	3.50	0.46	ปาน กลาง	
6. ถนนในหมู่บ้าน	3.41	0.37	ปาน กลาง	
⑤ อุปนิสัยส่วนตัว				มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.2093
1. ไม่เป็นคนahunหันพันแล่น	3.61	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เป็นคนahunหันพันแล่น มีระดับ ความตระหนัก สูงกว่า กลุ่ม ที่ เป็นคนahunหันพัน แล่น
2. เป็นคนahunหันพันแล่น	3.42	0.39	ปาน กลาง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๑๕ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พฤติกรรมการใช้หมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร			
① ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.0542)
2. ไม่ได้เป็นเจ้าของ	3.45	0.45	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ และ ไม่ใช่เจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. เป็นเจ้าของ	3.51	0.45	สูง	
② ชนิดของหมวกที่สวม	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1414)
1. แบบปิดเต็มหน้า	3.57	0.50	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกแบบ มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. แบบเต็มใบ	3.52	0.45	สูง	
3. แบบครึ่งใบ	3.40	0.41	ปานกลาง	
③ ประวัติการถูกจับกุม	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1162
3. ไม่เคย	3.55	0.49	สูง	กลุ่มตัวอย่างที่ ไม่เคย ถูกจับกุมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก ในระดับสูง ขณะที่กลุ่มที่ เคย ถูกจับกุม มีความตระหนักในระดับปานกลาง
4. เคย	3.45	0.41	ปานกลาง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง
3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๑๖ ระดับความตระหนักเกี่ยวกับ การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตาม พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ

พฤติกรรมการสวมหมวก	*ระดับความตระหนักในการการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร			
① เมื่อมีฝนตก	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1170)
1. ไม่สวม	3.43	0.62	ปานกลาง	ทุกกลุ่มตัวอย่าง เมื่อมีฝนตก มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. สวมบางครั้ง	3.40	0.35	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.53	0.46	สูง	
② เมื่อตี๋มสุรา	Mean	SD	ระดับ	ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนัก (0.1143)
1. ไม่สวม	3.37	0.54	ปานกลาง	ทุกกลุ่มตัวอย่างที่ เมื่อตี๋มสุรา มีความตระหนักใกล้เคียงกัน
2. สวมบางครั้ง	3.46	0.40	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.54	0.46	สูง	
③ เมื่อทราบว่ามีด่านตำรวจ	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1882
1. ไม่สวม	3.31	0.37	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ สวมหมวกทุกครั้ง เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่ม ที่ สวมบางครั้ง มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.26	0.33	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.53	0.46	สูง	
④ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	Mean	SD	ระดับ	มีความสัมพันธ์กับความตระหนักระดับต่ำ 0.1662
1. ไม่สวม	3.22	0.32	ปานกลาง	กลุ่มตัวอย่างที่ สวมหมวกทุกครั้ง เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ ไม่สวมหมวก มีความตระหนักต่ำสุด ในระดับปานกลาง
2. สวมบางครั้ง	3.38	0.42	ปานกลาง	
3. สวมทุกครั้ง	3.54	0.46	สูง	

หมายเหตุ ระดับความตระหนัก 1.00 - 1.50 น้อยมาก 1.51 - 2.50 น้อย 2.51 - 3.50 ปานกลาง 3.51 - 4.50 สูง 4.51 - 5.00 สูงมาก

จากตารางที่ ๖๓-๑๖ พฤติกรรมการสวมหมวกของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับระดับความตระหนักในทุกสถานการณ์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่นๆทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



1.1 พฤติกรรมใน การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตารางที่ ๖๓-๑๗ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	51.43*	49.33	48.57	50.67
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	70.86*	68.00	29.14	32.00
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	61.71	68.00*	38.29	32.00
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	31.43*	16.00	68.57	84.00
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	35.43*	30.67	64.57	69.33
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	48.57	57.33*	51.43	42.67
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	40.57	53.33*	59.43	46.67
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	40.00	44.00*	60.00	56.00
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	38.29*	34.67	61.71	65.33
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	18.29*	14.67	81.71	85.33

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๑๗ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่เป็นเพศชาย มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศหญิง ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน และ เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า เพศชาย



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๑๘ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวม			สวมทุกครั้ง		
	20 ปีลงไป	21 – 30 ปี	31 ปีขึ้นไป	20 ปีลงไป	21-30 ปี	31 ปีขึ้นไป
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	61.00	37.04	61.90*	39.00	62.96	38.10
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	75.00	62.04	78.57*	25.00	37.96	21.43
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	66.00	60.19	66.67*	34.00	39.81	33.33
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	34.00*	23.15	19.05	66.00	76.85	80.95
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	46.00*	25.93	26.19	54.00	74.07	73.81
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	59.00	39.81	61.90*	41.00	60.19	38.10
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	53.00*	33.33	52.38	47.00	66.67	47.62
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ยังง่วงนอน	47.00*	34.26	45.24	53.00	65.74	54.76
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	41.00*	33.33	38.10	59.00	66.67	61.90
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	28.00*	10.19	9.52	72.00	89.81	90.48

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๑๘ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) และเมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น ที่ กลุ่มช่วงอายุมากกว่าหรือเท่ากับ ๓๑ ปี มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มช่วงอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๑๙ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามระดับการศึกษา

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	64.29*	60.81	43.24	35.71	39.19	56.76
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	75.00	86.49*	60.81	25.00	13.51	39.19
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	64.29	67.57*	61.49	35.71	32.43	38.51
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	17.86	36.49*	23.65	82.14	63.51	76.35
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	39.29*	37.84	31.08	60.71	62.16	68.92
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	50.00	62.16*	45.95	50.00	37.84	54.05
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	50.00*	50.00*	40.54	50.00	50.00	59.46
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	39.29	50.00*	37.16	60.71	50.00	62.84
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	46.43*	44.59	31.76	53.57	55.41	68.24
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.43	25.68*	12.16	78.57	74.32	87.84

หมายเหตุ 1* ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น 2* มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. 3* ปริญญาตรีขึ้นไป

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๑๙ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย/ปวช./อนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน และ เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน ที่กลุ่มตัวอย่างระดับการศึกษา ไม่เกินมัธยมศึกษาต้น มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๒๐ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	54.10	36.36	56.16*	45.90	63.64	43.84
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	72.13*	63.64	71.23	27.87	36.36	28.77
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	65.57	54.55	67.12*	34.43	45.45	32.88
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	26.23	20.00	32.88*	73.77	80.00	67.12
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	38.52*	18.18	38.36	61.48	81.82	61.64
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	50.82	38.18	61.64*	49.18	61.82	38.36
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	48.36	27.27	50.68*	51.64	72.73	49.32
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	42.62	29.09	47.95*	57.38	70.91	52.05
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	34.43	29.09	47.95*	65.57	70.91	52.05
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	19.67	7.27	20.55*	80.33	92.73	79.45

หมายเหตุ 1* นักเรียน/นักศึกษา 2* ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท 3* ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๒๐ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เกษตรกร/อื่นๆ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และ เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน ที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็น นักเรียน/นักศึกษา มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๒๑ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ จำแนกตามช่วงรายได้

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	55.84*	48.98	48.00	44.16	51.02	52.00
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	75.32*	66.33	69.33	24.68	33.67	30.67
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	66.23*	60.20	65.33	33.77	39.80	34.67
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	32.47*	28.57	18.67	67.53	71.43	81.33
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	46.75*	35.71	18.67	53.25	64.29	81.33
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	55.84*	47.96	50.67	44.16	52.04	49.33
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	49.35*	41.84	42.67	50.65	58.16	57.33
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	45.45*	41.84	36.00	54.55	58.16	64.00
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	36.36	39.80*	34.67	63.64	60.20	65.33
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	29.87*	14.29	8.00	70.13	85.71	92.00

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 5,000 2* 5,001 – 10,000 3* มากกว่า 10,000

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ช่วงรายได้ น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน ที่กลุ่มตัวอย่างที่ช่วงรายได้ ๕,๐๐๑ – ๑๐,๐๐๐ มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๒๒ พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	45.54	81.08*	54.46	18.92
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	67.14	86.49*	32.86	13.51
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	60.56	81.08*	39.44	18.92
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป)	23.00	48.65*	77.00	51.35
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	28.64	64.86*	71.36	35.14
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	48.83	64.86*	51.17	35.14
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน	40.38	67.57*	59.62	32.43
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	38.03	59.46*	61.97	40.54
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	36.15	43.24*	63.85	56.76
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	15.49	27.03*	84.51	72.97

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๒๒ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม ในทุกกรณี



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๒๓-๒๓ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะ *ความเป็นเจ้าของหมวก*

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง		สวมทุกครั้ง	
	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น	เป็นเจ้าของ	ไม่ได้เป็น
1. เมื่อมีฝนตก	19.72	29.73*	80.28	70.27
2. เมื่อตีมีสุรรา	29.11	40.54*	70.89	59.46
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	9.86	21.62*	90.14	78.38
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	19.25	35.14*	80.75	64.86

หมายเหตุ * ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๒๓-๒๓ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ
หมวกนิรภัยที่สวม ในทุกสถานการณ์



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๒๔ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
01. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ	63.64*	53.97	37.37	36.36	46.03	62.63
02. เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	77.27*	74.60	60.61	22.73	25.40	39.39
03. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้(1-5 กม.)	64.77	74.60*	55.56	35.23	25.40	44.44
04. เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะไกล(5 กม.ขึ้นไป)	30.68*	25.40	24.24	69.32	74.60	75.76
05. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน	39.77*	39.68	25.25	60.23	60.32	74.75
06. เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น	65.91*	50.79	38.38	34.09	49.21	61.62
07. เมื่อขับขี่ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วน	55.68*	53.97	28.28	44.32	46.03	71.72
08. เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย	45.45	50.79*	31.31	54.55	49.21	68.69
09. เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน	43.18*	34.92	33.33	56.82	65.08	66.67
10. เมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร	21.59*	14.29	15.15	78.41	85.71	84.85

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๒๔ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี ยกเว้น กรณี เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ (๑-๕ กม.) และ เมื่อขับขี่ในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ที่กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทาง ๒-๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ตารางที่ ๖๓-๒๕ พฤติกรรมการสวมหมวกในสถานการณ์ต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามลักษณะ ระยะทางที่ขับขี่

พฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมทุกครั้ง			สวมทุกครั้ง		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*
1. เมื่อมีฝนตก	28.41*	23.81	13.13	71.59	76.19	86.87
2. เมื่อตีมีสุมรา	31.82*	30.16	30.30	68.18	69.84	69.70
3. เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	11.36	14.29*	10.10	88.64	85.71	89.90
4. เมื่อขับผ่านถนนใหญ่	23.86*	19.05	21.21	76.14	80.95	78.79

หมายเหตุ 1* น้อยกว่าเท่ากับ 2 กม. 2* 2 – 5 กม. 3* มากกว่า 5 กม.

* ร้อยละที่มากกว่าในแถวเดียวกัน

จากตารางที่ ๖๓-๒๕ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ขับขี่
ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่
ในระยะทางอื่นๆ ในเกือบทุกสถานการณ์ ยกเว้น สถานการณ์ เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ ที่กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่
ในระยะทาง ๒-๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ในระยะทางอื่นๆ



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการวิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
สรุปการประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการ
กรุงเทพมหานคร

ในการศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะผู้วิจัย ได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

- ๑) พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- ๒) ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- ๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- ๔) ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
- ๕) ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๔๕ คน ซึ่งเน้นกลุ่มเยาวชน พบว่า มีเพียงส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ลักษณะการขับขี่จะขับขี่คนเดียวมากกว่ามีผู้ซ้อน โดยช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นช่วงเช้าและช่วงเย็น เหตุผลที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ส่วนใหญ่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและไปทำงาน รวมทั้งจับจ่ายซื้อหาอาหาร ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ คือ ใช้เกือบทุกวัน เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น รถยนต์ขับชน หมาตัดหน้า ขับกลางคืนในซอยไม่มีไฟ ขับรถเร็วไม่โดยคั่นเคยเส้นทาง และถนนลื่น เป็นต้น

หัวข้อที่ ๒ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยระดับปานกลาง โดยทราบเรื่องกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยว่าผู้ขับขี่และผู้ซ้อนทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการจับ-ปรับ ซึ่งผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยมีประโยชน์ แต่ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากการบังคับ กฎหมายยังไม่เข้มงวดเพียงพอ ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนหนึ่งเคยมีประสบการณ์ถูกตำรวจที่ตั้งด่านในพื้นที่ปรับ แต่ มีการปรับในอัตราที่แตกต่างกันเนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยปัจจุบันมีการใช้สื่อสังคมออนไลน์บอกต่อกัน ว่ามีจุดตั้งด่านในพื้นที่แพร่หลายในกลุ่มวัยรุ่น ทำให้หลบเลี่ยงการจับกุมได้



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้ารับการสัมภาษณ์เป็นดังนี้คือ ใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบมากกว่า หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ โดยให้เหตุผลว่าที่เลือกหมวกนิรภัยแบบเต็มใบเพราะ ความปลอดภัย กันแดด กันลม นอกจานี้ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์จะสวมหมวกเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ขับขึ้นถนนใหญ่ หรือเห็นตำรวจตั้งด่าน ส่วนผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ให้เหตุผลว่า คือ ราคาสูง ไร้แรงเดินทาง ทักษะในการมองเห็นไม่ดี บีบ ศีรษะ การเก็บรักษาลำบาก เกะกะ ร้อนอบอ้าว ไม่คล่องตัว หันไปมายาก และหากมีการขับขี่ในระยะใกล้ๆ ก็จะไม่สวมใส่ ส่ กลุ่มคนวัยทำงานและผู้ใหญ่จะสวมมากกว่าเด็กและเยาวชน

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

คนในพื้นที่ที่มีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยผ่านสื่อการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย เช่น โทรทัศน์ ป้ายประชาสัมพันธ์ วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ ตลอดจนโครงการรณรงค์ในการสวมหมวกนิรภัย ผ่านหน่วยงาน /องค์กรต่างๆ เช่น โรงเรียน เจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยงานของรัฐ เป็นต้น โดยภาพรวมกลุ่มคนในวัยทำงาน จะมีความตระหนัก มากกว่ากลุ่มเยาวชน

หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสนอแนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

- ๑) แจกหมวกนิรภัยที่ตรงต่อความต้องการกับกลุ่มเยาวชน เพราะลักษณะของหมวกนิรภัยมีผลต่อการสวม
- ๒) จัดกิจกรรมรณรงค์อย่างบ่อยครั้ง เพราะการจัดแต่ละครั้งจะสร้างความตระหนักเพียงชั่วคราว ดังนั้นควรมี มาตรการ ต่างๆในการควบคุมและติดตามเพื่อให้มีการเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น ผู้ปกครอง ชุมชน สถาบันการศึกษา ร่วมมือกันเพื่อให้กลุ่มเยาวชนสวมหมวกนิรภัยเมื่อเข้าและออกสถานที่ต่างๆ มีการแจ้งเตือนในแต่ละครั้งของการพบเห็นและเรียกไปตักเตือนถ้าไม่สวมหมวก



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๓) กิจกรรมที่จัดควรแสดงให้เห็นถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างชัดเจน โดยมีคนที่น่าเชื่อถือที่เคยผ่านประสบการณ์ หรือพบเห็น เช่น หมอ หน่วยกู้ภัย คนที่เคยประสบอุบัติเหตุ กลุ่มที่ขี่บิ๊กไบค์จักรยานยนต์ Big Bike เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เสมือน Idol ของกลุ่มเยาวชน เป็นต้น มาเป็นวิทยากรในการอบรม
- ๔) การเพิ่มอัตราค่าปรับ การลงโทษให้เกิดความเกรงกลัว และบังคับ บังคับหมวกนิรภัยที่จุดตั้งด่าน

ทั้งนี้มีความเห็นว่าปัจจัยเสี่ยงเมื่อไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ถนนลื่น กรณีเมาสุรา ง่วงนอน จากการเรียน และทำงาน การรับโทรศัพท์ เวลาเร่งด่วน ประมาท สภาพถนน และความคึกคะนองของผู้ขับขี่



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ผลการประเมิน
การดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมการขนส่งทางบก

กรุงเทพมหานคร



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผลการประเมิน

กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

๑) ด้านสถานะแวดล้อม ๒) ด้านปัจจัยนำเข้า ๓) ด้านกระบวนการ และ ๔) ด้านผลผลิต

การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม กรุงเทพมหานคร ดังนี้

ด้านสถานะแวดล้อม

ทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่ทำการศึกษามีการกำหนดเป้าหมายของโครงการ โดยร้อยละ ๗๕ ของพื้นที่มีการกำหนดเป้าหมายของโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก การดำเนินกิจกรรมของทุกพื้นที่ ที่ของกรุงเทพมหานคร มีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน มีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนน และมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย โดยส่วนมากมีการประเมินในกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ ๗๕ ของพื้นที่ที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานคร ขณะที่ไม่มีมีการประเมินความรู้การใช้รถใช้ถนนของผู้เข้าร่วมโครงการทั้งก่อนและหลังโครงการฯ

นอกจากนี้พื้นที่ส่วนมากในกรุงเทพมหานครมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดีได้ถึงร้อยละ ๗๕ ส่วนด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม พื้นที่ส่วนมากที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครมีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันคิดเป็นร้อยละ ๗๕ แต่ในด้านระยะเวลาของทุกพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนั้นในการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่ที่ทำการศึกษาทุกพื้นที่ ในกรุงเทพมหานครมีการกำหนดได้อย่างชัดเจนและสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของเกณฑ์ในการคัดเลือกโดยละเอียด พื้นที่ส่วนน้อยของกรุงเทพมหานคร มีการกำหนดเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ ๒๕



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านปัจจัยนำเข้า

กรุงเทพมหานครได้คะแนนเฉลี่ย ๐.๓ เต็ม ๑คะแนนเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของปริมาณหมวกนิรภัยที่มอบกับคณะทำงานที่ดำเนินการจริง และทุกพื้นที่ที่ทำการศึกษาเจ้าหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการมีความเต็มใจในการปฏิบัติงาน กรุงเทพมหานครทุกพื้นที่ที่มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร แต่มีเพียงร้อยละ ๕๐ ที่แบ่งหน้าที่เหมาะสมตามความสามารถ ในการดำเนินโครงการสถานที่ในพื้นที่ที่ทำการศึกษาทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร มีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ เพราะผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมาย โดยผู้เข้าร่วมโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ด้านวิทยากรในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย และวิทยากรมีความหลากหลาย

ด้านกระบวนการ

ส่วนมากพื้นที่ในกรุงเทพมหานครมีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการคิดเป็นร้อยละ ๗๕ แต่มีเพียงส่วนน้อยของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีการศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ ๒๕ โดยไม่มีพื้นที่กรุงเทพมหานครทำการศึกษามีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย

ในเรื่องของการวางแผนงานและการประสานงานพื้นที่ที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานคร คณะทำงาน มีการวางแผนการทำโครงการ โดยเพียงร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครมีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ ส่วนเรื่องการประสานงานทุกพื้นที่ที่มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก และส่วนมากมีการสร้างเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ ๗๕ โดยบางพื้นที่มีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ที่ทำการศึกษา ทุกพื้นที่ที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครมีการติดตามและมีการประเมินการดำเนินงานของโครงการ โดยบางพื้นที่นำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ที่ทำการศึกษา



โครงการ
“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ด้านผลผลิต

บางพื้นที่ที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครมีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ที่ทำการศึกษา แต่ส่วนมากมีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการกับกลุ่มเป้าหมายและมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการถึงร้อยละ ๗๕ นอกจากนี้บางพื้นที่ที่ศึกษามีการนำผลการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๐

ทั้งนี้ไม่มีพื้นที่ใดที่ทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครมีการประเมินก่อนและหลังการดำเนินโครงการในเรื่องความตระหนัก และไม่มีการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการดำเนินโครงการ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

โครงการ “การศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”
มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- ๑) เพื่อศึกษากระบวนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖
- ๒) เพื่อศึกษาระดับความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- ๓) เพื่อศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- ๔) เพื่อทดลองดำเนินการโครงการนำร่องการแจกหมวกนิรภัยตามแนวทางของคณะทำงาน
- ๕) เพื่อสร้างแบบประเมินกระบวนการดำเนินการโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก

* **หมายเหตุ** ผลสรุปของวัตถุประสงค์ในข้อที่ ๔ และ ๕ ได้นำเสนอในส่วนของ *รายงานผลการติดตามโครงการนำร่อง*



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔.๑ สรุปผลการศึกษา

คณะผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์แต่ละข้อดังต่อไปนี้

๔.๑.๑ ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์ข้อที่ ๑ เพื่อศึกษากระบวนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด แนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

๑) ด้านสถานะแวดล้อม

๑. การกำหนดเป้าหมายของโครงการ
๒. วิธีการดำเนินงาน/กิจกรรมของโครงการ
๓. ระยะเวลา/ความเหมาะสมของเวลา
๔. เภณท์/เงื่อนไขที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

๒) ด้านปัจจัยนำเข้า

๑. บุคลากรของขนส่งที่ดำเนินโครงการ
๒. การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร
๓. อาคาร/สถานที่ในการดำเนินโครงการ
๔. วิทยากรในโครงการ

๓) ด้านกระบวนการ

๑. ศึกษาสภาพปัญหา
๒. สำรวจความต้องการของผู้เข้าร่วมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
๓. วางแผนการทำโครงการ
๔. ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก
๕. ติดตามและประเมินการดำเนินงานของโครงการ และมีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔) ด้านผลผลิต

๑. การประเมินการสวมหมวกนิรภัย
๒. การสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ
๓. การสำรวจความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการ

การประเมิน โครงการฯ พิจารณาจาก ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จากเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินโครงการของกรมขนส่งทางบก และผู้ที่เคยเข้าร่วมโครงการ ฯ ในแต่ละภาค รวม ๖ ภาค ภาคละ ๓ จังหวัด รวม ๑๘ พื้นที่ การศึกษาได้ผลการประเมินในภาพรวม ทั่วประเทศ ดังต่อไปนี้

ผลการประเมินโครงการในภาพรวม อยู่ในระดับ *ปานกลาง* (คิดเป็นร้อยละ ๖๔) โดยมีผลการประเมินในแต่ละด้านต่อไปนี้

- | | |
|-------------------------|---|
| ด้านสภาวะแวดล้อม | อยู่ในระดับ <i>ดี</i> (คิดเป็นร้อยละ ๗๗) |
| ด้านปัจจัยนำเข้า | อยู่ในระดับ <i>ดีเยี่ยม</i> (คิดเป็นร้อยละ ๘๔) |
| ด้านกระบวนการ | อยู่ในระดับ <i>ปานกลาง</i> (คิดเป็นร้อยละ ๕๙) |
| ด้านผลผลิต | อยู่ในระดับ <i>ควรปรับปรุง</i> (คิดเป็นร้อยละ ๒๒) |

๑) ด้านสภาวะแวดล้อม มีรายละเอียดผลการประเมินเป็นดังนี้

๑. การกำหนดเป้าหมายของโครงการ

โดยภาพรวมทั่วประเทศ ผู้รับผิดชอบโครงการใน ทุกจังหวัดที่ทำการศึกษามี *การกำหนดเป้าหมายของโครงการ* ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ในการกำหนดเป้าหมายของโครงการ *ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก* ได้ผลการประเมิน คิดเป็นร้อยละ ๗๙



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒. วิธีการดำเนินงาน/กิจกรรมของโครงการ

จากการศึกษาโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ซึ่งทุกจังหวัดที่ศึกษา มีการกำหนดกิจกรรมชัดเจน มีการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนนในการดำเนินกิจกรรม รวมถึงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ส่วนการประเมินผู้เข้าร่วมโครงการในด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนทั้งก่อน และ หลังการเข้าร่วมโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๔๒ และ ๕๓ ตามลำดับ สำหรับ การประเมินกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๕๘ นอกจากนี้บางจังหวัด มีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่สามารถใช้เป็นแนว ปฏิบัติที่ดีได้ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๕๘ เช่น มีกิจกรรมการกล่าวคำป ฏิญาณของผู้เข้าร่วมโครงการในการให้คำมั่นสัญญาว่าจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ มีการปลูกกระแสการสวมหมวกนิรภัยโดย จัดกิจกรรมวันขี่ขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยตามท้องถนน มีกิจกรรมสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % เป็นต้น

ผลการสำรวจความพึงพอใจ ด้านกิจกรรมของ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั่วประเทศ พบว่ามีความพึงพอใจในเรื่อง ลักษณะของกิจกรรม ความรู้ที่ได้รับจากการจัดกิจกรรม และ วิธีการกระตุ้นให้สวมหมวกนิรภัย ในระดับสูง

๓. ระยะเวลา/ความเหมาะสมของเวลา

ด้านระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรม จังหวัด ที่ทำการศึกษ มีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน เกือบทุกจังหวัด ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๗๔ ใน ด้านการดำเนินกิจกรรมที่มีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

ผลการสำรวจความพึงพอใจ ด้านความเหมาะสมของวันและเวลาที่ดำเนินกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจในระดับสูง แต่ผู้เข้าร่วมโครงการบางส่วนยังมีข้อเสนอว่า ควรกำหนดวันและเวลาในการดำเนินกิจกรรมไม่ให้กระทบกับอาชีพประจำ

๔. เกณฑ์/เงื่อนไขที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ทุกจังหวัด ที่ศึกษา ทั่วประเทศมี การกำหนดเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างชัดเจน และสามารถนำเกณฑ์ที่กำหนดไป ปฏิบัติได้จริง ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึง ความเหมาะสมของเกณฑ์ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๕๓ เช่น มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงเพื่อมาคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย มีการนำข้อมูลทางสถิติด้านการเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ เป็นต้น



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๒) ด้านปัจจัยนำเข้า มีรายละเอียดผลการประเมินเป็นดังนี้

๑. บุคลากรของขนส่งที่ดำเนินโครงการ

ผลจากการประเมินการทำงานของ บุคลากรขนส่งที่ดำเนินโครงการ โดยเปรียบเทียบ จำนวน ผู้รับผิดชอบโครงการหลักกับ ปริมาณหมวกนิรภัยที่รับผิดชอบ ในโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๔๙ ในเรื่อง ความเต็มใจของเจ้าหน้าที่หรือผู้ดำเนินการโครงการ ในการปฏิบัติงาน ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๘๔

ผลการสำรวจความพึงพอใจใน ด้านบุคลากร ในเรื่อง ความใส่ใจ ยึดมั่นแหม้มใส และ ความสามารถในการแก้ปัญหา พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจในระดับสูง

๒. การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร

การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร ทุกจังหวัด มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ส่วนด้าน การแบ่งหน้าที่เหมาะสมตามความสามารถของบุคลากร ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๖๘ เนื่องจาก การบริหารโครงการจำเป็นต้องใช้ทักษะหลายด้าน แต่ผู้รับผิดชอบโครงการเป็นฝ่ายวิชาการ มีทักษะเฉพาะด้าน ที่เป็นงานประจำ เช่น ทักษะด้านการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร ส่วนความสามารถด้านอื่นต้องอาศัยบุคลากรภายนอก

๓. อาคาร/สถานที่ในการดำเนินโครงการ

สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ ทั่วประเทศ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ในเรื่อง ความสามารถในการจัดสถานที่ให้ตรงกับ ความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๘๔

ผลการสำรวจความพึงพอใจใน ด้านความเหมาะสมของสถานที่ที่จัดกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการ มีความพึงพอใจในระดับสูง

๔. วิทยากรในโครงการ

ด้านวิทยากรในโครงการทั่วประเทศ มีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย และ วิทยากรมีความหลากหลาย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

ผลการสำรวจความพึงพอใจใน ด้านผู้ดำเนินกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจในระดับสูง



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓) ด้านกระบวนการ มีรายละเอียดผลการประเมินเป็นดังนี้

๑. ศึกษาสภาพปัญหา

ในการประเมินการศึกษาสภาพปัญหา เรื่อง การศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้ รถจักรยานยนต์ ก่อนการดำเนินโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๗๙ แต่เรื่อง การศึกษาในเรื่องหมวกนิรภัย ก่อนการดำเนินโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๖

๒. สำรวจความต้องการของผู้เข้าร่วมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ในการประเมิน การสำรวจความต้องการของกลุ่มเป้าหมายในเรื่องคุณลักษณะหมวกนิรภัย ทุกจังหวัด ไม่มีการสำรวจ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๐

ผลจากการศึกษา พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการต้องการให้มีการสำรวจความต้องการก่อนการมอบ ในด้าน รูปแบบ สี ความสวยงาม ขนาดและน้ำหนัก ความคงทน เช่น หน้ากาก สายรัดคาง เป็นต้น

๓. วางแผนการทำโครงการ

การวางแผนงานในการจัดทำโครงการ เรื่อง การจัดทำโครงการ ทุกจังหวัดที่ศึกษา มีการวางแผนงาน ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ แต่ในเรื่อง มีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๗๙ เช่น มีการประชุมก่อนจัดกิจกรรมในพื้นที่ต่างๆ ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

๔. ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก

ในการประเมินเรื่อง ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ และเรื่อง สร้างเครือข่ายอย่างต่อเนื่องกับหน่วยงานภายนอก ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๘๙ แต่ในเรื่อง สร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็งเพื่อกระตุ้นพฤติกรรม มในการสวมหมวกนิรภัย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๔๗ เช่น การสร้างเครือข่ายกับองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น โรงงาน สถานศึกษา ชุมชนซึ่งถือว่าเป็นแนวปฏิบัติที่ดี



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๕. ติดตาม ประเมินการดำเนินงานของโครงการ และมีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ

ในการประเมิน เรื่อง การติดตาม ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๙๕ และเรื่อง การประเมินการดำเนินงานของโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๗๙ แต่เรื่อง การนำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๓๗ เช่น สถานศึกษารายงานย้อนกลับมายังกรมขนส่งในพื้นที่

ในการติดตามและประเมินการดำเนินงานโครงการ ส่วนใหญ่จะติดตามและประเมินในเรื่องความครบถ้วนของหมวกนิรภัยที่ได้มอบ แต่ไม่ได้ตรวจติดตามถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เข้าร่วมโครงการหลังจากที่ได้มอบหมวกนิรภัยแล้ว

๔) ด้านผลผลิต มีรายละเอียดผลการประเมินเป็นดังนี้

๑. การประเมินการสวมหมวกนิรภัย

การดำเนินโครงการ มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๑ แต่การดำเนินโครงการ มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการกับกลุ่มเป้าหมาย ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๖๓ ซึ่งส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ จะประเมินแบบไม่เป็นทางการ ส่วน การนำผลการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังการดำเนินโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๑๖

๒. การสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ

ในการประเมิน เรื่อง การสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๘๙

๓. การสำรวจความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการ

ในการประเมิน เกี่ยวกับ เรื่องความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ทุกโครงการของแต่ละจังหวัดที่ศึกษาไม่ได้ดำเนินการทั้ง ก่อนและหลังการดำเนินโครงการ รวมถึงการเปรียบเทียบความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการดำเนินโครงการ ได้ผลการประเมินคิดเป็นร้อยละ ๐



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔.๑.๒ ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์ข้อที่ ๒ เพื่อศึกษาระดับความตระหนักและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

๑) ระดับความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน กลุ่มตัวอย่าง มีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ใน ระดับ สูง (๓.๖๖) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดถึงความตระหนักในเรื่องต่างๆสามารถจำแนกได้ ๓ กลุ่มเรื่อง ตามระดับความตระหนักดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูงมาก มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความรู้สึกถึงความปลอดภัยมากขึ้นจากการได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ความตระหนักถึงความรุนแรง เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มีมากกว่าจากการไม่สวมหมวก
- ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ และเกิดอุบัติเหตุ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงถึงขั้น ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้จากการไม่สวมหมวกนิรภัย

๒. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก สูง มี ๔ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถลดความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ
- ความตระหนักถึงความร้ายแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะที่เปรียบเสมือนตึกสูงหลายชั้น
- เห็นด้วยเมื่อหน่วยงานของรัฐมีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวก
- ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๓. กลุ่มเรื่องที่มีระดับความตระหนัก **ปานกลาง** มี ๗ เรื่อง เรียงลำดับระดับความตระหนักจากมากไปน้อยดังต่อไปนี้ คือ เรื่อง

- ความสนใจอ่าน ป้าย ประกาศ กฎหมายที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมาก
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน
- ความลำบากยุ่งยากในการเก็บหมวก เมื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ
- ความรู้สึกทำให้ผมเสียทรง จากการสวมหมวกนิรภัย
- ความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ในสถานที่ใกล้ๆ
- ความรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย เมื่อสวมหมวกนิรภัย

๒) ปัจจัยที่สัมพันธ์และไม่สัมพันธ์ กับความตระหนัก

โดยในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ปัจจัยที่สัมพันธ์และไม่สัมพันธ์ กับความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังนี้

ปัจจัยที่สัมพันธ์ กับความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่

- เพศ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยเพศ หญิง มีความตระหนักในระดับสูง กว่า เพศชาย
- อายุ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยช่วงอายุ มากกว่า ๓๐ ปี มีความตระหนักสูงกว่าช่วงอายุ อื่นๆ
- อาชีพ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดย เจ้าหน้าที่รัฐ/พนักงานเอกชน มีความตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
- รายได้ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยกลุ่มที่มีรายได้ มากกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มรายได้อื่นๆ
- สถานะการศึกษาของกลุ่มเยาวชน (มีอายุตั้งแต่ ๑๕-๒๐ ปี) มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยกลุ่มเยาวชนที่ กำลังศึกษา มีความตระหนักในระดับ สูงกว่า กลุ่มที่ ไม่ได้ศึกษา



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ประสบการณ์การขับขี่ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก กล่าวคือกลุ่มที่มีประสบการณ์การขับ
รถมานานจะมีระดับความตระหนักสูงขึ้น โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์สูงคือ มากกว่า ๕ ปีขึ้นไป
มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
- วัตถุประสงค์ในการใช้งานรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยกลุ่มที่ *ใช้เพื่อ
ประกอบอาชีพ* มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
- ความเร็วปกติที่ใช้ในการขับขี่ มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดย กลุ่มที่ขับขี่ด้วยความเร็ว
๓๐-๖๐ กม./ชม. มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
- อุบัติเหตุส่วนตัว มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยกลุ่มที่ *ไม่เป็นคนหุนหันพลันแล่น* มีระดับ
ความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ *เป็นคนหุนหันพลันแล่น*
- ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดยกลุ่มที่ *เป็นเจ้าของ* หมวก
นิรภัย มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มที่ *ไม่ได้เป็นเจ้าของ* หมวกนิรภัย
- ลักษณะของหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก กลุ่มที่สวมหมวก *แบบเต็มใบ*
มีความตระหนักสูงกว่า กลุ่มอื่นๆ
- ประวัติการถูกจับกุม มีความสัมพันธ์ต่อความตระหนัก โดย กลุ่มที่ *ไม่เคย* ถูกจับกุมเกี่ยวกับการ
สวมหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนัก สูงกว่า กลุ่มที่ *เคย* ถูกจับกุม

ปัจจัยที่ไม่สัมพันธ์ กับความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ระดับการศึกษา ลักษณะความ
เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ลักษณะการขับขี่ ประวัติการเคยเกิดอุบัติเหตุ ระยะทางที่ขับขี่ปกติใน ๑ วัน พื้นที่ที่
ขับขี่โดยปกติ และขนาดรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่

๓) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน มีพฤติกรรมที่
เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้

ข้อมูลการใช้รถ กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ทั่วประเทศ มีลักษณะดังนี้

- **ความเป็นเจ้าของ** การเป็นเจ้าของรถ มากกว่าที่ *ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ* คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๔๔
และ ๓๗.๕๖
- **การขับขี่** มีผู้ซ้อนท้าย มากกว่า ที่ไม่มีผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๐๒ และ ๔๒.๙๘ โดยมี ผู้
ซ้อนท้ายเฉลี่ย ๑.๒๓ คน สูงสุด ๔ คน



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- **ประสบการณ์การขับขี่** กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ มี *ประสบการณ์การขับขี่* โดยเฉลี่ย ๘.๑๒ ปี ต่ำสุด ๑ ปี สูงสุด ๕๐ ปี
- **การเกิดอุบัติเหตุ** กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่ ส่วนใหญ่ *ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ* คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๙๙ สำหรับกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๙๙
- **จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ** ที่ต้องถึงกับเข้าโรงพยาบาล โดยเฉลี่ย ๑ ครั้ง ต่ำสุด ๑.๕๔ ครั้ง ๔ ครั้ง สูงสุด
- **ขนาดของรถยนต์ที่ขับขี่** เป็น *ขนาด ๑๒๕ ซีซี* มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๖.๗๙ ต่ำกว่า ๑๐๐ ซีซีมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕.๖๑

พฤติกรรมการขับขี่ กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ทั่วประเทศ มี วัตถุประสงค์การขับขี่ เพื่อใช้ในการศึกษา/ไปทำงาน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๘๙ รองลงมา รับส่งคนในครอบครัว และ ใช้ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๓๙ และ ๑๓.๐๗ ตามลำดับ ระยะทางที่ขับขี่โดยปกติ มากกว่า ๕ กม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๓๐ รองลงมา ๒ - ๕ กม. คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๔๖ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่โดยปกติ ๓๐ - ๖๐ กม./ ชม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๐๕ รองลงมา ๖๑ - ๙๐ กม./ ชม. คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๘ พื้นที่ที่ขับขี่โดยปกติ เป็น ถนนใหญ่ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๔๗ รองลงมาคือ ถนนเล็กที่เป็นทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๑๑ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ทั่วประเทศ จำนวนทั้งหมด ๑,๐๓๓ คน ช่วงเวลาที่ขับขี่ ขับขี่จักรยานยนต์ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑-๑๘.๐๐ และ ช่วงเวลา ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ มากที่สุด มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๑๘ และ ๒๓.๑๔ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๔.๐๑-๐๖.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๒.๐๓

ส่วน อุปนิสัย ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ที่มี อุปนิสัยหุนหันพลันแล่น มากกว่า ผู้ที่ไม่เป็นคน หุนหันพลันแล่น คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๒๑ และ ๔๘.๗๙ ตามลำดับ

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ทั่วประเทศ มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยดังต่อไปนี้ หมวกที่สวม ส่วนใหญ่ เป็นของผู้ขับขี่เอง คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๑๖ ชนิดของหมวกที่สวม เป็น แบบเต็มใบ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๓๐ รองลงมาคือ แบบปิดเต็มหน้า คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๖๖ ประวัติการถูกจับกุมเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคยถูกจับ มีสัดส่วนที่สูงกว่า เคยถูกจับ คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๗๙ และ ๔๒.๒๑ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เคยถูกจับ ๑ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๓๗ รองลงมาคือ เคยมากกว่า ๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๑๓



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



การสวมหมวกนิรภัยในสถานการณ์ต่างๆ

เมื่อมีสถานการณ์ต่างๆ การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ กลุ่มที่ *สวมหมวกทุกครั้ง* จะมีสัดส่วน มากกว่า กลุ่มที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัย* ในทุกสถานการณ์ โดยเฉพาะ กลุ่มที่ *ไม่สวม* มีน้อยกว่า กลุ่มอื่นๆอย่างเห็นได้ชัดในสถานการณ์ ดังต่อไปนี้

- **เมื่อมีฝนตก** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๑.๐๖ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๙๔
- **เมื่อตีมสุมรา** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๙.๒๐ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๓.๙๔
- **เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๒๒ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒.๖๑
- **เมื่อขับผ่านถนนใหญ่** กลุ่มตัวอย่าง *สวมหมวกทุกครั้ง* มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๓.๔๘ ส่วนกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓.๓๙

๔) ผลการวิเคราะห์การจัดกลุ่มความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ขับขี่ทั่วประเทศ

ผลการวิเคราะห์ความตระหนักทั้ง ๑๕ เรื่อง สามารถจัดกลุ่มความตระหนักได้ ๓ กลุ่ม (Factor) ตามระดับความสำคัญที่มีต่อกลุ่มดังต่อไปนี้

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๑ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **กลัวตาย**

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๒ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **อวดดี**

กลุ่มที่เป็นองค์ประกอบที่ ๓ คือ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ **ใส่ใจ**

โดยผลการทดสอบพบว่า ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* กับ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ *สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* มีระดับความตระหนัก ในกลุ่มองค์ประกอบทั้ง ๓ ต่างกันทุกองค์ประกอบดังนี้

- ๑) กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ กลัวตาย ผู้ขับขี่ที่ *สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* จะมีระดับความ กลัวตาย มากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง*
- ๒) กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ อวดดี ผู้ขับขี่ที่ *สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* จะมีระดับความ อวดดี น้อยกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง*
- ๓) กลุ่มองค์ประกอบที่มีความตระหนักแบบ ใส่ใจ ผู้ขับขี่ที่ *สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง* จะมีระดับความ ใส่ใจ มากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่ *ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง*



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



๔.๑.๓ ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์ข้อที่ ๓ เพื่อศึกษาปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีดังต่อไปนี้

๑) ปัจจัยเสี่ยงด้านสถานการณ์ต่างๆ ผลการวิจัย พบดังนี้

- เมื่อมีฝนตก กลุ่มตัวอย่างที่ *สวมหมวกทุกครั้ง* มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีความตระหนักต่ำสุด
- เมื่อตีมีสุมรา กลุ่มตัวอย่างที่ *สวมหมวกทุกครั้ง* มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีความตระหนักต่ำสุด
- เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ กลุ่มตัวอย่างที่ *สวมหมวกทุกครั้ง* มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ *สวมบางครั้ง* มีความตระหนักต่ำสุด
- เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ กลุ่มตัวอย่างที่ *สวมหมวกทุกครั้ง* มีความตระหนักในระดับสูง และ สูงกว่า กลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มที่ *ไม่สวมหมวก* มีความตระหนักต่ำสุด

๒) ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลและปัจจัยอื่น ได้แก่

- เพศ โดยกลุ่ม เพศชาย มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า เพศหญิง
- อายุ โดย กลุ่มที่ ช่วงอายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒๐ ปี มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มในช่วงอายุอื่นๆ
- ระดับการศึกษา โดย กลุ่มที่ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปลาย/ปวส/อนุปริญญา/ปวช/ มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในระดับการศึกษาอื่นๆ
- อาชีพ โดยกลุ่มที่เป็น นักเรียน นักศึกษา/ มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ
- รายได้ โดยกลุ่มที่มีรายได้ น้อยกว่าเท่ากับ ๕,๐๐๐ บาท มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างในช่วงรายได้อื่นๆ
- ความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย โดยกลุ่มที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม นอกจากนี้กลุ่มที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม มีพฤติกรรม *ไม่สวมหมวกนิรภัย* มากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ เป็นเจ้าของ หมวกนิรภัยที่สวม เมื่อเผชิญสถานการณ์เสี่ยง ได้แก่ เมื่อฝนตก ตีมีสุมรา เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ และเมื่อขับผ่านถนนใหญ่



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ระยะทางในการขับขี่ โดยกลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๕ กม. มีพฤติกรรม ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่า กลุ่มที่ขับขี่ในระยะทาง มากกว่า ๕ กม.

๔ ๒.อภิปรายผลการศึกษา

- ๑) จากผลการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ ใน ๔ ด้าน พบว่า ด้านผลผลิต อยู่ในระดับที่ควรปรับปรุง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการดำเนินโครงการใน พ.ศ. ๒๕๕๖ ขาดการตรวจติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ทั้งก่อนและหลังการดำเนินโครงการ จึงเห็นสมควรปรับปรุง ส่วนด้านที่ดีเยี่ยม คือ ด้านปัจจัยนำเข้า ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากปัจจัยนำเข้าที่ผู้ดำเนินโครงการได้เลือกดำเนินการ เป็นสิ่งที่สามารถควบคุมได้ง่าย เช่น อาคาร สถานที่ การเลือกวิทยากรที่เหมาะสม จึงทำให้เป็นที่น่าพอใจ
- ๒) จากผลการศึกษาเรื่องความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่มีระดับความตระหนักในระดับ สูง ในภาพรวม แต่ปัจจัยที่ทำให้มีความตระหนัก ปานกลาง ได้แก่ ความรู้สึกอึดอัดไม่สบาย เมื่อสวมใส่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ คุณลักษณะหมวกนิรภัยไม่ได้ขนาดและไม่เป็นไปตามความต้องการของผู้ได้รับมอบ และกลัวผมเสียทรง ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มหลักที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเยาวชนซึ่งอยู่ในวัยรักสวยรักงาม ส่วนผู้ที่การขับขี่ด้วยความเร็วที่ไม่สูงมากก็มีความตระหนักปานกลางเช่นกัน เพราะคิดว่าจะมีความปลอดภัยซึ่งเป็นผู้ที่เข้าข่ายอวดดี นอกจากนั้นอีกกลุ่มหนึ่งที่มีความสนใจน้อยต่อการอ่านป้ายประกาศเกี่ยวกับกฎหมาย การสวมหมวกนิรภัยก็มีความตระหนักปานกลางเช่นกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ป้าย ประกาศอาจไม่เป็นที่ไม่น่าดึงดูดใจ และคนไทยไม่รักการอ่านและคิดว่าโทษไม่รุนแรง ตลอดจนมีความยุ่งยากในการเก็บหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่อาจเป็นกังวลว่าหมวกนิรภัยจะสูญหาย จึงทำให้ไม่อยากสวมใส่
- ๓) จากการศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับความตระหนัก พบว่า ปัจจัยที่สัมพันธ์กับความตระหนักได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ขับขี่ วัตถุประสงค์ในการขับขี่ ความเร็ว อุบัติเหตุส่วนตัว ความเป็นเจ้าของหมวก ลักษณะหมวก และประวัติการถูกจับกุม จะเห็นได้ว่า เพศหญิง มีความตระหนักสูงกว่าเพศชาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ เพศหญิง ส่วนใหญ่อ่อนแอกว่าเพศชาย และผู้ที่มีอายุมากกว่า ๓๐ ปี มีความตระหนักสูงกว่าช่วงอายุอื่นๆ อาจเป็นเพราะ ช่วงมากกว่า ๓๐ ปี เป็นกลุ่มคนในวัยทำงาน มีครอบครัว จึงมีความรับผิดชอบมากกว่าเยาวชน ผู้ที่ได้รับการศึกษาจะมีความตระหนักสูงกว่า ผู้ที่ไม่ได้ศึกษา อาจเป็นเพราะ ผู้ที่ศึกษามีระดับการอ่านออกเขียนได้ มากกว่าผู้ที่ไม่ได้รับการศึกษา ทำให้มีโอกาสได้รับข่าวสารมากกว่า รวมทั้งการรับทราบตัวบท กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อประกอบอาชีพ มีระดับความตระหนักสูงกว่ากลุ่มอื่น อาจเป็นเพราะ คิดว่ารถจักรยานยนต์เป็นเครื่องมือในการทำมาหากิน จึงต้องระวังรักษา รวมถึงป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มที่เป็นเจ้าของหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มที่



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวกนิรภัย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ การเป็นเจ้าของหมวกทำให้มีความสะดวกในการหยิบมาใช้ ไม่ต้องรังเกียจที่จะสวมใส่ เพราะเป็นของตนเอง ผู้ใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความตระหนักสูงกว่า ผู้ใช้หมวกนิรภัยชนิดอื่นๆ ทั้งนี้เป็นเพราะ ผู้ที่เลือกใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ เป็นผู้ที่มีระดับความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัย

- ๔) จากการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า สถานการณ์ที่ทำให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมากกว่า สวมไม่ทุกครั้ง เรียงลำดับจากร้อยละของการสวมหมวกนิรภัยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ เมื่อมีด่านตรวจ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ เมื่อมีฝนตก และเมื่อดื่มสุรา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะที่ด่านตรวจจะมีการทำโทษให้ เสียค่าปรับทันที เมื่อขับผ่านถนนใหญ่จะมีการจราจรพลุกพล่านทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงและรุนแรง ส่วนเมื่อเวลาฝนตกทำให้ถนนลื่น มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ส่วนเมื่อดื่มสุราทำให้ผู้ขับขี่ขาดความทรงตัว ทำให้เสียหลักได้ง่ายจึงต้องสวมหมวกนิรภัยป้องกันไว้
- ๕) จากการวิเคราะห์ปัจจัย พบว่า สามารถจัดกลุ่มความตระหนักได้ ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มกลัวตาย กลุ่มอวดดี และกลุ่มใส่ใจ โดยผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความกลัวตาย มากกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ในทำนองเดียวกันผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความอวดดี น้อยกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความใส่ใจ มากกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง แสดงว่า ความตระหนักส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

๔.๓ ข้อเสนอแนะ

๔.๓.๑ ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะนำผลการวิจัยไปใช้

- ๑) จากผลการประเมินกระบวนการโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ ใน ๔ ด้าน พบว่า ด้านผลผลิต อยู่ในระดับที่ควรปรับปรุง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่อง การติดตามและควบคุมพฤติกรรม ดังนั้น ผู้ที่จะดำเนินการในโครงการต่อไป จะต้องทำการตรวจติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงาน โดยเน้นพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยหลังจากได้รับ มอบหมายจนมีการกำหนดตัวชี้วัด (Key Performance Indicator, KPI) ให้ชัดเจน ตัวอย่างเช่น เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการ มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวม มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจากเดิม ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๒๐ และในหลายพื้นที่ของ โครงการที่ผ่านมา ไม่ได้ทำการประเมินผู้เข้าร่วมโครงการในด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนทั้งก่อนและหลังการเข้าร่วมโครงการ นอกจากนั้น ส่วนใหญ่ไม่ได้เน้นการวัดความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้หมวกนิรภัย และไม่ได้เน้นการวัดความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น ผู้ดำเนินการในโครงการต่อต้องไม่ละเลยประเด็นเหล่านี้ พร้อมทั้งกำหนดตัวชี้วัดทั้งเรื่องความรู้และความตระหนักให้ชัดเจน



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๒) จากผลการศึกษาเรื่องความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่มีระดับความตระหนักในระดับ สูง ในภาพรวม แต่ปัจจัยที่ทำให้มีความตระหนัก ปานกลาง ได้แก่ ความรู้สึกอึดอัดไม่สบายเมื่อสวมใส่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคุณลักษณะหมวกนิรภัยไม่ได้ขนาดและไม่เป็นไปตามความต้องการของผู้ได้รับมอบ นอกจากนี้ยังมีอีกกลุ่มหนึ่งที่มีความสนใจน้อยต่อการอ่านป้ายประกาศเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยก็มีความตระหนักปานกลางเช่นกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะป้าย ประกาศอาจไม่เป็นที่น่าสนใจ ดังนั้นผู้ดำเนินโครงการต่อไป ควรสำรวจความต้องการหมวกนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย และมอบหมวกนิรภัยให้ตรงกับความต้องการ นอกจากนี้ผู้ดำเนินโครงการต่อไป ควรปรับปรุงเรื่องสื่อที่น่าสนใจ ในการเพิ่มความตระหนัก เช่น จัดทำคลิปวิดีโอให้เห็นถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย
- ๓) จากการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่สัมพันธ์กับ พฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย ได้แก่ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ จะเห็นได้ว่า กลุ่มที่มีการสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า ๒๐ ปี ในทุกกรณี ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ เมื่อเป็นผู้โดยสาร เมื่อขับขี่รถเดินทางในระยะใกล้ และระยะไกล (๕ กม.ขึ้นไป) เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน เมื่อขับขี่ในเส้นทางที่มีการจราจรไม่หนาแน่น เมื่อขับขี่ในช่วงเวลาเร่งรีบหรือเร่งด่วน เมื่อขับขี่ในขณะ ที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย เมื่อขับขี่ในช่วงกลางคืน และเมื่อขับขี่ผ่านเส้นทางมีตำรวจจราจร กลุ่มนักเรียน / นักศึกษา โดยเฉพาะมัธยมศึกษาปลาย .ปวส/อนุปริญญา/.ปวช/ สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มอาชีพ อื่นๆ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า ๕,๐๐๐ บาท สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มรายได้ อื่นๆ ในเกือบทุกกรณี เช่นกัน ดังนั้น ผู้ดำเนินการในโครงการต่อไป สามารถวิเคราะห์ได้ว่า กลุ่มเป้าหมายหลัก ที่จะเลือกเพื่อดำเนินกิจกรรมนำร่อง ต่อไป ควรเป็นกลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นนักเรียน / นักศึกษา เพราะสอดคล้องกับผลการศึกษาข้างต้น ซึ่งสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยที่สุด
- ๔) จากการศึกษา พบว่า กลุ่มที่เป็นเจ้าของหมวกนิรภัย มีระดับความตระหนักสูงกว่า กลุ่มที่ไม่ได้เป็น เจ้าของหมวกนิรภัย และยังพบว่ากลุ่มที่เป็นเจ้าของหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมที่สวมหมวกนิรภัยทุก ครั้ง มากกว่า กลุ่มที่ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวกนิรภัย ในทุกกรณีและทุกสถานการณ์ ดังนั้น ผู้ดำเนินโครงการต่อไป ควรมอบหมวกนิรภัยให้กลุ่ม เป้าหมาย ได้ครอบครองเป็นเจ้าของ เพื่อเพิ่มระดับของการสวมใส่หมวกนิรภัย



โครงการ

“การศึกษาพฤติกรรม และความตระหนัก ต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



- ๕) จากการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พบว่า สถานการณ์ที่ทำให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง มากกว่า สวมไม่ทุกครั้ง เรียงลำดับจากร้อยละของการสวมหมวกนิรภัยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ เมื่อมีด่านตรวจ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ เมื่อมีฝนตก และเมื่อดื่มสุรา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะที่ด่านตรวจจะมีการทำโทษให้เสียค่าปรับทันที จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เกรงกลัวตำรวจ ดังนั้นผู้ดำเนินโครงการต่อไปควรเรียนเชิญผู้ที่ เกี่ยวข้องกับการรักษา กฎหมาย โดยเฉพาะตำรวจจราจรมาให้ความรู้ ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย มาเป็นวิทยากรให้แก่กลุ่มเป้าหมาย
- ๖) จากการวิเคราะห์ปัจจัย พบว่า สามารถจัดกลุ่มความตระหนักได้ ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มกลัวตาย กลุ่มอวดดี และกลุ่มใส่ใจ โดยผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความกลัวตาย มากกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ในทำนองเดียวกันผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความอวดดี น้อยกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งจะมีระดับความใส่ใจ มากกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง แสดงว่า ความตระหนักส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น ผู้ดำเนินโครงการต่อไป ควรจัดกิจกรรมให้กับกลุ่มเป้าหมาย โดยจำแนกเป็น ๓ สถานที่ (จุด) คือ กลัวตาย อวดดี และใส่ใจ โดยแต่ละจุดมีการกระตุ้นความตระหนัก ผ่านเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ของแต่ละกลุ่ม เนื่องจากการศึกษาพบว่า กลุ่มกลัวตายสูง อวดดีต่ำ และใส่ใจสูง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูง

๔.๓.๒ ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

- ๑) ควรทำการศึกษาวิจัยกับกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก และอยู่ในหน่วยงานที่มีลักษณะเป็นองค์การที่ความเป็นทางการ เพราะสามารถติดตามและประเมินผลได้ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในโรงงานอุตสาหกรรม
- ๒) ในการทำวิจัยครั้งต่อไป ถ้าเป็นกลุ่มเป้าหมายเดิมที่เป็นเยาวชน ควรจะมีกิจกรรมที่เป็นการกระตุ้นอย่างต่อเนื่องและมีการประเมินผลตรวจติดตาม พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง
- ๓) ควรมีการวิจัยคุณลักษณะหมวกนิรภัย กับผู้ใช้หมวกนิรภัย ในเชิงลึก ที่เหมาะสมและตรงกับความต้องการในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ในขณะที่ผู้ผลิตอาจจะต้องวิจัยและพัฒนาหมวกนิรภัยให้เหมาะสมกับคนไทย และนำข้อค้นพบมาบูรณาการ

ภาคผนวก

ภาคผนวก ๑

ผลการตรวจคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผลการตรวจคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ ได้มีการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือก่อนดำเนินการวิจัยทั้งการตรวจสอบความตรง (Validity) ความเที่ยง (Reliability) ได้ผลจำแนกตามประเภทของเครื่องมือ ที่ใช้ ๖ ประเภทดังต่อไปนี้

๑.๑ ผลการประเมินความตรง(Validity)

คณะผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบการประเมินเชิง เนื้อหาจากการคำนวณค่า IOC (Indexes of Item Objective Congruence) จากผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้านรวมทั้งหมด ๓ ท่าน ให้ความความคิดเห็น โดยกำหนดระดับความคิดเห็น ๓ ระดับ และนำผลความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์เพื่อหาความตรง โดยกำหนดค่าแทนความคิดเห็นดังต่อไปนี้

- ให้ค่าเป็น +๑ ถ้าผู้เชี่ยวชาญ เห็นว่า ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการวัด
- ให้ค่าเป็น ๐ ถ้าผู้เชี่ยวชาญ เห็นว่า ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการวัด
- ให้ค่าเป็น -๑ ถ้าผู้เชี่ยวชาญ เห็นว่า ข้อคำถามมีความไม่สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการวัด

ในการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ ได้ทำการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ๖ แบบดังนี้คือ

แบบที่ ๑ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินการโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

แบบที่ ๒ แบบประเมินโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ (สำหรับผู้ดำเนินการ)

แบบที่ ๓ แบบประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

แบบที่ ๔ แบบประเมินโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ (สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ)

แบบที่ ๕ แบบประชุมกลุ่มย่อย ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

แบบที่ ๖ แบบประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๑ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินการโครงการการ
 รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

ข้อคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้องของ ผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
1. ด้านการวางแผน				
1.1 มีคณะทำงานหรือไม่ ถ้ามี คณะทำงานประกอบด้วยใครบ้าง มีกี่คน	1	1	1	1
1.2 มีการจัดประชุมคณะทำงาน หรือไม่ อย่างไร	1	1	0	0.67
1.3 มีการวางแผนเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1
1.4 มีการกำหนดเกณฑ์/เงื่อนไขที่ใช้ในการมอบหมวกนิรภัยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมหรือไม่ และอย่างไร	1	0	1	0.67
2. ด้านการจัดโครงสร้างของงาน				
2.1 มีการแบ่งหน้าที่งาน และแบ่งความรับผิดชอบอย่างไร	1	1	1	1
2.2 มีการจัดลำดับขั้นตอนการทำงานอย่างไร	1	1	1	1
3. ด้านการใช้บุคลากร				
3.1 จำนวนบุคลากรที่ทำงานในโครงการเพียงพอหรือไม่ มาจากส่วนใด	1	1	0	0.67
3.2 บุคลากรที่ทำงานมีความสามารถและความเหมาะสมตรงกับงานหรือไม่	1	0	1	0.67
4. ด้านการสั่งการ				
4.1 มีการมอบหมายงานอย่างไร (มีความเป็นทางการหรือไม่ เป็นทางการอย่างไร)	1	1	1	1
4.2 มีการติดต่อสื่อสารที่เป็นทางการหรือไม่เป็นทางการ กับหน่วยงานใดบ้าง	1	1	1	1
4.3 บุคลากร/องค์กร/หน่วยงานภายนอกเข้ามาช่วยทำงานในโครงการหรือไม่ ใครบ้าง	1	1	1	1
4.4 ใครเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ ในการทำงาน (ผู้ตัดสินใจหลัก)	1	1	1	1
5. ด้านการควบคุม				
5.1 มีการติดตามงานหรือไม่ อย่างไร	1	1	0	0.67
5.2 มีการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1
5.3 มีการประเมินโครงการว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่	0	1	1	0.67
5.4 มีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงงานหรือไม่	1	1	1	1
6. ด้านกิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย				
6.1 กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย มีรูปแบบอย่างไรบ้าง	1	1	1	1
6.2 แต่ละกิจกรรมมีความเหมาะสมกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างไร	1	1	0	0.67

ข้อคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้องของ ผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
6.3 มอบหมายนิรภัยให้ใครบ้าง (หรือเงื่อนไขในการมอบหมายนิรภัยมีอะไรบ้าง)	1	1	1	1

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๒ แบบประเมินโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖ (สำหรับผู้ดำเนินโครงการ)

ข้อคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
การประเมินโครงการด้านสถานะแวดล้อม				
1.โครงการนี้สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน	1	1	1	1
2.การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง	1	1	0	0.67
3.วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม	1	1	0	0.67
4.การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ	1	0	1	0.67
การประเมินโครงการด้านปัจจัย				
1.จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ	1	1	1	1
2.งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม	1	1	1	1
3.วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	1	1	1	1
4.อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม	1	1	1	1
5.วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก	1	1	0	0.67
การประเมินโครงการด้านกระบวนการ				
1.มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ	1	1	0	0.67
2.มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน	1	1	1	1
3.การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	1	1	1	1
4.การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี	0	1	1	0.67
5.มีการติดตามกำกับกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ	1	1	1	1
6.มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ	1	0	1	0.67
การประเมินโครงการด้านผลผลิต				
1.หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น	1	1	1	1
2.ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ	1	1	1	1
3.ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ	1	1	1	1
4.หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย	1	1	1	1

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๓ แบบประชุมกลุ่มย่อยผู้เข้าร่วม โครงการการ
รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

ข้อคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
การประชาสัมพันธ์ของโครงการ				
สื่อในการรับทราบข่าวสารจากโครงการ การรณรงค์ส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ความ หลากหลายของสื่อ ความเหมาะสมของสื่อ ชอบสื่อชนิดใด มากที่สุด	1	1	1	1
การจัดกิจกรรม				
กิจกรรมที่จัดเป็นอย่างไร รูปแบบของกิจกรรมมีความ น่าสนใจมากน้อยเพียงใด กิจกรรมเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย อย่างไร มีการให้ความรู้ในเรื่องใด และเป็นประโยชน์หรือไม่ อย่างไร อยากให้มีกิจกรรมแบบนี้หรือไม่ อยากให้มี กิจกรรมอะไรในครั้งต่อไป	1	1	1	1
การเลือกกลุ่มเป้าหมาย				
บุคคลที่ถูกคัดเลือกมาร่วมโครงการมีความเหมาะสมมากน้อย เพียงใด มีความยุติธรรมหรือไม่ มีการมอบหมวกนิรภัยซ้ำ หรือไม่ การรอคอยนานหรือไม่ มีคนที่มาเข้าร่วมโครงการ แล้วไม่ได้รับหมวกหรือไม่ ถ้ามีทราบได้อย่างไร	1	1	1	1
สถานที่ในการจัดโครงการ				
สถานที่ที่มีความเหมาะสมหรือไม่ (เล็ก/ใหญ่) การคมนาคม สะดวกหรือไม่ (ใกล้/ไกล)	1	1	1	1
ช่วงเวลาในการจัดโครงการ				
วัน และเวลาที่จัดกิจกรรม และแจกหมวกนิรภัย มีความ เหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	1	1	0	0.67
บุคลากร				
ความรู้ ความเชี่ยวชาญ การถ่ายทอด จิตใจพร้อมให้บริการ บุคลิกภาพ หน้าตายิ้มแย้มแจ่มใส การตอบข้อสงสัย เป็นต้น	1	1	1	1
ลักษณะหมวกนิรภัย				
คุณภาพ ขนาด สี รูปแบบ เป็นต้น	1	1	1	1
ข้อเสนอแนะอื่นๆ				
ท่านเห็นด้วยกับโครงการนี้หรือไม่ ควรมีโครงการนี้ต่อไป หรือไม่ ถ้ามี ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร	1	1	1	1

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๔ แบบประเมินโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖(สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ)

ข้อความ	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
ด้านกิจกรรม				
1.ลักษณะของกิจกรรม	1	1	1	1
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1
3.ความรู้ที่ได้รับจากการร่วมกิจกรรม	1	1	1	1
4.วิธีการกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	1	1	1	1
ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก				
1.มาตรฐานของหมวกนิรภัย	1	1	1	1
2.ขนาดและน้ำหนักของหมวกนิรภัย	1	1	1	1
3.คุณภาพของหมวกนิรภัย เช่น ความทนทาน				
4.ความสะดวกสบายเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย	1	1	1	1
5.ความปลอดภัยเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย	1	1	1	1
6.รูปแบบ สี ความสวยงาม	1	1	0	0.67
ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย				
1.ความยุติธรรมในวิธีการแจกหมวกนิรภัย	1	1	0	0.67
2.ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	1	1	1	1
3.ความยิ้มแย้มแจ่มใส	1	1	1	1
4.ความสามารถในการแก้ไขปัญหา	0	1	1	0.67
ด้านอื่นๆ				
1.ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการ ประชาสัมพันธ์	1	1	1	1
2.สถานที่จัดกิจกรรมมีความเหมาะสม	1	1	1	1
3.ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบ หมวกนิรภัย	1	1	1	1
4.ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่จัดกิจกรรม	1	1	1	1

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๕ แบบแบบประชุมกลุ่มย่อยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ข้อความ	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
หัวข้อที่ 1 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ในภาพรวม				
ลักษณะการขับขี่ ขับขี่คนเดียวหรือมีผู้ซ้อน ช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์ เหตุผลที่ใช้ รถจักรยานยนต์ ความถี่ของการใช้ รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น	1	1	1	1
หัวข้อที่ 2 ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ในภาพรวม				
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความรู้และความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยมากน้อย เพียงใด ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย เป็นต้น	1	1	1	1
หัวข้อที่ 3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม				
ลักษณะการสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เป็น อย่างไร ลักษณะหมวกนิรภัยที่นิยมใช้ ระยะทางและ ระยะเวลา ตลอดจนช่วงเวลาที่ขับขี่มีผลต่อการสวม หมวกหรือไม่ อย่างไร เหตุผลในการไม่สวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น	1	1	1	1
หัวข้อที่ 4 ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ในภาพรวม				
คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวก นิรภัยมากน้อยเพียงใด ในพื้นที่ที่มีการรณรงค์เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ คนในชุมชนมีความ ตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยมากน้อยเพียงใด เป็นต้น	0	1	1	0.67
หัวข้อที่ 5 ข้อเสนอแนะเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และมีความตระหนักมากขึ้นต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม				
เช่น แนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นในการสวม หมวกนิรภัย ปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ความถี่และ ความเข้มข้นในการตั้งด่านมีผลต่อการสวมหมวก นิรภัยหรือไม่ อย่างไร เป็นต้น	1	1	1	1

ผลการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๖ แบบประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่ประเมิน				
ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์				
1.รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ ท่านเป็นเจ้าของเองหรือไม่	1	1	1	1
2. ท่านขับขี่จักรยานยนต์มาแล้ว ปี	1	1	1	1
3. ปกติท่านขับขี่จักรยานยนต์มีผู้ซ้อนท้ายหรือไม่	1	1	1	1
4. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหนักจนต้องเข้าโรงพยาบาลจาก ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่	1	1	1	1
5. ท่านเคยถูกจับกุมในความผิดเกี่ยวกับการขับขี่โดยไม่สวม หมวกนิรภัยหรือไม่	1	1	1	1
6. หมวกนิรภัยที่ท่านสวมเป็นของตนเองหรือไม่	1	1	1	1
7. ชนิดหมวกนิรภัย ที่ท่านสวม	0	1	1	0.67
8. โดยปกติท่านขับขี่จักรยานยนต์ช่วงเวลาใดบ้าง	1	1	1	1
9. วัตถุประสงค์หลักในการขับขี่จักรยานยนต์ของท่าน	1	1	0	0.67
10. ภายใน 1 วันโดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น ระยะทางเท่าใด	1	1	1	1
11. ความเร็วโดยปกติที่ท่านใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1
12. ขนาดรถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้	0	1	1	0.67
14.1 ถ้ามีใครมาทำให้คุณต้องเสียเวลา คุณจะขุ่นเคืองใจทันที และรู้สึกเหมือนถูกบังคับ	1	1	1	1
14.2 คุณมักหงุดหงิดอย่างไร้สาเหตุ และหลายครั้งอยู่ดีๆ คุณก็รู้สึกโมโห	1	1	1	1
14.3 คุณรู้สึกทนไม่ได้ ถ้าต้องรอคอยสิ่งใดนาน	1	1	1	1
15.ในพื้นที่ที่ท่านขับรถจักรยานยนต์ มีการตั้งด่านตรวจ รถจักรยานยนต์หรือไม่ มากน้อยเพียงใด	1	1	1	1
16. ถ้ามีการรณรงค์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการ สวมหมวกของท่านหรือไม่	1	1	1	1
17.ในพื้นที่ของท่านมีการรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายสวมหมวก นิรภัย เช่น ป้าย ประกาศ หรือการประชาสัมพันธ์ อย่างไร	1	1	1	1
18. พื้นที่ที่ท่านขับรถจักรยานยนต์เป็นประจำมากที่สุด	1	1	1	1
19. กรณีต่อไปนี้ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร ① เมื่อมีฝนตก ② เมื่อดื่มสุรา ③ เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ	1	1	1	1

ข้อความคำถาม	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
4 เมื่อขับผ่านถนนใหญ่				
ส่วนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยและข้อควรปฏิบัติในการใช้หมวกนิรภัย				
1.บังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วย	1	1	1	1
2.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	1
3.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมรผู้โดยสารซ้อนท้าย หากผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับ 2 เท่า คือไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	1
4.ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเวลาสูงสุด 1 เดือน	0	1	1	0.67
5.กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น	1	1	1	1
6.บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใด	1	1	1	1
7.ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง	1	1	1	1
8.กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ	1	1	1	1
9.หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง	1	1	1	1
10.การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น	1	1	1	1
ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				
1.ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
2.เมื่อท่านเป็นผู้โดยสาร (ซ้อนท้าย) รถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	0	1	1	0.67
3.เมื่อเดินทางในระยะใกล้ (ไม่เกิน 5 กม.) ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	0	0.67
4.เมื่อเดินทางในระยะไกล (5 กม.ขึ้นไป) ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	0	0.67
5.ในเส้นทางที่เดินทางมีการจราจรพลุกพล่านท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
6.ในเส้นทางที่เดินทางมีการจราจรไม่หนาแน่นเดินทาง	1	1	1	1

ข้อความ	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
สะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัยอย่างไร				
7.ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
8.เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ท่าน สวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
9.เมื่อท่านเดินทางในช่วงกลางคืนขณะขับรถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
10.เมื่อเส้นทางที่ท่านเดินทางผ่านมีตำรวจจราจร ท่านสวม หมวกนิรภัยอย่างไร	1	1	1	1
ส่วนที่ 5 ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย				
1.เมื่อในชุมชน หน่วยงาน หรือ โรงเรียนของท่าน ประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ท่านให้ ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสาร	1	1	1	1
2.เมื่อท่านเห็นป้าย ประกาศ หรือการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ ท่านแวะ อ่านเสมอเมื่อผ่าน	1	1	0	0.67
3.ท่านเห็นด้วยกับหน่วยงานของรัฐที่มีการรณรงค์ถึงภัย จากการไม่สวมหมวกนิรภัยผ่านสื่อต่างๆ อย่างทั่วถึง	1	1	0	0.67
4.ท่านคิดว่าการขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่ไม่สูง มาก ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	1	0	1	0.67
5.ท่านคิดว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับซึ่ไปใน สถานที่ใกล้ๆ	1	1	1	1
6.ท่านคิดว่าการมีประสบการณ์ในการขับซึ่ รถจักรยานยนต์มานาน ช่วยหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยไม่จำเป็นต้องสวมหมวก	1	1	1	1
7.การไม่สวมหมวกนิรภัย ถ้าเกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ เปรียบเสมือนท่านตกตึกสูงหลายชั้น	1	1	1	1
8.หากเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดยไม่ สวมหมวกนิรภัย ผลอาจทำให้ท่านพิการ ทุพพลภาพจน ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้	1	1	1	1
9.การไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีความ รุนแรงมากกว่าการสวมหมวก	1	1	0	0.67
10.การสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ทำให้ ท่านรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น	1	1	0	0.67
11.ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมี <u>โอกาส</u> เสียชีวิตได้มากกว่าผู้ ที่สวมหมวกนิรภัย	1	1	1	1

ข้อความ	ค่าคะแนนความสอดคล้อง ของผู้ทรงคุณวุฒิ			ผลการ คำนวณ ค่าIOC
	ท่านที่1	ท่านที่2	ท่านที่3	
12.เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มี มาตรฐาน สามารถลด <u>ความสูญเสีย</u> ทั้งทางร่างกายและจิตใจ	1	1	1	1
13. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ท่านรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย ทำให้ทนสวมหมวกไม่ได้	1	0	1	0.67
14.ท่านคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง	0	1	1	0.67
15.ท่านคิดว่าหลังจากสวมหมวกนิรภัยแล้วมี <u>ความลำบาก</u> <u>ในการเก็บ</u>	1	1	1	1

๑.๒ ผลการประเมินความเที่ยง (Reliability)

คณะผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบ ความเที่ยงของแบบสำรวจว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่ โดยจะนำแบบสำรวจที่ผ่านการตรวจสอบความตรงจากผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้าน และปรับแก้ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญแล้ว นำแบบสำรวจไปทดลองใช้กับกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มเป้าหมายจำนวนไม่ต่ำกว่า ๓๐ ชุด และวัดค่าความเที่ยง (ค่า α ของ Cronbach) ถ้าแบบสำรวจชุดใดมีค่า α ต่ำกว่า ๐.๗๐ จะนำแบบสำรวจมาพิจารณารายข้อ และปรับแก้ไขแบบสำรวจจนกว่าจะได้ค่า α ที่แสดงความเที่ยงไม่ต่ำกว่า ๐.๗๐

ในการตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ ได้ทำการตรวจสอบเฉพาะเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจเชิงปริมาณ ๒ แบบดังนี้คือ

แบบที่ ๑ แบบประเมินโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ .ศ. ๒๕๕๖(สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ)

แบบที่ ๒ แบบประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๑ แบบประเมินโครงการการณรงค์ส่งเสริมการ
สวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖(สำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ)

ข้อคำถาม	ค่าความเที่ยง Cronbach's Alpha
ด้านกิจกรรม	
1.ลักษณะของกิจกรรม	0.7626
2.ผู้ดำเนินกิจกรรม	
3.ความรู้ที่ได้รับจากการร่วมกิจกรรม	
4.วิธีการกระตุ้นให้อยากสวมหมวกนิรภัย	
ด้านหมวกนิรภัยที่ได้รับแจก	
1.มาตรฐานของหมวกนิรภัย	0.7967
2.ขนาดและน้ำหนักของหมวกนิรภัย	
3.คุณภาพของหมวกนิรภัย เช่น ความทนทาน	
4.ความสะดวกสบายเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย	
5.ความปลอดภัยเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย	
6.รูปแบบ สี ความสวยงาม 0.7724	
ด้านเจ้าหน้าที่ผู้มอบหมวกนิรภัย	
1.ความยุติธรรมในวิธีการแจกหมวกนิรภัย	0.7724
2.ความใส่ใจในการจัดกิจกรรม	
3.ความยิ้มแย้มแจ่มใส	
4.ความสามารถในการแก้ไขปัญหา	
ด้านอื่นๆ	
1.ความเหมาะสมและความทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์	0.9176
2.สถานที่จัดกิจกรรมมีความเหมาะสม	
3.ความเหมาะสมในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการมอบหมวกนิรภัย	
4.ความเหมาะสมของวัน และเวลาที่จัดกิจกรรม	
รวมทุกด้าน	0.8931

ผลการตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือสำรวจแบบที่ ๑ แบบประเมินความตระหนักและพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะวัด ๒ ด้าน คือ ด้าน ความรู้ และ ความตระหนัก

ข้อคำถาม	ค่าความเที่ยง Cronbach's Alpha
ด้านความรู้เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย	0.7756
ด้านความตระหนัก	0.8310

ภาคผนวก ๒

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินโครงการรณรงค์

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินโครงการรณรงค์

โดยคณะผู้วิจัย

จากการศึกษาเพื่อประเมินกระบวนการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามแนวคิด แนวคิด CIPP Model (Daniel L. Stufflebeam, ๑๙๗๑) และ POSDC (Harold D. Koontz, ๑๙๗๒) โดยมีการประเมินใน ๔ ด้านต่อไปนี้

๑. ด้านสถานะแวดล้อม

- ๑.๑ การกำหนดเป้าหมายของโครงการ
- ๑.๒ วิธีการดำเนินงาน/กิจกรรมของโครงการ
- ๑.๓ ระยะเวลา/ความเหมาะสมของเวลา
- ๑.๔ เกณฑ์/เงื่อนไขที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

๒. ด้านปัจจัยนำเข้า

- ๒.๑ บุคลากรของขนส่งที่ดำเนินโครงการ
- ๒.๒ การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร
- ๒.๓ อาคาร/สถานที่ในการดำเนินโครงการ
- ๒.๔ วิทยากรในโครงการ

๓. ด้านกระบวนการ

- ๓.๑ ศึกษาสภาพปัญหา
- ๓.๒ สัมภาษณ์ความต้องการของผู้เข้าร่วมเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
- ๓.๓ วางแผนการทำโครงการ
- ๓.๔ ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก
- ๓.๕ ติดตามและประเมินการดำเนินงานของโครงการ และมีข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ

๔. ด้านผลผลิต

- ๔.๑ การประเมินการสวมหมวกนิรภัย
- ๔.๒ การสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ
- ๔.๓ การสำรวจความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการ

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินในแต่ละด้าน

ด้านสภาวะแวดล้อม

๑.๑ การกำหนดเป้าหมายของโครงการ

ก. มีการกำหนดเป้าหมาย

ข. มีการกำหนดเป้าหมายสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

๑.๒ วิธีการดำเนินงาน/กิจกรรมของโครงการ

ก. มีกำหนดการกิจกรรมชัดเจน

ข. มีกิจกรรมให้ความรู้การใช้รถใช้ถนน /มีการประเมินก่อน และหลัง

ค. มีกิจกรรมส่งเสริมความตระหนัก และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย /มีการประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักและพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

ง. มีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติที่ดี

๑.๓ ระยะเวลา/ความเหมาะสมของเวลา

ก.มีการกำหนดระยะเวลาสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน

ข.ระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมของโครงการมีความเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย

๑.๔ เกณฑ์/เงื่อนไขที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

ก. มีการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายชัดเจน

ข. เกณฑ์ที่กำหนด สามารถนำไปปฏิบัติได้

ค. การกำหนดเกณฑ์ที่ความเหมาะสม (มีการพิจารณาจากข้อมูลทางสถิติ+เงื่อนไขในการแจก)

ด้านปัจจัยนำเข้า

๒.๑ บุคลากรของขนส่งที่ดำเนินโครงการ

- ก. คำนวณสัดส่วนของผู้รับผิดชอบโครงการที่ดำเนินการจริงเทียบกับปริมาณหมวดที่มอบหมายนิรภัย
- ข. ความเต็มใจในการปฏิบัติงานโครงการนี้

๒.๒ การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร

- ก. มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร
- ข. มีการแบ่งหน้าที่ในการบริหารโครงการนี้ของบุคลากรตามความสามารถ

๒.๓ อาคาร/สถานที่ในการดำเนินโครงการ

- ก. สถานที่ในการดำเนินโครงการเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ
- ข. ผู้จัดโครงการสามารถจัด ณ สถานที่ของกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการได้

๒.๔ วิทยากรในโครงการ

- ก. วิทยากรในโครงการมีความรู้เหมาะกับหัวข้อที่บรรยาย
- ข. วิทยากรมีความหลากหลาย

ด้านกระบวนการ

๓.๑ การศึกษาสภาพปัญหา

- ก. มีการศึกษาสภาพปัญหาเบื้องต้นในการใช้จักรยานยนต์ก่อนการดำเนินโครงการ
- ข. มีการศึกษาในเรื่องหมวดนิรภัย

๓.๒ สำรวจความต้องการของกลุ่มเป้าหมายเกี่ยวกับหมวดนิรภัย

- ก. มีการสำรวจความต้องการคุณลักษณะหมวดนิรภัยของกลุ่มเป้าหมาย

๓.๓ การวางแผนการทำโครงการ

- ก. มีการวางแผนในการจัดทำโครงการ
- ข. มีการทบทวนแผนระหว่างดำเนินโครงการ

๓.๔ ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก

- ก. มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอก
- ข. มีการสร้างเครือข่ายอย่างต่อเนื่องกับหน่วยงานภายนอก
- ค. มีการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มเป้าหมายอย่างเข้มแข็ง เพื่อกระตุ้นพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

๓.๕ มีการติดตามและประเมินการดำเนินงานของโครงการ

- ก. มีการติดตามการดำเนินงานของโครงการ
- ข. มีการประเมินการดำเนินงานของโครงการ
- ค. มีการนำผลประเมินเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อการปรับปรุงโครงการ

ด้านผลผลิต

๔.๑ การประเมินการสวมหมวก

- ก. มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินกับกลุ่มเป้าหมาย /มีการนำผลการประเมินจากหน่วยงานอื่นในประเด็นอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาพิจารณา
- ข. มีการประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการ
- ค. มีการเปรียบเทียบผลการประเมินระหว่างก่อนและหลังการดำเนินโครงการ

๔.๒ สำนวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ

- ก. มีการสำวจความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการ

๔.๓ การสำวจความตระหนักของผู้เข้าร่วมโครงการ

- ก. มีการประเมินความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการ /มีการนำผลการประเมินความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยก่อนการดำเนินโครงการพิจารณา
- ข. มีการประเมินความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยหลังการดำเนินโครงการ
- ค. มีการเปรียบเทียบผลการประเมินความตระหนักระหว่างก่อนและหลังการดำเนินโครงการ

ภาคผนวก ๒.๑

แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้ดำเนินโครงการ

แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้ดำเนินโครงการ
ประเด็นที่ใช้ในการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้
(ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

ส่วนที่ ๑. ด้านการวางแผน (Planning)

- ๑.๑ มีคณะทำงานหรือไม่ ถ้ามี คณะทำงานประกอบด้วยใครบ้าง มีกี่คน
- ๑.๒ มีการจัดประชุมคณะทำงาน หรือไม่ อย่างไร
- ๑.๓ มีการวางแผนเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร
- ๑.๔ มีการกำหนด เกณฑ์/เงื่อนไข ที่ใช้ในการ มอบหมายกิริยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรม หรือไม่ และอย่างไร

ส่วนที่ ๒. ด้านการจัดโครงสร้างของงาน (Organizing)

- ๒.๑ มีการแบ่งหน้าที่งาน และแบ่งความรับผิดชอบอย่างไร
- ๒.๒ มีการจัดลำดับขั้นตอนการทำงานอย่างไร

ส่วนที่ ๓. ด้านการใช้บุคลากร (Staffing)

- ๓.๑ จำนวนบุคลากรที่ทำงานในโครงการเพียงพอหรือไม่ มาจากส่วนใด
- ๓.๒ บุคลากรที่ทำงานมีความสามารถและความเหมาะสมตรงกับงานหรือไม่

ส่วนที่ ๔. ด้านการสั่งการ (Directing)

- ๔.๑ มีการมอบหมายงานอย่างไร (มีความเป็นทางการหรือไม่อย่างไร)
- ๔.๒ มีการติดต่อสื่อสารที่เป็นทางการหรือไม่เป็นทางการ กับหน่วยงานใดบ้าง
- ๔.๓ บุคลากร/องค์กร/หน่วยงานภายนอกเข้ามาช่วยทำงานในโครงการหรือไม่ ใครบ้าง
- ๔.๔ ใครเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ ในการทำงาน

ส่วนที่ ๕. ด้านการควบคุม (Controlling)

- ๕.๑ มีการติดตามงานหรือไม่ อย่างไร
- ๕.๒ มีการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานหรือไม่ อย่างไร
- ๕.๓ มีการประเมินโครงการว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่
- ๕.๒ มีข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) เพื่อการปรับปรุงงานหรือไม่

ส่วนที่ ๖. กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

- ๖.๑ กิจกรรมการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย มีรูปแบบอย่างไรบ้าง
- ๖.๒ แต่ละกิจกรรมมีความเหมาะสมกับผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมอย่างไร
- ๖.๓ มอบหมวกนิรภัยให้ใครบ้าง (หรือ เจื่อนไขในการมอบหมวกนิรภัยมีอะไรบ้าง)

ภาคผนวก ๒.๒

แบบประเมินโครงการสำหรับผู้ดำเนินโครงการ

แบบประเมินโครงการ สำหรับผู้ดำเนินโครงการ
การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

ลำดับ	ท่านเห็นกับเรื่องต่อไปนี้ในระดับใด	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
ตอนที่ 1 การประเมินโครงการด้านสถานะแวดล้อม						
1	โครงการนี้สร้างพฤติกรรมที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ประชาชน					
2	การกำหนดเป้าหมาย สามารถปฏิบัติได้จริง					
3	วิธีการดำเนินการและระยะเวลาดำเนินการมีความเหมาะสม					
4	การจัดบรรยากาศในการดำเนินงานเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการ					
ตอนที่ 2 การประเมินโครงการด้านปัจจัย						
1	จำนวนบุคลากรที่ร่วมดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสมและเพียงพอ					
2	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม					
3	วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม					
4	อาคาร สถานที่ ห้องปฏิบัติงาน ในการดำเนินการโครงการ มีความเหมาะสม					
5	วิทยากรที่มีเหมาะสมกับโครงการนี้ หาได้ยาก					
ตอนที่ 3 การประเมินโครงการด้านกระบวนการ						
1	มีการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้เข้าร่วมโครงการ					
2	มีการวางแผนในการดำเนินโครงการ ทุกขั้นตอน					
3	การประสานงานภายในระหว่างบุคลากรได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี					
4	การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี					
5	มีการติดตามกำกับกับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนดทุกระยะ					
6	มีการนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงงานอย่างสม่ำเสมอ					
ตอนที่ 4 การประเมินโครงการด้านผลผลิต						
1	หลังจากดำเนินโครงการ มีการสวมหมวกในพื้นที่มากขึ้น					
2	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการให้ความสนใจ					
3	ผู้เข้าร่วมโครงการมีความพึงพอใจ					
4	หลังจากฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักมากขึ้น ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย					

ภาคผนวก ๒.๓

แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ

แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ
โครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๖

ประเด็นที่ใช้ในการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้

หัวข้อที่ ๑ การประชาสัมพันธ์ของโครงการ

เช่น สื่อในการรับทราบข่าวสารจากโครงการการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของกรมการขนส่งทางบก ความหลากหลายของสื่อ ความเหมาะสมของสื่อ ชอบสื่อชนิดใดมากที่สุด เป็นต้น

หัวข้อที่ ๒ การจัดกิจกรรม

เช่น กิจกรรมที่จัดเป็นอย่างไร รูปแบบของกิจกรรมมีความน่าสนใจมากน้อยเพียงใด กิจกรรมเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายอย่างไร มีการให้ความรู้ในเรื่องใด และเป็นประโยชน์หรือไม่อย่างไร อยากให้มีกิจกรรมแบบนี้หรือไม่ อยากให้มีกิจกรรมอะไร ในครั้งต่อไป เป็นต้น

หัวข้อที่ ๓ การเลือกกลุ่มเป้าหมาย

เช่น บุคคลที่ถูกคัดเลือกมาร่วมโครงการ การมีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด มีความยุติธรรมหรือไม่ มีการ มอบหมวกนิรภัย ซ้ำหรือไม่ การรอคอยนานหรือไม่ มีคนที่มาเข้าร่วมโครงการแล้วไม่ได้รับหมวกหรือไม่ ถ้ามีทราบได้อย่างไร เป็นต้น

หัวข้อที่ ๔ สถานที่ในการจัดโครงการ

เช่น สถานที่มีความเหมาะสมหรือไม่ (เล็ก/ใหญ่) การคมนาคมสะดวกหรือไม่ (ใกล้/ไกล) เป็นต้น

หัวข้อที่ ๕ ช่วงเวลาในการจัดโครงการ

เช่น วัน และช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดกิจกรรม และการแจกหมวกนิรภัย มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

หัวข้อที่ ๖ บุคลากรที่ดำเนินการจัดกิจกรรม

เช่น มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ การถ่ายทอด จิตใจพร้อมให้บริการ บุคลิกภาพ หน้าตายิ้มแย้มแจ่มใส การตอบข้อสงสัย เป็นต้น

หัวข้อที่ ๗ ลักษณะของหมวกนิรภัย

เช่น คุณภาพ ขนาด สี รูปแบบ เป็นต้น

หัวข้อที่ ๘ ข้อเสนอแนะ

เช่น ท่านเห็นด้วยกับโครงการนี้หรือไม่ ควรมีโครงการนี้ต่อไปหรือไม่ ถ้ามีโครงการ ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร

ภาคผนวก ๒.๔

แบบประเมินโครงการสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการ

ภาคผนวก ๒.๕

แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยในเรื่องพฤติกรรม และความตระหนักต่อการสวม
หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

แบบประชุมสนทนากลุ่มย่อยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ประเด็นที่ใช้ในการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย มีหัวข้อต่อไปนี้ (ใช้เวลา ๒ ชั่วโมงโดยประมาณ)

หัวข้อที่ ๑ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

เช่น ลักษณะการขับขี่ ขับขี่คนเดียวหรือมีผู้ซ้อน ช่วงเวลาที่ใช้รถจักรยานยนต์ เหตุผลที่ใช้รถจักรยานยนต์ ความถี่ของการใช้รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

หัวข้อที่ ๒ ความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย การสวมหมวกนิรภัย ของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย การสวมหมวกนิรภัย มากน้อยเพียงใด ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย เป็นต้น

หัวข้อที่ ๓ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

เช่น ลักษณะการสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เป็นอย่างไร ลักษณะหมวกนิรภัย ที่นิยมใช้ ระยะทางและระยะเวลา ตลอดจนช่วงเวลาที่ใช้ขับขี่มีผลต่อการสวมหมวกหรือไม่ อย่างไร เหตุผลในการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

หัวข้อที่ ๔ ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

เช่น คนในชุมชนมีการรับรู้ถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยมากน้อยเพียงใด ในพื้นที่ มีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย หรือไม่ คนในชุมชนมีความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยมากน้อยเพียงใด เป็นต้น

หัวข้อที่ ๕ ข้อเสนอแนะ เพื่อให้สวมหมวกนิรภัย มากขึ้น และมีความตระหนัก มากขึ้น ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในพื้นที่ ในภาพรวม

เช่น แนวทาง หรือวิธีการที่จะกระตุ้นในการสวมหมวกนิรภัย ปัจจัยอื่นและปัจจัยเสี่ยง ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

ภาคผนวก ๒.๖

แบบสำรวจในเรื่องพฤติกรรม และความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย
สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



โครงการ



“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”

แบบสำรวจสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

เรื่อง ศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง วัตถุประสงค์ของการสำรวจ เพื่อศึกษา พฤติกรรม และความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อนำผลสรุปไปหาวิธีการให้ผู้ขับขี่ได้สวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย✓ ในช่อง () หรือเติมค่าลงในช่องว่างให้ตรงกับข้อมูลส่วนตัวของท่านตามความเป็นจริงเพียงหนึ่งคำตอบ หรือเติมค่าลงในช่องว่างที่กำหนด

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> | เด็กที่กำลังศึกษา |
| <input type="checkbox"/> | เด็กที่ไม่ได้ศึกษา |

- เพศ () ① ชาย () ② หญิง
- อายุ () ปี
- ระดับการศึกษา

() ① ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น	() ② มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.
() ③ อนุปริญญา / ปวส.	() ④ ปริญญาตรี () ⑤ สูงกว่าปริญญาตรี
- อาชีพ

() ① นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา	() ② ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ
() ③ พนักงานบริษัท/ห้างร้าน เอกชน	() ④ ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว
() ⑤ เกษตรกรรม/ประมง	() ⑥ อื่นๆ โปรดระบุ.....
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย✓ ในช่อง () หรือเติมค่าลงในช่องว่างที่กำหนด

- รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ ท่านเป็นเจ้าของเองหรือไม่

() ① เป็นเจ้าของ	() ② ไม่เป็นเจ้าของ
-------------------	----------------------
- ท่านขับขี่จักรยานยนต์มาแล้ว ปี
- ปกติท่านขับขี่จักรยานยนต์มีผู้ซ้อนท้ายหรือไม่

() ① ไม่มี	() ② มี จำนวน คน
-------------	-------------------------
- ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหนักจนต้องเข้าโรงพยาบาลจากขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

() ① ไม่เคย	() ② เคยประสบอุบัติเหตุ ครั้ง
--------------	--------------------------------------
- ท่านเคยถูกจับกุมในความผิดเกี่ยวกับการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่

() ① ไม่เคย	() ② เคย 1 ครั้ง	() ③ เคย 2 ครั้ง
() ④ เคย 3 ครั้ง	() ⑤ เคยมากกว่า 3 ครั้ง	
- หมวกนิรภัยที่ท่านสวมเป็นของตนเองหรือไม่

() ① ใช่	() ② ไม่ใช่
-----------	--------------
- ชนิดหมวกนิรภัย ที่ท่านสวม

() ① แบบปิดเต็มหน้า	() ② แบบเต็มใบ	() ③ แบบครึ่งใบ
----------------------	-----------------	------------------
- โดยปกติท่านขับขี่จักรยานยนต์ช่วงเวลาใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ① เวลา 06.01 – 09.00 น.	() ② เวลา 09.01 – 12.00 น.	() ③ เวลา 12.01 – 13.00 น.
() ④ เวลา 13.01 – 16.00 น.	() ⑤ เวลา 16.01 – 18.00 น.	() ⑥ เวลา 18.01 – 21.00 น.

“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”

- () ๗ เวลา 21.01 – 24.00 น. () ๘ เวลา 24.01 – 06.00 น.
9. วัตถุประสงค์หลักในการขับขี่จักรยานยนต์ของท่าน
- () ๑ รับส่งคนในครอบครัว () ๒ ใช้ในการเดินทางเพื่อไปศึกษา/ไปทำงาน
() ๓ ใช้ในการประกอบอาชีพ () ๔ อื่นๆโปรดระบุ.....
10. ภายใน 1 วันโดยปกติที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางเท่าใด
- () ๑ น้อยกว่า 1 ก.ม. () ๒ 1-2 ก.ม. () ๓ มากกว่า 2-5 ก.ม. () ๔ มากกว่า 5 ก.ม.
11. ความเร็วโดยปกติที่ท่านใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- () ๑ ต่ำกว่า 30 ก.ม./ชม. () ๒ 30-60 ก.ม./ชม.
() ๓ 61-90 ก.ม./ชม. () ๔ มากกว่า 90 ก.ม./ชม.
12. ขนาดรถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้
- () ๑ ต่ำกว่า 100 ซีซี () ๒ 100 ซีซี () ๓ 110 ซีซี () ๔ 125 ซีซี () ๕ มากกว่า 125 ซีซี
13. เลือกรูปที่ท่านชอบมากที่สุด (ให้ระบุเลขที่ท่านเลือก เพียงข้อเดียว)
- 1

2

3

4

5
- 6

7

8

9
14. ให้เลือกคำตอบว่าใช่ หรือ ไม่ใช่ สำหรับข้อต่อไปนี้ที่ตรงกับตัวของท่าน
- ใช่ () ไม่ใช่ () ๑ ถ้ามีใครมาทำให้คุณต้องเสียเวลา คุณจะขุ่นเคืองใจทันทีและรู้สึกเหมือนถูกบังคับ
ใช่ () ไม่ใช่ () ๒ คุณมักหงุดหงิดอย่างไม่รู้สาเหตุ และหลายครั้งอยู่ดีๆคุณก็รู้สึกโมโห
ใช่ () ไม่ใช่ () ๓ คุณรู้สึกทนไม่ได้ ถ้าต้องรอคอยสิ่งใดนาน
15. ในพื้นที่ที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์หรือไม่ มากน้อยเพียงใด
- () ๑ มี แห่ง/วัน () ๒ ไม่มี
16. ถ้ามีการรณรงค์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการสวมหมวกของท่านหรือไม่
- () ๑ มีผลมาก () ๒ มีผลปานกลาง () ๓ ไม่มีผล
17. ในพื้นที่ของท่านมีการรณรงค์เกี่ยวกับกฎหมายสวมหมวกนิรภัย เช่น ป้าย ประกาศ หรือการประชาสัมพันธ์
อย่างไร
- () ๑ มีมาก () ๒ มีปานกลาง () ๓ ไม่มี
18. พื้นที่ที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำมากที่สุด มีลักษณะอย่างไร
- () ๑ ถนนใหญ่ (ทางหลวงแผ่นดิน) () ๒ ถนนเล็ก (ทางหลวงชนบท) () ๓ ถนนในหมู่บ้าน
19. กรณีต่อไปนี้ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร
- | | | |
|--------------------------|---|--|
| ๑ เมื่อมีฝนตก | สวมทุกครั้ง () บางครั้ง () ไม่สวม () | |
| ๒ เมื่อดื่มสุรา | สวมทุกครั้ง () บางครั้ง () ไม่สวม () | |
| ๓ เมื่อทราบว่ามีด่านตรวจ | สวมทุกครั้ง () บางครั้ง () ไม่สวม () | |
| ๔ เมื่อขับผ่านถนนใหญ่ | สวมทุกครั้ง () บางครั้ง () ไม่สวม () | |



โครงการ

“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยและข้อควรปฏิบัติในการใช้หมวกนิรภัย
คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย
 และข้อควรปฏิบัติในการใช้ หมวกนิรภัย ของท่านมากที่สุด

ข้อ	ข้อความถาม	ใช่	ไม่ใช่
01	กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วย		
02	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท		
03	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารซ้อนท้าย หากผู้โดยสารไม่สวมหมวก นิรภัยจะมีโทษปรับ 2 เท่า คือไม่เกิน 1,000 บาท		
04	ตำรวจสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยเป็น เวลาสูงสุด 1 เดือน		
05	กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น		
06	บุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนา อื่นใด		
07	ตามกฎหมายแล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวม หมวกนิรภัยโดยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง		
08	กฎหมายอนุญาตให้สามารถสวมหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1) หมวกนิรภัย แบบปิดเต็มหน้า 2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ		
09	หมวกนิรภัยที่ตกพื้นแข็งประสิทธิภาพในการรองรับแรงกระแทกจะลดลง		
10	การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมีความปลอดภัยสูงกว่าแบบอื่น		



โครงการ

“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนักต่อการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของท่านมากที่สุด

ข้อ	พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย	สวมทุก ครั้ง	สวมบาง ครั้ง	ไม่สวม
01	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
02	เมื่อท่านเป็น <u>ผู้โดยสาร</u> (ซ้อนท้าย) รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
03	เมื่อเดินทางในระยะใกล้ (ไม่เกิน 5 กม.) ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
04	เมื่อเดินทางในระยะไกล (5 กม. ขึ้นไป) ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
05	ในเส้นทางที่เดินทางมีการจราจรพลุกพล่านท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
06	ในเส้นทางที่เดินทาง มีการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวกท่านจะสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
07	ในช่วงเวลารีบเร่งหรือเร่งด่วนขณะขับ ขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
08	เมื่อท่านต้องเดินทางในขณะที่ร่างกายเหน็ดเหนื่อย ท่าน สวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
09	เมื่อท่านเดินทางในช่วงกลางคืนขณะขับ รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			
10	เมื่อเส้นทางที่ท่านเดินทางผ่าน มีตำรวจจราจร ท่านสวมหมวกนิรภัยอย่างไร			



โครงการ

“การศึกษาความพฤติกรรม และตระหนักต่อการ
สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์”



ส่วนที่ 5 ความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับระดับความตระหนักต่อการสวมหมวกนิรภัยของท่านมากที่สุด

ข้อ	ระดับความคิดต่อความตระหนัก ในการสวมหมวกนิรภัย	ระดับความเห็นด้วย				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
01	เมื่อในชุมชน หน่วยงาน หรือ โรงเรียนของท่านประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ท่านให้ความสนใจที่จะรับรู้ข่าวสาร					
02	เมื่อท่านเห็น ป้าย ประกาศ หรือการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ ท่านแวะอ่านเสมอเมื่อผ่าน					
03	ท่านเห็นด้วยกับ หน่วยงานของรัฐ ที่มีการรณรงค์ถึงภัยจากการไม่สวมหมวกนิรภัยผ่านสื่อต่างๆ อย่างทั่วถึง					
04	ท่าน คิดว่าการ ขับขี่ รถ จักรยานยนต์ ด้วยความเร็ว ที่ไม่สูงมาก ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้					
05	ท่านคิดว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ไปในสถานที่ใกล้ๆ					
06	ท่านคิดว่ากรณี ประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ มานาน ช่วยหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้โดยไม่ต้องสวมหมวก					
07	การไม่สวมหมวกนิรภัย ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ตุ๊กที่ศีรษะเปรียบเสมือนท่าน ตกตึกสูงหลายชั้น					
08	หากเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลอาจทำให้ท่านพิการ ทุพพลภาพจนช่วยเหลือตัวเองไม่ได้					
09	การไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมี <u>ความรุนแรง</u> มากกว่า การสวมหมวก					
10	การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ ทำให้ท่าน รู้สึก <u>ปลอดภัย</u> มากขึ้น					
11	ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมี <u>โอกาส</u> เสียชีวิตได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย					
12	เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมวกนิรภัยที่มี มาตรฐานสามารถ <u>ลดความสูญเสีย</u> ทั้งทางร่างกายและจิตใจ					
13	เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ท่านรู้สึก <u>อึดอัด</u> ไม่สบายทำให้ทนสวมหมวกไม่ได้					
14	ท่านคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ผม <u>เสียทรง</u>					
15	ท่านคิดว่าหลังจากสวมหมวกนิรภัยแล้วมี <u>ความลำบาก</u> ในการเก็บ					