

ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการ  
ไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว กรณีศึกษาจังหวัดสมุทรสาคร  
Factors Affecting Attitudes and Safety Behavior of Not Wearing  
a Helmet of Foreigners : A Case Study of Samut Sakhon Province.

<sup>1</sup>จิรภัทร ฉัตรแก้ว และ ดิฐภัทร บวรชัย

Jirapat Chatkaew and Dithapart Borwornchai

รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

(Security Management Faculty of Police Science)

<sup>1</sup>Email : c.jirapat@hotmail.com

Received 19 June 2020; Revised 17 July 2020; Accepted 19 July 2020



## บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว 2) เพื่อศึกษาข้อจำกัดด้านทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว และ 3) ศึกษาแนวทางในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว กรณีศึกษาจังหวัดสมุทรสาคร ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ภาครัฐและผู้ประกอบการร้านค้า 10 คน และแรงงานต่างด้าว 20 คน

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้ชาวต่างด้าวไม่สวมหมวกนิรภัย ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมายและประมาท ไม่เกรงกลัวบทลงโทษ ไม่คำนึงความปลอดภัย ความมั่งง่าย มีพฤติกรรมเลียนแบบ ในด้านทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยจะไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากมีราคาแพง มีรายได้น้อยและต้องส่งเงินให้ครอบครัวซึ่งมีความสำคัญมากกว่า จึงไม่ซื้อหมวกนิรภัย และเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อึดอัด ผมเสียทรง หมวกสกปรก กลัวสูญหาย พกพาลำบาก การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ จะไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะเชื่อมั่นในการขับซิ่งของตนเอง พบการตั้งด่านตรวจจะหลบหลีกทันที โดยไม่มีความเกรงกลัวว่าจะถูกตำรวจจับกุมแต่อย่างใด จากการศึกษาจึงมีแนวทางให้ชาวต่างด้าวสวมหมวกนิรภัย คือ 1) ให้ความรู้และจัดกิจกรรมรณรงค์ ให้ชาวต่างด้าวมีส่วนร่วม 2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ คู่มือ แผ่นพับ สื่อวิดีโอให้เห็นผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 3) ให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรและข้อบังคับ 4) ภาครัฐจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และ 5) สืบสวนการจำหน่ายหมวกนิรภัยในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

**คำสำคัญ:** ทัศนคติ, พฤติกรรม, ความปลอดภัย, หมวกนิรภัย, สมุทรสาคร

## Abstract

This thesis is a study aims to 1) study the problems and obstacles not wearing a helmet for foreigners, 2) to study the limitations on attitudes and safety not wearing a helmet for foreigners, and 3) study the guidelines for wearing a helmet for foreigners. A case study was carried out on 10 to government officials and 20 foreign workers by an-

depth interview in Samut Sakhon province. The study has found that the factors which prevent foreigners from wearing helmets were carelessness and lack of respect toward the law. They were ignorant toward penalties, regardless of security, and imitation behavior. Due to high cost of a helmet, causing an influence toward foreigners' attitudes and behaviors of safety. Furthermore, the study discovered that most of foreigners tend to have low income and because that they have to send money to their families. Also, they said they wearing a helmet caused uncomfot, hair damage, afraid of lost, difficult to carry, etc. When foreigners rode up to a checkpoint, they seemed to escape immediately because they weren't afraid of being arrested by the police. According to the study, they were guidelines for foreigners to were helmet, including 1) Providing and organizing campaign activities. 2) Create social media such as brochures and short video to show how it could be of not wearing a helmet when an accident occurs. 3) Provide knowledge about traffic laws and regulations. 4) Serious law enforcement, and 5) To continuously conduct helmet selling survey in the area.

**Keywords:** Attitude, Behavior, Safety, Helmet, Samut Sakhon

## บทนำ

ประเทศไทยมีแรงงานต่างด้าวที่เดินทางเข้ามาเพื่อทำงานเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน จากสถิติแรงงานต่างด้าวที่เดินทางเข้ามาทำงานในประเทศไทย ที่ได้รับอนุญาตทำงานทั่วราชอาณาจักรมีจำนวน ณ เดือนกรกฎาคม 2562 จำนวนแรงงานต่างด้าว 4 สัญชาติ ประกอบด้วย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และ เวียดนาม มีจำนวนทั้งสิ้น 2,839,716 คน จำแนกประเภทพิสูจน์สัญชาติ จำนวน 777,484 คน ประเภท พิสูจน์สัญชาติปรับปรุงทะเบียนประวัติ จำนวน 1,100,136 คน และนำเข้าตาม MOU จำนวน 962,096 คน ซึ่งในจังหวัดสมุทรสาครมีจำนวนแรงงานต่างด้าวถึง 257,088 คน เป็นเพศชาย 136,432 คน และเพศ หญิง 120,656 คน (สำนักบริหารต่างด้าว กรมการจัดหางาน, 2562) ทั้งนี้ในปี 2558 ประเทศไทยเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนร่วมกับสมาชิก 10 ประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้มีการเข้ามาของแรงงานต่างด้าวอย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนมาก

จากการที่มีบุคคลต่างด้าวเข้ามาท่องเที่ยวหรือมาทำงานอยู่ในราชอาณาจักรไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทางกรมขนส่งทางบก ได้แจ้งเอาไว้ว่าสำหรับบุคคลต่างด้าวหรือชาวต่างชาติในประเทศไทยที่มีความต้องการขัทยานยนต์ จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งข้อมูลสถิติใบอนุญาตขัปรถชาวต่างชาติที่ไม่ใช่สัญชาติไทย ณ วันที่ 31 มกราคม 2561 แบ่งประเภทได้ดังนี้ 1) รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว 151,428 ฉบับ 2) รถจักรยานยนต์ชั่วคราว 115,078 ฉบับ 3) รถยนต์ส่วนบุคคล 5 ปี 204,702 ฉบับ และ 4) รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 5 ปี 136,761 คน และมีบทลงโทษทางกฎหมายหากชาวต่างชาติทำผิดกฎจราจรอย่างไม่มีข้อยกเว้นใดๆ (ChobRod. 2562)

การบังคับใช้กฎหมายเป็นหนึ่งในแนวทางที่ได้รับการยอมรับว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคับเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากสถิติการจับกุมทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีการจับกุมใน 7 คดี สูงถึง 5,531,977 ราย โดยแบ่งออกเป็น 1) ไม่สวมหมวกนิรภัย 2,284,985 ราย 2) ขับรถเร็ว 1,248,803 ราย 3)

ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 884,680 ราย 4) เมาสุรา 424,522 ราย 5) ฝ่าไฟแดง 293,766 ราย 6) ขับย้อนศร 224,736 ราย และ 7) โทรศัพท์ขณะขับรถ 164,675 ราย ถ้าพิจารณาอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร พบว่าโดยเฉลี่ยประเทศไทยมีอัตราการจับกุม 10,064 รายต่อแสนประชากร ซึ่งมีการจับกุมเหตุการณ์ดังนี้ (นพ.พินิจ กุลละวณิชย์. 2562)

1) คดีเมาแล้วขับ ถือเป็นคดีที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับทุกคดี โดยในปี พ.ศ. 2561 มีการจับกุม 424,163 ราย พบว่าคดีเมาแล้วขับมีอัตราการจับกุมเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ถึง 45% สะท้อนถึงความใส่ใจและความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายกับพฤติกรรมเสี่ยงนี้

2) หมวกนิรภัย ถือเป็นอุปกรณ์สำคัญที่จะช่วยลดการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยประเทศไทยมีทั้งกฎหมายและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะ ขับขี่ที่เป็นรูปธรรม แต่จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยเพียง 45% เพิ่มขึ้นจากปี 2560 เพียง 2% สถิติการจับกุม พ.ศ. 2561 พบว่าคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นคดีที่มีการจับกุมที่สูงที่สุดถึง 2,269,664 ราย

3) การขับรถเร็วเป็นองค์ประกอบสำคัญของอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกจากจะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เวลาในการตัดสินใจลดลงแล้ว ความเร็วยังทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นด้วย สถิติการจับกุมในปี พ.ศ. 2561 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 1,244,255 ราย คดีขับรถเร็วมีอัตราการจับกุมเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 สูงที่สุดถึง 270% สะท้อนความเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมาย อีกประเด็นหนึ่งที่ควรให้ความสำคัญ คือ ตำแหน่งของกล้องตรวจจับความเร็ว หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่มีปัจจัยจากความเร็ว จะทำให้การแก้ไขปัญหาด้วยกล้องตรวจจับความเร็วมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4) เข็มขัดนิรภัย เป็นอุปกรณ์ที่มีเป้าหมายเช่นเดียวกับหมวกนิรภัย คือ ไม่ได้ลดจำนวนอุบัติเหตุ แต่ลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งจากรายงานขององค์การอนามัยโลกระบุว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ถึง 40 – 65% สถิติการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในปี พ.ศ. 2561 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 878,911 ราย

5) สถิติการจับกุมคดีขับรถย้อนศรในปี พ.ศ. 2561 มีผู้กระทำผิด 224,139 ราย

6) สถิติการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรปี พ.ศ. 2561 มีผู้กระทำผิด 292,971 ราย

7) สถิติการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถในปี พ.ศ. 2561 มีผู้กระทำผิด 170,274 ราย

จากสถิติการจับกุมจะเห็นได้ว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ช่วยลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้จริงก็ตาม แต่มีประชาชนจำนวนมากที่ไม่ยอมใส่หมวกนิรภัยร่วมด้วยเช่นกันและเป็นสาเหตุหลักๆ ในการสูญเสียทั้งทางด้านร่างกายและถึงขั้นเสียชีวิตด้วย ซึ่งในทุก ๆ ปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกเกือบ 1.2 ล้านคน ประเทศในยุโรปร้อยละ 75 ของการเสียชีวิตในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกิดจาก “การบาดเจ็บที่ศีรษะ” ประมาณการกันว่าค่าเฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศที่ประชากรมีรายได้ต่ำถึงปานกลาง รวมถึงประเทศไทยร่วมด้วย สูงถึงร้อยละ 88 ซึ่งสร้างผลกระทบต่อทางด้านสังคมสำหรับผู้รอบชีวิตจากอาการบาดเจ็บต่อครอบครัวและชุมชนสูงมาก เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วคนเหล่านี้ต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นพิเศษและเป็นเวลานาน ต้องเสียค่ารักษาพยาบาลจำนวนมากและหลายประเทศที่มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ผู้ได้รับบาดเจ็บ ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยมีประสิทธิภาพในการลดความเสี่ยงและลดโอกาสการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 43% สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58% สำหรับผู้นั่งซ้อนท้าย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. 2562)

ในการศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกจังหวัดสมุทรสาครเป็นแหล่งค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่ามีแรงงานต่างด้าวเข้ามาอยู่อาศัยในการทำงานเป็นจำนวนมากถึง 257,088 คน และจากข้อมูลมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปี 2561 มี อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสาครทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 41% เฉพาะผู้ขับขี่ 53% และเฉพาะผู้โดยสาร 11% (มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. 2562) ถึงแม้ผู้ขับขี่จะมีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ระดับปานกลางก็ตาม แต่จากข้อมูลดังกล่าวไม่ได้ระบุว่ารวมชาวต่างด้าวหรือต่างประเทศแล้วหรือไม่ เพียงแต่เป็นการสังเกตพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนน 77 จังหวัดเพียงเท่านั้น อีกทั้งจากการ ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยยังไม่พบการศึกษาในชาวต่างด้าว

จากที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว โดยสนใจศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว กรณีศึกษาจังหวัดสมุทรสาคร” มุ่งเน้นศึกษาชาวต่างด้าวจากประเทศเมียนมาร์ที่เข้ามาอาศัยและทำงานในราชอาณาจักรไทย จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อนำผลการศึกษามาพัฒนา ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ทำความเข้าใจกฎระเบียบ รวมถึงตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยเมื่ออาศัยอยู่ในราชอาณาจักรไทย

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ในจังหวัดสมุทรสาคร
2. เพื่อศึกษาข้อจำกัดด้านทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ในจังหวัดสมุทรสาคร
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ในจังหวัดสมุทรสาคร

### ขอบเขตการวิจัย

#### ขอบเขตของเนื้อหา

การศึกษานี้จะครอบคลุมถึงประเด็นหลักในเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ข้อจำกัดด้านทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ซึ่งจะนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาแนวทางการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าวในจังหวัดสมุทรสาคร

#### ขอบเขตประชากรกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ได้แก่ เจ้าหน้าที่ภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วย ผู้กำกับ รองผู้กำกับ สารวัตรงานจราจร รองสารวัตรงานจราจร ผู้บังคับหมู่งานจราจร และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการร้านค้าและชาวต่างด้าวในจังหวัดสมุทรสาคร และผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสนทนากลุ่มย่อย ได้แก่ ชาวต่างด้าวจากประเทศเมียนมาร์

#### ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาเฉพาะชาวต่างด้าวในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร ประเทศไทย

#### ขอบเขตระยะเวลา

ผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 รวมระยะเวลา 6 เดือน

## วิธีดำเนินการวิจัย

### ประชากรกลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1) การสัมภาษณ์แบบเชิงลึกเทคนิคบอลลูน (Snow ball) โดยการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ด้วยคำถามแบบมีโครงสร้างแบบปลายเปิด ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการใช้กฎหมายกับประเด็นปัญหาการศึกษาโดยตรงและเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ได้แก่ ผู้กำกับการ 1 คน รองผู้กำกับการ 1 คน สารวัตร-งานจราจร 1 คน รองสารวัตรงานจราจร 1 คน ผู้บังคับหมู่ งานจราจร 2 คน เจ้าหน้าที่-กรมการขนส่งทางบก จ.สมุทรสาคร 1 คน และผู้ประกอบการร้านค้า 3 คน

2) การสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth Interview) โดยการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ด้วยคำถามแบบมีโครงสร้างแบบปลายเปิด ซึ่งเป็นผู้ที่ตรงกับประเด็นปัญหาโดยตรง ได้แก่ แรงงานต่างด้าวในที่นี่จะศึกษาแรงงานที่มาจากประเทศเมียนมาร์ที่มาทำงานและอาศัยใน จังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 20 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ใช้การสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล เป็นคำถามแบบมีโครงสร้างแบบปลายเปิด เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ ทำให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย ซึ่งบุคลากรของภาครัฐและภาคเอกชน จะใช้เทคนิคการสัมภาษณ์แบบบอลลูน (Snow ball) ร่วมด้วย

2) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ได้ทำการศึกษาและรวบรวมกำหนดเป็นโครงสร้างข้อคำถามให้ตรงตามเนื้อหาและวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และดำเนินการตรวจสอบความเที่ยงตรงทางเนื้อหาและค่านิยมทัศนคติความสอดคล้อง (IOC)

### กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ปัจจัยที่มีทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว กรณีศึกษาจังหวัดสมุทรสาครประเด็นการวิจัย โดยการสัมภาษณ์เจาะลึกเป็นรายบุคคลแบบเฉพาะเจาะจง เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น ดำเนินการจากการสังเกตพฤติกรรมและสภาพแวดล้อมขณะทำการสัมภาษณ์ ทำการจดบันทึก จัดทำดัชนีข้อมูล ค้นหาความหมายและสรุปข้อความ จัดกลุ่ม สร้างและพิสูจน์ข้อสรุป วิเคราะห์- เนื้อหาตามประเด็นและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

## ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว จากผลการสัมภาษณ์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ศึกษาสามารถนำมาวิเคราะห์และตีความสรุปผลได้ดังนี้

### 1.1 ด้านความรู้

1.1.1 หมวกนิรภัยที่สวมใส่จะต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ซึ่งมีการกำหนดรูปแบบและการออกแบบหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของผู้สวมใส่จากการกระแทก หากผู้สวมใส่หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานจะพบเห็นได้ว่ามีความหลากหลาย มีความสวยงาม แต่มีความผิดทางกฎหมาย อีกทั้งจะไม่สามารถป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะหรือถึงขั้นเสียชีวิต

1.1.2 สถานที่ปฏิบัติงานหรือบริเวณใกล้เคียงมีการประชาสัมพันธ์กฎหมายหมวกนิรภัย ให้ความรู้ กระตุ้นเตือนความปลอดภัย ซึ่งพบได้ว่าการประชาสัมพันธ์ไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ส่วน

ใหญ่จะรณรงค์ ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษาและชุมชนที่มีการทำงานของประชาชนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ไม่ได้มุ่งเน้นในด้านกฎหมาย ข้อบังคับ รวมไปถึงค่าปรับเมื่อถูกจับกุมร่วมด้วย จึงทำให้ยังพบว่าผู้กระทำความผิดและฝ่าฝืนตลอดเวลา

## 1.2 ด้านสุขภาพ

1.2.1 ปัญหาสุขภาพเกี่ยวกับการไม่สวมหมวกนิรภัยชาวต่างด้าว การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมส่วนบุคคลที่ไม่เคารพกฎหมายและประมาทในการดำเนินชีวิต อาจส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งตัวเองและผู้อื่นได้ ซึ่งไม่เกี่ยวกับปัญหาสุขภาพแต่อย่างใด

1.2.2 ความเสียหายจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในรูปแบบของการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่ามีการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุโดยการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากและมีความรุนแรงมากขึ้นเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งจากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสมุทรสาครในปี 2562 มีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวน 76 คดี

1.2.3 การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ดี เพราะหมวกนิรภัยออกแบบมาเพื่อป้องกันการกระแทกจากกะโหลกศีรษะกับวัตถุต่าง ๆ ที่พุ่งเข้าชน และลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้อย่างรุนแรงด้วย

## 1.3 ด้านทัศนคติ

1.3.1 ชาวต่างด้าวมีความคิด ทัศนคติที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะชาวต่างด้าวมีความคิดว่ามีรายได้ไม่น้อย หมวกนิรภัยมีราคาแพงและเป็นการสิ้นเปลือง ไม่เกรงกลัวต่ออันตรายจากอุบัติเหตุ และมีความรู้สึกว่าการสวมหมวกนิรภัยแล้วมีความอึดอัด ร้อน ไม่สบายตัว อีกทั้งหายบ่อยครั้ง จึงไม่สวมหมวกนิรภัย

1.3.2 ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยสามารถที่จะบังคับใช้ได้อย่างจริงจัง พบว่าการบังคับใช้กฎหมายไม่ได้บังคับใช้อย่างจริงจังและมีการผ่อนปรนกฎระเบียบ ข้อบังคับด้วยเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานและดูแลได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ แต่ไม่ถึงกับเพิกเฉย อีกทั้งยังพบว่ามีการใช้อำนาจท้องถิ่นมาบีบบังคับ ซึ่งหากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จะทำให้ทุกคนกระทำตามกฎหมายจำนวนมาก

1.3.3 เหตุที่ทำให้ชาวต่างด้าวไม่สวมหมวกนิรภัย มาจากการไม่เคารพกฎหมาย ความมักง่ายของแต่ละบุคคล และกฎหมายของแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน อาจทำให้ชาวต่างด้าว มีความไม่เข้าใจในกฎหมายของประเทศไทย และพบว่าสาเหตุอื่น ๆ ด้วย เช่น เมื่อใส่หมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อึดอัด ไม่สบายตัว ราคาหมวกนิรภัยแพง สามารถที่จะหลบหนีตำรวจได้หากพบด่านตำรวจ ซึ่งที่ได้กล่าวมาจะเห็นว่า สาเหตุหนึ่งมาจากการไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้ไม่รู้สึกต้องเกรงกลัวกฎหมายและไม่คิดว่าจะได้รับอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## 1.4 ด้านพฤติกรรม

1.4.1 พฤติกรรมความปลอดภัยทั่วไปของชาวต่างด้าวในปัจจุบัน มีผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน พบว่าปัจจุบันมีผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากการที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ประมาท ไม่เคารพกฎจราจร ไม่เกรงกลัวบทลงโทษ มีความเสี่ยงในการขับขี่ ซึ่งผลต่อความปลอดภัยบนท้องถนน

1.4.2 สถานการณ์ทั่วไปในปัจจุบันสนับสนุนให้มีการส่งเสริมการไม่สวมหมวกนิรภัยในกลุ่มของชาวต่างด้าว พบว่าในปัจจุบันไม่มีการสนับสนุนหรือส่งเสริมให้ไม่สวมหมวกนิรภัย แต่เป็นพฤติกรรม

ส่วนบุคคลที่ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัย เพราะความมั่งง่าย ประมาท และเป็นพฤติกรรมเลียนแบบของบุคคลที่เห็นคนอื่นไม่สวมหมวกตนเองจึงไม่สวมหมวกด้วย ดังนั้นควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายและมีการลงโทษอย่างจริงจัง โดยไม่เลือกปฏิบัติ

1.4.3 สาเหตุที่ทำให้ชาวต่างด้าวต่อต้านการใส่หมวกนิรภัย พบว่า จากการที่ไม่ได้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้รับบทลงโทษ ตนเองจึงไม่สวมหมวกนิรภัยด้วยเช่นกัน จึงเป็นพฤติกรรมเลียนแบบและความท้าทายเกิดขึ้น อีกทั้งยังพบว่า การที่ไม่ได้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไปในพื้นที่หรือระยะทางที่ไกล ไม่ได้ใช้ความเร็ว หมวกนิรภัยมีราคาแพง หายบ่อยครั้ง จึงไม่อยากจะซื้อใหม่ มีความอึดอัด ร้อนและทำให้ผมเสียทรง จึงทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัย

2. ผลการศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ผู้ศึกษาสามารถนำมาวิเคราะห์และตีความสรุปผลได้ดังนี้

2.1 การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ พบว่าชาวต่างด้าวให้ความเห็นตรงกันว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยป้องกันการกระแทกกระเทือนทางสมองหรือศีรษะสัมผัสกับพื้นหรือวัตถุต่าง ๆ ได้โดยตรง

2.2 การนั่งซ้อนท้ายและไม่สวมหมวกนิรภัยมีโทษปรับทั้งผู้ขับและผู้ซ้อนท้าย พบว่า ชาวต่างด้าวทราบว่า มีโทษปรับจากการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับและผู้ซ้อน เนื่องจากมีประสบการณ์จากการถูกจับกุม

2.3 สถานที่ที่จะไปนั้นไม่มีตำรวจตั้งด่านตรวจจึงไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ชาวต่างด้าวจะไม่สวมหมวกนิรภัยหากสถานที่ที่ไปนั้นไม่มีด่านตำรวจ แต่ถ้าพบว่ามีด่านตำรวจจะสามารถหลบหลีกเลี่ยงตำรวจได้โดยไม่เกรงกลัวว่าจะถูกตำรวจจับกุม อีกทั้งยังพบปัจจัยอื่นที่สนับสนุนไม่สวมหมวกนิรภัยด้วย เช่น ร้อน อึดอัด ไม่สบายตัว และผมเสียทรง เป็นต้น

2.4 บุคคลที่มาซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยนั้นไม่สวมหมวกนิรภัย จึงไม่สวมหมวกนิรภัยด้วย ชาวต่างด้าวส่วนใหญ่จะไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากไม่มีเงินซื้อ ไม่มีหมวกนิรภัย ไม่คิดว่าจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเพื่อน ซึ่งเป็นพฤติกรรมเลียนแบบ ดังนั้นเพื่อให้มีความปลอดภัยในการจราจรบนท้องถนน จะต้องให้ความรู้ทั้งเรื่องกฎหมายและพฤติกรรมความปลอดภัยร่วมด้วย

2.5 มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุได้น้อยจากการขับรถจักรยานยนต์ จึงไม่สวมหมวกนิรภัย ชาวต่างด้าวมีความคิดว่า โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้น้อย เนื่องจากไม่ได้ขับรถจักรยานยนต์ไปสถานที่ไกลหรือสถานที่ที่มีรถจำนวนมาก ใช้ความเร็วในการขับรถที่ช้า มีความมั่นใจในการขับรถและระบบความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ทำให้ไม่ประสบอุบัติเหตุ จึงไม่สวมหมวกนิรภัย

2.6 หมวกนิรภัยมีราคาแพง ไม่มีที่จัดเก็บ กลัวจะสูญหายและพกพาลำบาก จึงไม่สวมหมวกนิรภัย ชาวต่างด้าวมีมุมมองความคิดว่า มีรายได้ขั้นต่ำอยู่ที่ประมาณ 9,500 บาท แต่ค่าครองชีพค่อนข้างสูงและค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต รวมทั้งต้องส่งเงินไปให้ครอบครัวทุกเดือนซึ่งมีความสำคัญมากกว่า ทำให้ไม่มีเงินเพียงพอที่จะไปซื้อหมวกนิรภัยที่มีราคาค่อนข้างแพง อีกทั้งเมื่อขับรถจักรยานยนต์ไปยังสถานที่ต่าง ๆ ไม่มี ที่จัดเก็บส่งผลให้สูญหายบ่อยครั้ง พกพาไม่สะดวกต่อการเดินทาง ถึงแม้จะทราบว่าหมวกนิรภัยสามารถเลือกได้หลากหลายทั้งขนาดและราคาที่สามารถซื้อได้ก็ตาม แต่จะไม่ได้มาตรฐาน มอก. หากมีราคาที่ถูกลงไปอีก

2.7 การขับขีรถจักรยานยนต์ไปสถานที่ไกล ๆ ไม่ต้องสวมใส่หมวกนิรภัย ชาวต่างด้าวมีความคิดว่าการขับขีรถจักรยานยนต์ในซอยแถวบ้าน หรือไปในระยะทางที่ไม่ไกลจากบ้านหรือที่พักมากนักจะใช้เวลาเร็วในการขับขีรถ ไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ จึงไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งที่ทราบว่าการเดินทางทั้งในระยะใกล้หรือไกลอยู่กับความเสี่ยงและเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลาอีกด้วย

2.8 ไม่ได้ขับขีรถจักรยานยนต์ออกไปยังถนนใหญ่ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ชาวต่างด้าวมีความคิดว่าการขับขีรถบนถนนสายรองจะมีจำนวนรถบนท้องถนนจำนวนน้อย ไม่ได้ใช้เวลาเร็ว และอุบัติเหตุไม่ค่อยมี จึงไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งที่ทราบว่าการเดินทางมีความเสี่ยงและการสวมหมวกนิรภัยช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้ก็ตาม

2.9 ในกรณีเร่งด่วนมักไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากการเสียเวลา พบว่าชาวต่างด้าวจะไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะคิดว่าเป็นการเสียเวลา ยุ่งยากในการหาหมวกนิรภัยหากไม่ได้เก็บไว้ในตำแหน่งเดิม และยังทำให้การมองเห็นไม่สะดวกขณะขับขีรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลให้การขับขีรถไปถึงจุดหมายล่าช้า ทั้งที่ทราบว่าหมวกนิรภัยช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุได้

2.10 สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกร้อน อึดอัด ไม่สบายศีรษะและหมวกสกปรก จึงไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่าการสวมหมวกนิรภัยบางรุ่นไม่กระชับแนบสนิทกับศีรษะ เมื่อสวมหมวกนิรภัยจะมีเหงื่อจำนวนมาก ผมยุ่ง อึดอัด ร้อน และหมวกนิรภัยเป็นแหล่งสะสมของเชื้อแบคทีเรียด้วย อีกทั้งถ้าไม่ใช้หมวกนิรภัยของตนเองก็จะไม่ยินยอมสวมหมวกนิรภัยด้วยเช่นกัน

2.11 จะบอกเสมอว่าไม่มีหมวกนิรภัยไว้ใช้งาน จึงไม่สวมหมวกนิรภัย ชาวต่างด้าวมีความคิดว่า หมวกนิรภัยมีราคาแพง สูญหายบ่อยจึงไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ยังคงมีชาวต่างด้าว อีกส่วนหนึ่งที่ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขีรถจักรยานยนต์ เนื่องจากจะได้รับหมวกนิรภัยเป็นของแถมที่ได้จากการซื้อรถจักรยานยนต์ แต่ถ้าหากหมวกนิรภัยชำรุดหรือสูญหายจะหาซื้อใหม่

2.12 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ชาวต่างด้าวมีข้อเสนอแบ่งเป็น 3 ข้อ คือ 1) หมวกนิรภัยควรแจกจ่ายประชาชนให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) 2) ให้มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย และ 3) บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

3. ผลการศึกษาแนวทางในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ผู้ศึกษาสามารถนำมาวิเคราะห์และตีความสรุปผลได้ดังนี้

3.1 ให้ความรู้และจัดกิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย เน้นกิจกรรมรณรงค์ให้ครอบคลุมในเขตพื้นที่ที่มีชาวต่างด้าวอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

3.2 จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคู่มือ แผ่นพับ หรือสื่อวีดิทัศน์ ซึ่งจะช่วยให้เข้าถึงข้อมูลได้มากยิ่งขึ้น

3.3 ให้ความรู้เกี่ยวกับสวมหมวกนิรภัยให้กับชาวต่างด้าว เพื่อให้มีค่านิยมในการสวมหมวกนิรภัยและมีวัฒนธรรมความปลอดภัยร่วมด้วย

3.4 ให้ความรู้ด้านกฎหมายการจราจร ข้อบังคับและค่าปรับที่เกิดขึ้นจากการถูกจับกุม

3.5 บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อไม่ให้มีพฤติกรรมเลียนแบบได้

3.6 กวดขันการจัดจำหน่ายของผู้ประกอบการเป็นระยะ ทั้งด้านราคาและมาตรฐานที่ได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)



## อภิปรายผล

1. สภาพปัญหาและอุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว จากผลการศึกษานี้สามารถอภิปรายได้ดังนี้

1.1 ปัจจัยด้านความรู้ มีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัย โดยมุ่งเน้นในสถานศึกษาและชุมชนหรือสถานที่ปฏิบัติงานที่มีประชาชนจำนวนมาก แต่ไม่ได้มุ่งเน้นในด้านกฎหมายและข้อบังคับ ทำให้มีการกระทำความผิดในการไม่สวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา ดังนั้นเพื่อให้ชาวต่างด้าวมีความรู้ เข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (2552) ว่าด้วยเรื่องหมวกนิรภัยตามกฎหมายกระทรวง (พ.ศ. 2535) ที่กำหนดรูปแบบหมวกนิรภัย กล่าวคือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ซึ่งจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมแล้วหมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (2556) ได้อธิบายวิธีทำให้มีความรู้ ความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น โดยการให้ความรู้แก่สาธารณชน ได้แก่ กิจกรรมทุกประเภทที่มีเป้าหมายเพื่อประชาสัมพันธ์เรื่องต่าง ๆ เช่น มาตรฐานหมวกนิรภัย กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและการบังคับใช้ ระดับความร้ายแรงของการบาดเจ็บจากการจราจรในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับการสวมหมวกนิรภัย และการประชาสัมพันธ์เชิงพาณิชย์ ผู้ผลิตและผู้ค้าปลีกหมวกนิรภัย มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มการใช้หมวกนิรภัยโดยสมัครใจ ซึ่งการรับรู้ของสาธารณชนเกิดขึ้นจากการคำบอกเล่าจากปากต่อปาก ทำให้การใช้หมวกนิรภัยกลายเป็นเรื่องปกติของสังคม

1.2 ปัจจัยด้านสุขภาพ ยังมีการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุโดยการขี่รถจักรยานยนต์ เป็นจำนวนมากและความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและประมาทนำมาสู่การบาดเจ็บของร่างกายและถึงขั้นเสียชีวิตนั้น ยุทธนา วรณปิติกุลและสุพิทา เริงจิต (2555) สรุปสาเหตุมาจากการดื่มสุราแล้วขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50 ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือ ไม่รู้กฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกการขี่อย่างถูกวิธี ไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตรายทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และไม่ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขี่ อีกทั้งอวัยวะต่าง ๆ ของร่างกายที่ได้รับการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ คือ 1) ร่างกายส่วนบน คือ ศีรษะ ใบหน้าและคอ 2) ร่างกายส่วนกลาง คือ แขน ทรวงอก ช่วงท้อง กระดูกเชิงกรานและกระดูกสันหลัง และ 3) ร่างกายช่วงล่าง คือ ขา

1.3 ปัจจัยด้านทัศนคติ พบว่า มีการใช้กฎหมายที่ไม่ได้บังคับใช้อย่างจริงจังและมีการผ่อนปรน จนทำให้ชาวต่างด้าวไม่เกรงกลัวและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และรู้สึกราวว่าหมวกนิรภัยมีราคาแพง สิ้นเปลือง หายบ่อย ร้อน ผมเสียทรง อึดอัด ไม่สบายตัว สามารถที่จะหลบหนีตำรวจได้หากพบด่านตำรวจและไม่คิดว่าจะได้รับอันตรายจากการขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว ดังนั้นชาวต่างด้าวจึงจะต้องได้รับความรู้ความเข้าใจในกฎหมายและข้อบังคับ และภาครัฐจะต้องจัดการปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

1.4 ปัจจัยด้านพฤติกรรม พบว่ามีพฤติกรรมที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ประมาท ไม่เคารพกฎจราจรและมีพฤติกรรมเลียนแบบที่เห็นผู้อื่น ๆ ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่ได้ถูกจับกุมตามกฎหมาย ตนเองก็ไม่สวมหมวกนิรภัยด้วย สาเหตุหนึ่งมาจากไม่มีความรู้ ความเข้าใจและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในแต่ละปีมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจำนวนมากที่ต้องเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ และ

อัตราการเพิ่มของจำนวนรถจักรยานยนต์บนท้องถนนมีจำนวนสูงมากขึ้น แนวโน้มของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร และเกิดอุบัติเหตุมีมากขึ้นเช่นกัน ควรรีบแก้ไขความปลอดภัยมากกว่านี้ ซึ่งพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การระมัดระวังของ ผู้ขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับ และการปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่ ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องมีพฤติกรรมตามกฎจราจรที่ถูกต้อง เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ และปัจจัยที่ช่วยให้มีพฤติกรรมความปลอดภัยเกิดขึ้น คือ ปัจจัยที่ช่วยโน้มน้าวบุคคลให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ความเข้าใจ ความเชื่อทัศนคติ และค่านิยมของบุคคลที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมอนามัยของบุคคล ซึ่งพฤติกรรมนี้เกิดขึ้นจากการเรียนรู้ หรือประสบการณ์ที่ได้รับจากการเรียนรู้ของแต่ละบุคคล (สมถวิล เมืองพระ, 2537 หน้า 54 อ้างถึงใน ไตรดา เจริญศักดิ์, 2559)

2. ทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว จากผลการศึกษาสามารถอภิปรายได้ดังนี้

ชาวต่างด้าวส่วนใหญ่แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมีความคิดว่ามีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อยจากการขับรถจักรยานยนต์ ขับรถจักรยานยนต์ไปสถานที่ใกล้ ๆ ไม่มีตำรวจตั้งด่าน แต่ถ้ามีด่านตำรวจก็สามารถหลบหลีกได้ ไม่ได้ขับรถจักรยานยนต์ออกไปยังถนนใหญ่ กรณีเร่งด่วนจะทำให้เสียเวลา ผู้ที่มาซื้อรถจักรยานยนต์ด้วยกันจะไม่สวม-หมวกด้วยกัน ทั้งที่ทราบว่าการนั่งซ้อนไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโทษปรับทั้งคู่ก็ตาม เพราะคิดว่าการใส่หมวกนิรภัยเพียงคนเดียวจะดูแปลกและจะไม่ใส่หมวกนิรภัยเป็นเพื่อนกัน หมวกนิรภัยหายบ่อย มีราคาแพง รายได้น้อยจึงไม่ซื้อใหม่ ใส่แล้วรู้สึกร้อน อึดอัด ไม่สบายศีรษะและหมวกสกปรกตามที่ได้กล่าวข้างต้น ชาวต่างด้าวทราบว่าหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ แต่ด้วยการบังคับใช้กฎหมายไม่จริงจัง ทำให้เพิกเฉยต่อการปฏิบัติ ไม่รับผิดชอบต่อสังคม มีพฤติกรรมเลียนแบบในกลุ่มของชาวต่างด้าว และไม่มีพฤติกรรมความปลอดภัย ดังนั้นจึงจะต้องมีการกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ประชาสัมพันธ์กฎหมายหมวกนิรภัยให้ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และควรได้รับรู้วิธีการบังคับใช้และบทลงโทษหากฝ่าฝืนด้วย อีกทั้งให้คำแนะนำและความรู้ด้วยพฤติกรรมความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพพร้อมด้วย

หากต้องการเพิ่มให้ใช้หมวกนิรภัย จำเป็นต้องใช้แนวทางที่ได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้อง ทั้งการใช้หมวกนิรภัยโดยสมัครใจ เป็นการให้ความรู้แก่สาธารณชน การประชาสัมพันธ์เชิงพาณิชย์ การใช้บุคคลต้นแบบ (Role model) เป็นผู้นำการใช้หมวกนิรภัยทั้งเป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การสร้างแรงจูงใจให้ลูกจ้าง นายจ้างและหัวหน้างาน ทั้งในภาคราชการและเอกชนสามารถมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยได้ โดยดำเนินงานให้ลูกจ้างหรือพนักงานของตนใส่หมวกนิรภัยเดินทางไป-กลับจากที่ทำงาน นอกจากจะเป็นประโยชน์แก่สังคมแล้ว การนำเสนอ และการสร้างแรงจูงใจและขจัดอุปสรรคให้สาธารณชนเห็นภาพพนักงานของตนใส่หมวกนิรภัย ยังเป็นการโฆษณาหน่วยงานด้วยว่ามีผู้บริหารที่ดีเป็นห่วงสวัสดิภาพของพนักงาน เช่น ออกเงินสนับสนุนให้พนักงานและสมาชิกในครอบครัวซื้อหมวกนิรภัยระบุชื่อพนักงานที่ใช้หมวกนิรภัยในจดหมายข่าวของบริษัท เสนอให้ของขวัญและรางวัลต่างๆ แก่พนักงาน เป็นต้น การใช้หมวกของรัฐบาล ซึ่งโครงการที่รัฐบาลจัดทำเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิรภัยเป็นการสร้างแรงจูงใจให้บริษัทผู้ผลิตหมวกนิรภัยหรือผู้บริโภค ไปจนถึงการขจัดอุปสรรคที่ไม่จูงใจให้ใช้หมวกในการบังคับใช้กฎหมายจะต้องเป็นการ บูรณาการ เพื่อให้ประชาชนรับรู้การบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น ผนวกรวมให้มีการบังคับใช้กฎหมายซ้ำหลาย ๆ ครั้ง เพื่อย้ำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการบังคับใช้อย่าง

เข้มงวดสม่ำเสมอ ไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างถาวรของพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และเผยแพร่ข้อมูลการบังคับอย่างแพร่หลาย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2556)

### 3. แนวทางในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว จากผลการศึกษาสามารถอภิปรายได้ดังนี้

จากการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ทศนคติและพฤติกรรมในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าว สามารถจัดทำเป็นแนวทางในการสวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าวด้วยการให้ความรู้จัดกิจกรรมณรงค์การสวมหมวกนิรภัย จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ และสื่อประชาสัมพันธ์ภาษาเมียนมาร์ร่วมด้วย เพื่อให้เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย เข้าใจ และรวดเร็ว ส่งเสริมให้มีค่านิยมในการสวมหมวกนิรภัยและมีวัฒนธรรมความปลอดภัยร่วมด้วย ให้ความรู้ในการใช้กฎหมายจราจร และมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง เพื่อให้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางด้านพฤติกรรมอย่างถาวร

## สรุปองค์ความรู้

การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรส่วนมากไม่ใช่เพราะความบังเอิญ แต่มีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย แต่ที่พบว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่เกิดจากคน ที่ทำให้อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้เส้นทางบนท้องถนน โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความเห็นแก่ตัว ขาดความรับผิดชอบ พฤติกรรมขับรถหุนหันพลันแล่น ความชำนาญในการใช้เส้นทาง สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ สภาพจิตใจที่ผิดปกติ การขับรถด้วยความเร็วสูง และการดื่มแอลกอฮอล์ ปัจจัยดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สินหากไม่มีการป้องกัน ดังเช่นการขับซิ่งจักรยานยนต์มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสวมหมวกนิรภัย เพื่อลดแรงกระแทกและการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ลดการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน และอนาคตของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายด้วยเช่นกัน อีกทั้งกฎหมายจราจรมีการกำหนดและบังคับใช้ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายอย่างชัดเจน ดังนั้นเพื่อให้มีการสวมใส่หมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้แก่ประชาชนทั้งด้านมาตรฐานหมวกนิรภัย กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและการบังคับ ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการจราจรในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับจากการสวมหมวกนิรภัยร่วมด้วย

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะทั่วไป

1.1 จากที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ควรมีอาสาสมัครมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น

1.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการดำเนินการตรวจและจับกุมผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง และเข้มงวดอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง แต่จะต้องครอบคลุมทุกพื้นที่ที่รับผิดชอบทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น

1.3 ควรมีการสร้างแรงจูงใจให้กับชาวต่างด้าวสวมหมวกนิรภัย ให้ลูกจ้าง นายจ้างและหัวหน้างานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยจัดเป็นโครงการหรือกิจกรรมให้พนักงานของตน เช่น ให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยเดินทางไป-กลับจากที่ทำงาน สนับสนุนเงินในการซื้อหมวกนิรภัยให้พนักงานและสมาชิกในครอบครัว ระบุชื่อพนักงานที่สวมหมวกนิรภัยประจำเดือนเพื่อเป็นการชื่นชม เป็นการสะสมคะแนนสำหรับผู้สวมหมวกนิรภัยเพื่อใช้ในการพิจารณาเลื่อนขั้นหรือรับโบนัส

ประจำปี กำหนดเป็นเงื่อนไขการทำงาน ส่งเสริมสร้างบุคคลต้นแบบเป็นผู้นำการใช้หมวกนิรภัย เป็นต้น แต่ ถ้าหากพบว่าไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีบทลงโทษตามระเบียบของบริษัทหรือหน่วยงานนั้น ๆ เช่น ตักเตือน บังคับซื้อหมวกนิรภัยทันที หักเงินเดือน เป็นต้น

1.4 จากการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าวที่มาจาก ประเทศเมียนมาร์เข้ามาทำงานและอาศัยในจังหวัดสมุทรสาคร ข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการแก้ปัญหาและ อุปสรรคในการไม่สวมหมวกนิรภัยของชาวต่างด้าวมีข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านความรู้ ด้าน สุขภาพ ด้านทัศนคติ และด้านพฤติกรรมนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนา การสวมหมวกนิรภัยของชาวต่าง ด้าวจากประเทศอื่น ๆ ที่เข้ามาทำงานในประเทศไทย โดยนำเสนอแนะต่าง ๆ ไปยัง 1) สภ.เมือง สมุทรสาคร เพื่อนำอาสาสมัครเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการสวมหมวกนิรภัยและ บังคับใช้กฎหมายจราจรการสวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง 2) สำนักงานจัดหางาน จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อ เป็นข้อมูลสนับสนุนให้มีขั้นตอนดำเนินการไม่ต่อหรือไม่จัดทำใบอนุญาตทำงานให้ชาวต่างด้าวหากมีประวัติ การไม่สวมหมวกนิรภัยตามที่กำหนด 3) กรมการขนส่งทางบก จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อให้ดำเนินการระงับ หรือยึดการใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของชาวต่างด้าว หากพบประวัติการไม่สวมหมวกนิรภัยตามที่ กำหนด และ 4) สภาอุตสาหกรรม จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อให้มีการบังคับใช้ในโรงงานต่าง ๆ โดยการมีส่วนร่วม รมรณรงค์ในการ-สวมหมวกนิรภัยของพนักงานในการเดินทางมาทำงานของตน

## 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยในการไม่สวมหมวก นิรภัยของชาวต่างด้าวจากประเทศอื่น ๆ ที่มีทัศนคติและพฤติกรรมที่ต่างกัน ส่งผลต่อการศึกษาที่แตกต่าง กันออกไป เพื่อนำมาศึกษาปัญหา อุปสรรค ทัศนคติและพฤติกรรม รวมทั้งเป็นแนวทางในการรณรงค์และ บังคับใช้กฎหมายการสวมหมวก-นิรภัยให้ของชาวต่างด้าวจากประเทศนั้น ๆ ด้วย

2.2 ควรมีการศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนชาวต่างด้าวในการสร้างวัฒนธรรมความ ปลอดภัย ในการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสามารถที่จะชักชวนและสนับสนุนให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ รณรงค์ ประชาสัมพันธ์และกระตุ้นเตือนให้มีความปลอดภัยจากการจราจร ลดปัญหาการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุ

## เอกสารอ้างอิง: Reference

- กาญจนกรอง สุอังคะ. (2558). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.*
- ดิสกุล ชลศาลาสินธุ์. (2558). *การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยโดยทฤษฎีแบบ แผนความเชื่อด้านสุขภาพ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.*
- ธวัช เหลือวสุธา. (2557). *ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท คอทโก้ เมททอลเวอร์คส์ จำกัด จังหวัดระยอง. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตร มหาบัณฑิต). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.*
- บุบผา ลาภทวี. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ งานการพยาบาลผู้ป่วยศัลยกรรม อุบัติเหตุและฉุกเฉิน 1. (รายงานการวิจัย). ทูสนับสนุนงานวิจัย โรงพยาบาลธรรมศาสตร์.*

- ประสิทธิ์ ไชยชนะ. (2560). การศึกษาความเข้าใจ ทักษะคิดของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องนอกภาค  
สาธารณสุขต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถทางถนนแบบบูรณาการช่วงเทศกาลสงกรานต์  
ในเขตอำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต).  
คณะสาธารณสุขศาสตร์: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พินิจ กุลละวณิชย์. (22 กันยายน 2562). *ประเทศไทยกับอุบัติเหตุบนท้องถนน*. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน  
2562. จาก <https://www.naewna.com/lady/columnist/41495>
- ภูริต มีพร้อม. (2550). *การประยุกต์ภูมิสารสนเทศ เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถทางบกในเทศบาลเมืองแสนสุข*.  
(วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2562). *อัตราการสวมหมวก  
นิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2562*. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิไทยโรดส์.
- ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพดา เรืองจิต. (2555). *บันทึกโฉมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์*. กรุงเทพมหานคร :  
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- โศรดา เจริญศักดิ์. (2559). *พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club  
Chanthaburi*. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). บัณฑิตวิทยาลัย:  
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2556). *หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบน  
ท้องถนน สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ เรียบเรียงเพิ่มเติมจากฉบับภาษาไทย “หมวก  
นิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ” องค์การอนามัย  
โลก. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)*
- Chobrod. (22 มีนาคม 2562). *ชาวต่างชาติขับรถในไทย มีอะไรบ้างที่ควรรู้และปฏิบัติตาม*. สืบค้นเมื่อ  
22 กันยายน 2562. จาก [https://chobrod.com/tips-car-care/ชาวต่างชาติขับรถในไทย-มี  
อะไรบ้างที่ควรรู้และปฏิบัติตาม](https://chobrod.com/tips-car-care/ชาวต่างชาติขับรถในไทย-มีอะไรบ้างที่ควรรู้และปฏิบัติตาม) -9305

