



การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ:

พฤติกรรมและกฎหมาย

The helmets of motorcyclists in students Chalermkanchana University:

behavior and the law.

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ตีเรนต์ สาระพงษ์,*¹ วราลี ทีคำเกษา²

สุกัญญาณี กิ่งแก้ว³ และ คราวุฒิ แสงจำ⁴

¹สาขาวิชานโยบายอุตสาหกรรมและนวัตกรรม คณะมนิคิศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี 34190

²คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ 33000

³ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ 33000

⁴สาขาวิชานโยบายและความปลดภัย คณะสารสนเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ 33000

*E-mail : treeneat.s@ubu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ โดยศึกษาในเชิงพฤติกรรมและกฎหมาย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยด้านพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ แบบสอบถาม ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ จำนวน 357 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ค่าสถิติที่ใช้ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในส่วนของการแก้ไขปัญหาการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษานั้น ใช้การประชุมระดมสมองกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ นักศึกษา คณาจารย์ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนานักศึกษา เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบัน (solution base) ร่วมกันระดมสมองในการหาทางออกร่วมกัน (solution base) ในการแก้ปัญหาด้วยการไตร่ตรองการไตร่ตรองแนวทางที่มีประสิทธิภาพเป็นประจำ แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ แต่มีพิจารณาเป็นรายข้อ พบร่วมกัน ตัวอย่างจะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อเดินทางในระยะใกล้

การศึกษาพบว่า ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ แต่มีพิจารณาเป็นรายข้อ พบร่วมกัน ตัวอย่างจะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อเดินทางในระยะไกล แผ่นดินที่ไม่แน่นอน ไม่สามารถคาดเดาได้ กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่เจ้าของรถ กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 1-2 ปี กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปีขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยขับขี่ กลุ่มตัวอย่างที่มีเคยขับขี่แต่ไม่ใช่รถจักรยานยนต์ หมายความว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัย 1 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยถูกจับ กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับ 1 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับ 2 ครั้ง และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีหน้าที่เดินทาง

กลุ่มตัวอย่างที่มีแนวโน้มสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเมื่อเดินทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวก ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 1-2 ปี กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยขับขี่กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยขับขี่แต่ไม่ใช่รถจักรยานยนต์ หมายความว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัย 1 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยถูกจับ 3 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับ 3 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีหน้าที่เดินทางสะดวก จับกุม 3 ครั้ง



บทความวิจัยได้จัดทำข้อเสนอแนะในการจัดทำโครงการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย โครงการรณรงค์ไม่บายทำใบขับขี่ร่วมกันสำนักงานขนส่ง และได้ยกย่องข้อบังคับว่าด้วยการขับขี่ปลอดภัยของมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ชั้น

คำสำคัญ : พฤติกรรม, หมวดนิรภัย, กฎหมาย, นักศึกษา, มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

Abstract

This research aims to study the law and the motorcycle helmet wearing behavior among Chalermkarnchana University students. The method of study involves the use of questionnaires which were distributed to 357 Chalermkarnchana University students, while at the same time using the software program to analyze the data. The statistical calculation used in this research includes calculating percentage, average, and standard deviation. The research also involves brainstorming with stakeholders, such as students, lecturer and experts in order to find the way to change the behaviors of students who were not wearing motorcycle helmet. The study indicated that most students often wear motorcycle helmet, but sometime they do not wear motorcycle helmet especially when they traveling at close range.

The study indicates that the groups, which do not always wear motorcycle helmet when they traveling at close range, are female; the persons without their own motorcycle; the persons with motorcycle riding experience of 1-2 years; the persons with motorcycle riding experience of over 4 years; the persons with no driving license; the persons who their driving license have expired; the persons with no experience in motorcycle accident; the persons with only one time experience in motorcycle accident; the persons who have never been arrested; the persons who were arrested for one time; the persons who had been arrested for two times; and the persons without their own motorcycle helmet.

The groups, which are likely to wear motorcycle helmets when there is no traffic jam, are the persons with motorcycle riding experience of 1-2 years; the persons with no driving license; the persons who their license have expired; the persons who were arrested for one time; the persons who had been arrested for three times. Interestingly, the groups, which are likely to wear motorcycle helmets only when they are the passenger on the back of motorcycle, are the persons who their license have expired; and the persons who had been arrested for three times.

The research provides the recommendations for the safe driving campaign project and the mobile office project for issuing driving license in cooperation with the Land Transport Office, while it also formulates the regulation for safe driving of the Chalermkarnchana University.

Keywords : Behaviors, Motorcycle Helmet, Law, Students, Chalermkarnchana University

1. บทนำ

ปัจจุบันนี้ตัวการตрайของคนไทยเนื่องจาก อุบัติเหตุทางบกมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะจากการขับขี่ จักรยานยนต์ มีผู้ป่วย ผู้พิการ และผู้ที่เสียชีวิตด้วย อุบัติเหตุจุลารถจักรยานยนต์มีปริมาณมากขึ้น เช่น กัน เมื่อเปรียบเทียบกับการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ ยานพาหนะอื่นๆ โดยเฉลี่ยผู้เสียชีวิตจากการขับขี่และ ซ่อนห้ามรถจักรยานยนต์มีจำนวนประมาณวันละ

24 คน หรือร้อยละ 40 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (กรม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2552) โดยมีสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถ ผิดกฎหมาย ซึ่งระดับอายุของผู้เสียชีวิตอยู่ระหว่าง 15-44 ปี ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่มีความคิดเห็นของ สนับสนาน ชอบเสี่ยงภัย ขาดสติในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยที่ไม่ สม流氓นิรภัย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549)



ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2555 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สุรุปผลิตอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2555 เกิดอุบัติเหตุรวมทั้งหมด 3,093 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 336 คน บาดเจ็บ 3,375 คน โดยเน้นทางหน้าที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถจักรยานยนต์ร้อยละ 81.47 โดยมีผู้เสียชีวิตสูงสุดที่ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูง เนื่องจากการจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันการขับขี่เมื่อมีนาฬิกาพานาธอนอื่น ทำให้มีโอกาสที่จะบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงกว่าบ้านพานาธอนอื่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่มีภัยคุกคามห่วงอกจากการทำให้ศีรษะกระแทกับดูดอุบัติเหตุอย่างเดียวอย่างหนึ่ง เช่น พื้นถนน (ปราณี ทองคำ และคณะ, 2551)

สอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ความร่วมมือแห่งองค์กรอนามัยโลก ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ที่ว่า

“ จากรายงานของศูนย์ความร่วมมือแห่งองค์กรอนามัยโลก ร้อยละ 23 เกิดจากรถจักรยานยนต์ สำหรับประเทศไทย พบว่ามีอัตราการตายจำนวน 26000 คนต่อปี คิดเป็น 38 รายต่อประชากรแสนคน ซึ่งเป็นอันดับ 6 ของโลกที่มีความปลอดภัยทางท้องถนนน้อยที่สุด และในจำนวนผู้เสียชีวิต 26000 ราย พบร่วมกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนนี้เป็นผู้ขับขี่ จำนวน 43 ในจำนวนนี้เป็นผู้ขับขี่ จำนวน 52 โดยผู้สวมหมวก ร้อยละ 20 เท่านั้น โดยกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ร้อยละ 49 วัยรุ่นสวมหมวกนิรภัย 28 และ เด็ก อายุ 7 เท่านั้น ”

จากข้อมูลที่กล่าวมานี้ สาเหตุของการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุดอยู่ที่สมอง จากการที่ศีรษะกระแทกพื้นและได้รับการกระแทกกระเทือน ไปยังสมอง ซึ่งหมายความว่าเป็นอันตรายในปัจจุบันที่สามารถนำป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ใช้จักรยานยนต์ สามารถลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุได้ร้อยละ 29 และลดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ได้ร้อยละ 40 ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้สวม 3 เท่า (National Highway Traffic Safety Administration : NHTSA) แม้ว่าหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บทางสมอง ลดช่วยลดอัตราเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้ แต่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์เอง

ยังไม่ตระหนักรู้ถึงความสำคัญในการใช้หมวกนิรภัย โดยมีรายงานการศึกษาของมูลนิธิไทยโรคส์ พบว่า ในจำนวนผู้ใช้จักรยานยนต์ใน 73 จังหวัด มีผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง ร้อยละ 30 (มูลนิธิไทยโรคส์, 2553)

มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ เป็นสถานศึกษาแห่งหนึ่งที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาจำนวนมาก ซึ่งถ้าหากนักศึกษามีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแล้ว ก็อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจึงเป็นเรื่องสำคัญมาก ซึ่งจะต้องการศึกษาว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขึ้น เพื่อที่จะได้ทราบและหาแนวทางในการส่งเสริมให้นักศึกษาตระหนักรู้และหันมาสนใจการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดอันตรายทั้งที่จะเกิดกับตัวนักศึกษาเองและบุคคลอื่นๆ ด้วย

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

2.2 เพื่อพัฒนาแนวทางในการแก้ปัญหาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

3. วัสดุอุปกรณ์และวิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษารั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ว่าจะเป็นอย่างไร ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากร ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ จำนวนประมาณ 5,000 คน ใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยอ้างอิงการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากตารางการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครช์และมอร์แกน ดังตารางที่ 1 และได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 357 คน

ตารางที่ 1 ขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครช์และมอร์แกน



ขนาด ประมาณการ	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประมาณการ	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประมาณการ	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประมาณการ	ขนาด ตัวอย่าง
10	10	100	80	280	162	800	260
15	14	110	86	290	165	850	265
20	19	120	92	300	169	900	269
25	24	130	97	320	175	950	274
30	28	140	103	340	181	1,000	278
35	32	150	108	360	186	1,100	285
40	36	160	113	380	191	1,200	291
45	40	170	118	400	196	1,300	297
50	44	180	123	420	201	1,400	302
55	48	190	127	440	205	1,500	306
60	52	200	132	460	210	1,600	310
65	56	210	136	480	214	1,700	313
70	59	220	140	500	217	1,800	317
75	63	230	144	550	226	1,900	320
80	66	240	148	600	234	2,000	322
85	70	250	152	650	242	2,200	327
90	73	260	155	700	248	2,400	331
95	76	270	159	750	254	2,600	335

ที่มา: Robert V.Krejcie and Earyle W. Morgan,
1970 อ้างถึงใน มาตรฐาน โยธาธิ์ และประณีต สถาบัน
สรรพ์, ม.ป.ป., หน้า 4

3.2 ตัวแปรที่ศึกษา

3.2.1 ตัวแปรต้น ได้แก่ เพศ อายุ การ
เป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมี
ใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ
ประสบการณ์การกระทำความผิด การมีหมวดหมู่นิรภัย
ชนิดของหมวดนิรภัย

3.2.2. ตัวแปรตาม "ได้แก่ พฤติกรรมการ
สมมูลนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยสร้างขึ้น
โดยใช้ข้อมูลจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสาร
ตำรา วารสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจากผลการ
สนทนากลุ่มระหว่างกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิม
กาญจนฯและผู้วิจัย ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลที่นำไปสู่บุคคล
ของกลุ่มตัวอย่างปัจจัยด้านบุคคล เป็นคำถามเกี่ยวกับ
ข้อมูลที่นำไปของกลุ่มตัวอย่าง ถัดมาจะของแบบสอบถาม
เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) จำนวน 2 ข้อ
ได้แก่ อายุ เพศ

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับหมวดหมู่
นิรภัย ซึ่งเป็นลักษณะแบบเลือกตอบ เป็นคำถาม
ปลายเปิด จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ที่ท่าน

ใช้อยู่เป็นของท่านหรือไม่ ชับรถจักรยานยนต์มาเป็น
เวลาสามเดือน มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ เคยประสบ
อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ เคยถูกจับกุม
ความผิดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์หรือไม่ มีหมวดหมู่นิรภัย
เป็นของตัวเองหรือไม่ และชนิดของหมวดนิรภัย เป็นต้น
ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการรวม
หมวดหมู่นิรภัย แบบสอบถาม เป็นคำถามเกี่ยวกับความถี่
ของพฤติกรรมในการรวมหมวดหมู่นิรภัย ลักษณะของ
แบบสอบถามเป็นแบบประเมินค่า (Rating Scale) 3
ระดับจำนวน 10 ข้อ โดยกำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน
ดังนี้

- 1) สมมูลนิรภัยเป็นประจำ
ให้คะแนน 3
 - 2) สมมูลนิรภัยบางครั้ง
ให้คะแนน 2
 - 3) ไม่สมมูลนิรภัย
ให้คะแนน 1
- มีเกณฑ์ในการแปลผล ดังนี้
- 1) ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.67 หมายถึง ไม่สมมูล
หมวดหมู่นิรภัย
 - 2) ค่าเฉลี่ย 1.68 – 2.34 หมายถึง สมมูลนิรภัย
 - 3) ค่าเฉลี่ย 2.35 – 3.00 หมายถึง สมมูลนิรภัย
 - เป็นประจำ
- 3.3.2 การรวมรวมความคิดเห็นจาก
บุคคลหลากหลายส่วนต่างๆ ในฐานะผู้มีส่วนได้เสียทั้งกับ
งานวิจัย (stakeholder) ซึ่งผู้ใดจัดได้นำเสนอผล
การศึกษาซึ่งเป็นข้อมูลที่เกิดจากการเก็บแบบสอบถาม
เพื่อต้องการที่จะให้ได้ทราบถึงข้อมูลเบื้องต้นอันเป็น
เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบัน (solution base) เพื่อให้ที่
ประชุมร่วมกันระดมสมองในการหาทางออกร่วมกัน
(solution base) นอกจากนั้นยังมีตัวแทนภาควิชาการ
อันได้แก่ รองอธิการฝ่ายพัฒนานักศึกษา ซึ่งการประชุม
ครั้งนี้เป็นการประชุมภายหลังจากที่ผู้วิจัยได้ผลการวิจัย
 - จากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามแล้ว เพื่อระดม
สมองตลอดที่อ่านแนวทางในการแก้ปัญหาร่วมกันโดย
ในมีการดำเนินการประชุม โดยผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา
เชิงปฏิบัติการครั้งนี้เป็นกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรง
(stakeholder) หรือผู้ใกล้ชิดหรือสัมผัสปัญหาขับปัญหา
การสมมูลนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ



นักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯโดยตรง เพื่อช่วยจัดทำข้อบ่งคัดหรือภูมิทัศน์ที่เกี่ยวข้อง หรือจัดทำโครงการด้านการพัฒนานักศึกษา หรือข้อเสนอแนะต่อมหาวิทยาลัย กล่าวคือ ผู้แทนนักศึกษา ผู้แทนสื่อมวลชน นักศึกษาของทุกคณะ อันได้แก่ คณะกรรมการค่าตอบแทน คณบดี คณบดีคณะรัฐศาสตร์ คณบดีคณะพยาบาล และคณบดีคณะมนุษยศาสตร์ จำนวน 8 คน ผู้แทนคณะ อันได้แก่ ผู้แทนคณาจารย์ ด้านกิจกรรมนักศึกษาหรือการพัฒนานักศึกษาและลูกค้า 1 คน จำนวน 4 คน ผู้แทนมหาวิทยาลัย อันได้แก่ ผู้รับผิดชอบงานด้านการกิจกรรมนักศึกษาหรือการพัฒนานักศึกษาที่ดับเบิลมหาวิทยาลัย จำนวน 3 คน อันได้แก่ผู้ปฏิบัติงาน 2 คน และผู้บริหาร 1 คน

3.4 การสร้างและพัฒนาเครื่องมือในการวิจัย

1) ศึกษาเอกสาร บทความและรายงาน การวิจัยเป็นการค้นคว้าเกี่ยวกับทฤษฎี แนวคิด หลักการที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของบุคคล

2) กำหนดกรอบแนวคิดและขอบเขตในการสร้างเครื่องมือให้สอดคล้องกับตัวประสมศร

3) นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้ามาสร้างเป็นแบบสอบถาม

4) นำแบบสอบถามมาทบทวนเพื่อปรับปรุงแก้ไข

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการจัดทำข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 357 ชุด เก็บข้อมูลจากนักศึกษา มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ จากนั้นนำมายังเครื่องที่ได้ใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 วิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ชั้นปี ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

3.6.2 วิเคราะห์พฤติกรรมการสุมหมู่ นิรภัยในการเข้าร่วมกิจกรรมนักศึกษา มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

4. ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือนักศึกษา มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ จำนวนทั้งสิ้น 357 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามปลายปิดเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามปลายปิดเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการสุมหมู่นิรภัย

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ด้านเพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 311 ราย คิดเป็นร้อยละ 87.1 รองลงมาได้แก่ เพศชาย จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.9

ด้านอายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นอยู่ในช่วง อายุ 16-20 ปี จำนวน 261 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.1 รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 21-25 จำนวน 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.1 และช่วงอายุ 26-30 จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

4.2 ผลวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

การเป็นเจ้าของรถ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถเอง จำนวน 255 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาได้แก่ ไม่เป็นเจ้าของรถ จำนวน 102 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.6

ประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ 4 ปีขึ้นไป จำนวน 186 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.1 รองลงมาได้แก่ ประสบการณ์ 1-2 ปี จำนวน 70 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.6 และประสบการณ์ 3-4 ปี จำนวน 67 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.8 ตามลำดับ

การมีใบอนุญาตขับขี่การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ส่วนใหญ่มีใบขับขี่ จำนวน 194 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.3 รองลงมาได้แก่ ไม่มีใบขับขี่ จำนวน 153 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.9 และมีใบขับขี่แต่หมดอายุ จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 167 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาได้แก่ เคยประสบอุบัติเหตุ 1 ครั้ง จำนวน 139 ราย คิดเป็นร้อยละ



38.9 และเดยประสบอุดติเหตุ 2 ครั้งจำนวน 51ราย คิดเป็นร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

ประสบการณ์การกระทำความผิด พบร่วมส่วนใหญ่ไม่เคยกระทำความผิด จำนวน 180 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมาได้แก่ เดย 1 ครั้ง จำนวน 100 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.1 และเดย 2 ครั้ง จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

การเมืองนิรภัย พบร่วม ส่วนใหญ่เมืองนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 295 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.6 และไม่มีเมืองนิรภัยเป็นของตนเอง มีจำนวน 62 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.4 ตามลำดับ

ชนิดของหมากนิรภัย พบร่วม ผู้ที่เมืองนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 295 ราย มีเมืองนิรภัยแบบเต็มไป จำนวน 144 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.81 รองลงมาได้แก่ มีเมืองนิรภัย แบบปิดเต็มหน้า จำนวน 139 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.12 และมีเมืองนิรภัย แบบครึ่งไป จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.07 ตามลำดับ

4.3 ผลวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสมม่วนนิรภัย

1) พฤติกรรมในการสมม่วนนิรภัย พบร่วมในภาพรวมกสุ่มตัวอย่างส่วนหมากนิรภัย “เป็นประจำ” มีค่าเฉลี่ย 2.51 เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุได้เก้าปี ตามเมื่อพัฒนาเป็นรายข้อ พบร่วม กลุ่มตัวอย่างจะส่วนหมากนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.27

ตารางที่ 2 พฤติกรรมในการสมม่วนนิรภัย

ข้อ	พฤติกรรมในการ สมม่วนนิรภัย	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ พฤติกรรม
1	เมื่อเป็น ผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์ ท่านจะหมาก นิรภัย	2.6	0.550	เป็น ประจำ
2	เมื่อเป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ท่านจะสมม หมากนิรภัย	2.57	0.534	เป็น ประจำ
3	เมื่อเดินทางใน ระยะใกล้ท่าน จะสมม่วน	2.27	0.661	บางครั้ง

ข้อ	พฤติกรรมในการ สมม่วนนิรภัย	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ พฤติกรรม
นิรภัย				
4	เมื่อเดินทางใน ระยะใกล้ท่าน จะสมม่วนมาก	2.63	0.534	เป็น ประจำ
นิรภัย				
5	เมื่อเส้นทางที่ เดินกันมา ^{การจราจร} พลุกพล่านท่าน จะสมม่วนมาก	2.54	0.592	เป็น ประจำ
นิรภัย				
6	เมื่อเส้นทางที่ เดินทาง ^{การจราจรไม่ หนาแน่น} เดินทางสะดวก ท่านจะสมม หมากนิรภัย	2.41	0.601	เป็น ประจำ
นิรภัย				
7	เมื่อท่านต้อง ^{เดินทางในขณะ สภาวะร่างกาย ไม่สมบูรณ์ เช่น มีความเหนื่อย เหนื่อยเมื่อถึง ท่านจะสมม}	2.52	0.607	เป็น ประจำ
นิรภัย				
8	เมื่อท่านเดินทาง ^{ในขณะฝนตก} ท่านจะหมาก นิรภัย	2.59	0.552	เป็น ประจำ
นิรภัย				
9	เมื่อท่านเดินทาง ^{ในช่วงกลางคืน ขณะขับ รถจักรยานยนต์ ท่านจะสมม หมากนิรภัย}	2.48	0.593	เป็น ประจำ
นิรภัย				
10	ในช่วงเวลา ^{รีบเร่งหรือ}	2.49	0.598	เป็น ประจำ



ข้อ	พฤติกรรมในการ สัมมนาภินิรภัย	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ พฤติกรรม
1)	เร่งด่วนจนงงงง			
2)	รถจักรยานยนต์			
3)	ท่านจะสอน			
4)	หมาภนิรภัย			
5)	ค่าเฉลี่ยโดยรวม	2.51	0.373	เป็น ประจำ

2) กลุ่มตัวอย่าง “เพศหญิง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.23

3) กลุ่มตัวอย่างที่ “ไม่ใช่เจ้าของรถ” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.07

4) กลุ่มตัวอย่างที่ “ขับรถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 1-2 ปี” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวก” มีค่าเฉลี่ย 2.29 และเมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.11 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ “ขับชิดรถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปีขึ้นไป” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.27

5) กลุ่มตัวอย่างที่ “ไม่มีใบขับขี่” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวก” มีค่าเฉลี่ย 2.33 และเมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.14 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ “มีใบขับขี่แต่ใบขับขี่หมดอายุ” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.30 เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.30 เมื่อ “เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์” มีค่าเฉลี่ย 2.20 และเมื่อ “เดินทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวก” มีค่าเฉลี่ย 2.00

6) กลุ่มตัวอย่างที่ “ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์” และกลุ่มตัวอย่างที่ “เคยได้รับอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์จะสุมหมาภนิรภัย “ครั้ง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.28 และ 2.17 ตามลำดับ

7) กลุ่มตัวอย่างที่ “เคยถูกจับกุม 3 ครั้ง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เป็นผู้โดยสาร

รถจักรยานยนต์” มีค่าเฉลี่ย 2.23 กลุ่มตัวอย่างที่ “ไม่เคยถูกจับ” “เคยถูกจับ 1 ครั้ง” และ “เคยถูกจับ 2 ครั้ง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.24 2.22 และ 2.15 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่ “เคยถูกจับ 1 ครั้ง” และ “เคยถูกจับ 3 ครั้ง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เมื่อ “เส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่นเดินทางสะดวก” มีค่าเฉลี่ย 2.34 และ 2.23 ตามลำดับ

8) กลุ่มตัวอย่างที่ “ไม่มีหมาภนิรภัยเป็นของตนเอง” โดยส่วนใหญ่จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ “มีหมาภนิรภัยเป็นของตนเอง” จะสุมหมาภนิรภัยเป็น “บางครั้ง” เฉพาะเมื่อ “เดินทางในระยะใกล้” มีค่าเฉลี่ย 2.34

4.4 การจัดประชุมรวมความคิดเห็น

ประชุมที่เข้าร่วมประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้เป็นกลุ่มนักศึกษาที่เกี่ยวข้องโดยตรง (stakeholder) หรือผู้ให้ข้อมูลหรือสัมผัสปัญหาภัยปัญหา การสุมหมาภนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ศรีสะเกษโดยตรง เพื่อช่วยจัดทำข้อบังคับหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หรือจัดทำโครงการด้านการพัฒนานักศึกษา หรือข้อเสนอแนะต่อมหาวิทยาลัย ผลจากการประชุมจะลดความคิดเห็นเพื่อเสนอแนวทางพัฒนาและเน้นการมีส่วนร่วมผู้ร่วงได้ดำเนินการโดยเน้นการประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่าจากการวิจัยความมีผลในเชิงรูปธรรมใน 2 ประการ คือ การจัดทำระบบมหาวิทยาลัยในเรื่องการขับขี่ กับการทำโครงการรณรงค์ การขับขี่ปลอดภัย รวมถึงการทำความร่วมมือกับสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษเพื่อนำรถโมบายมาบริการแก่นักศึกษาเพื่อทำใบขับขี่ หรือต่ออายุใบขับขี่

โดยที่ประชุมได้ร่วมกันยกร่างข้อบังคับ และจัดทำร่างโครงการดังนี้

ประกาศมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ เรื่อง แนวปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ

1) ผู้ขับขี่และโดยสาร (ข้อนี้ท้าย) ต้องสุมไม่หมาภนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เข้าออก ภายในมหาวิทยาลัย



2) หากผู้ได้ไม่ส่วนได้มากนิรภัย จะไม่อนุญาตให้นำรัฐจัดการยานยนต์เข้ามาในมหาวิทยาลัยโดยเด็ดขาด

3) ไม่อนุญาตให้ขับที่และโดยสารซ้อนสาม ภายในและบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยโดยเด็ดขาด

4) ไม่อนุญาตให้ขับที่ขอนหรือสวนทาง ภายในและบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยโดยเด็ดขาด

5) เริ่มปฏิบัติตามกฎหมายและนโยบายความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป

ในการนี้ผู้วิจัยได้ยก ร่าง ประกาศมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ เรื่อง แนวปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ เพื่อนำเสนอมหาวิทยาลัยเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์แล้ว

ในส่วนของการแก้ปัญหาจากการณ์ไม่มีใบอนุญาต หรือใบอนุญาตหมดอายุ ที่ประชุมมีความเห็นว่าควรจะจัดทำความร่วมมือกับสำนักงานขนส่งเพื่อขอรับใบอนุญาตให้บริการแก่นักศึกษาในการจัดทำใบอนุญาต เพื่อให้นักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตได้เข้ากระบวนการขออนุญาต และเรียนรู้การขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงนักศึกษาที่ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุจะได้จัดทำให้ถูกต้องตามกฎหมายต่อไป

ส่วนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ประชุมได้พิจารณาจากปัญหาร่วมกันและเห็นว่ามหาวิทยาลัยควรจัดทำโครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์ความปลอดภัยของนักศึกษาและบุคลากรระหว่างทางนักศึกษาและบุคลากรจะหันกลับความสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน เช่นนี้ จึงเห็นควรดำเนินการโครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์ความปลอดภัยของนักศึกษาและบุคลากรระหว่างทางนักศึกษาและบุคลากรที่หันกลับความสำคัญของการเดินทางในมหาวิทยาลัยเพื่อให้คำปรึกษาแก่นักศึกษาและมหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ทำการรณรงค์ให้นักศึกษาและบุคลากรทราบถึงมาตรการความปลอดภัยที่มหาวิทยาลัยได้จัดขึ้น

5. การอภิปรายผล

จากการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถอภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

1) นักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ มีจำนวนมหาวิทยาลัยเมืองขับขี่รถจักรยานยนต์ อ่อน弱 ใจตาม พบว่า เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก กลุ่มตัวอย่างจะไม่สามารถวิ่งในบางครั้ง สอดคล้องกับงานของชีตี้พัทธร์ ขอนพิกุล นพดล กระประสิฐ และปรีดา พิชัยพันธ์ (2558) ที่ศึกษาเปรียบเทียบกับศูนย์และพฤษติกรรมด้านความปลอดภัย สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มีพุฒิกรรม การสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ (มากกว่า 5 กิโลเมตร) มากกว่าการเดินทางในระยะทางไกลๆ (น้อยกว่า 5 กิโลเมตร) และในงานของบุบพา ลาบทวี (2555) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบว่า พุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวม ผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับบริการที่โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติส่วนใหญ่มีพุฒิกรรมในการสวมหมวกนิรภัยเหมาะสม ($mean = 2.39$, $S.D. = 0.475$) อ่อน弱 ใจตาม ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ เมื่อเดินทางในระยะใกล้ท่านจะสวมหมวกนิรภัย ($X = 1.92$, $SD = 0.869$) ทั้งนี้ นักศึกษาอาจคิดว่าการเดินทางในระยะทางสั้นๆ ใช้เวลาไม่นานนัก กอบปรับกับสถานที่ตั้งของมหาวิทยาลัยมีการจราจรที่ไม่หนาแน่นทำให้การเดินทางเป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็ว จึงเป็นเหตุให้นักศึกษาสามารถนิรภัยและรู้สึกปลอดภัย

2) กลุ่มตัวอย่างเพศชายและกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงมีพุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน เนื่องจาก โดยเพศชายมักสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำในทุกสถานการณ์ ในขณะที่เพศหญิงจะไม่สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก สอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมกิต เพชรรัตน์ (2544 อังสันใน บุบพา ลาบทวี, 2555) ได้ศึกษาพุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เพศชายจะใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และมีพุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้ บรรจง พลไชย และอุทัยวรรณ สุกมานิล (2554) ซึ่งศึกษาเรื่องพุฒิกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนគរพณ์ระบุถึงเหตุผลที่เพศหญิงมีพุฒิกรรมการสวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้



เป็นบางครั้งนั้น อาจเกิดจากการสมมูลกันนิรภัยทำให้ผลเสียทาง ขาดความสวยงาม ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ทำให้ไม่เป็นที่น่ามองแก่ผู้พบเห็น รวมถึงใส่แล้วไม่มีโครงหินใบหน้า ประดิษฐ์ตั้งกล่าวว่าอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ เพศทุกมิленเนียมการสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยกว่าเพศชาย

3) กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ หรือ ยึดบัญชีรถจักรยานยนต์ของผู้อื่นมาขับขี่ มีแนวโน้มที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก ประดิษฐ์ตั้งกล่าวว่าอาจมีใจไม่宁静 ไม่แน่ใจในสิ่งที่จะเดินทางไป จึงไม่ได้สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง ประดิษฐ์ตั้งกล่าวว่า ผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ อาจไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการจราจร เท่าที่ควร จึงทำให้ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง

4) กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลา 1-2 ปี จะไม่สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนักและเมื่อสิ้นทาง การจราจรไม่หนาแน่น เช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปีขึ้นไปจะไม่สวมหมวกนิรภัย ในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก ทั้งๆที่ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มานานนักกลับสวมหมวกนิรภัย เป็นประจำ ประดิษฐ์ตั้งกล่าวว่าอาจมีใจไม่สงบต่อพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัย หรือในอีกประดิษฐ์ตั้งกล่าวว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มานานอาจเกิดความประมาท เลยทำให้ในบางครั้งไม่สนใจต่อการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับงานของบุพพา ลาบทวี (2555) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อ พุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บการขับขี่รถจักรยานยนต์โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบร่วมกับ ประมวลผลการประเมินภัยคุกคาม พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา ส่วนใหญ่ไม่ใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 52.7 ทำให้ไม่เกิดความตระหนกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาต เช่นเดียวกับการศึกษาของณัฏฐ์พัชร์ วงศ์ธรรมมา (2550 อ้างถึงใน บุพพา ลาบทวี, 2555) ที่ศึกษาความรู้และพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณี : ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจะระอาด้วย พบร่วมกับ ปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่มี

การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวดนัก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงอาจละเลยการสวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง

อย่างไรก็ตาม ในประดิษฐ์ตั้งกล่าว แตกต่าง จากรายงานของน้ำรูปดี วิริยาภัณ์ และสุรชาติ สินวรณ์ (2555) ที่ศึกษาพุทธิกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต พบร่วมกับ ปัจจัยทางชีวสังคม ซึ่งได้แก่ อายุ รายได้ต่อเดือน สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นตัวแปรที่มีผลต่อความสัมพันธ์ในการทำงานอย่างไร สำหรับในประเทศไทย ที่มา ให้ผู้ขับขี่เงื่อนไขอันตรายและความจำเป็นที่จะใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น

5) กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีใบขับขี่และกลุ่มตัวอย่างที่มีใบขับขี่แต่ไม่เคยขับขี่ หมาย จะไม่สวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก และเมื่อสิ้นทางการจราจรไม่หนาแน่น ทั้งนี้ เมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงเมื่อเดินทางในระยะที่ใกล้ พบร่วมกับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยขับขี่ที่มีแนวโน้มที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยในบางครั้งมากกว่า สอดคล้องกับงานของบุพพา ลาบทวี (2555) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บการขับขี่รถจักรยานยนต์โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบร่วมกับ ประมวลผลการประเมินภัยคุกคาม พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา ส่วนใหญ่ไม่ใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 52.7 ทำให้ไม่เกิดความตระหนกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดพุทธิกรรมในการขับขี่อย่างถูกต้องไม่ผิดกฎหมาย รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจนายไม่ได้มีภาระเข้มงวดในการตรวจสอบและจับกุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาต เช่นเดียวกับการศึกษาของณัฏฐ์พัชร์ วงศ์ธรรมมา (2550 อ้างถึงใน บุพพา ลาบทวี, 2555) ที่ศึกษาความรู้และพุทธิกรรมการ สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณี : ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจะระอาด้วย พบร่วมกับ ปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่มี



ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6) กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และกลุ่มตัวอย่างที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพียง 1 ครั้ง จะไม่ส่วนหมอกนิรภัยในบางครั้ง เมื่อเดินทางในระยะเวลาที่ไม่ไกลนัก ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการณ์จักรยานยนต์มากกว่า 1 ครั้ง มีแนวโน้มส่วนให้หมายความนิรภัยเป็นประจำ ประเด็นดังกล่าวระบุท่อน้ำที่เที่ยวน้ำที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ หรือเคยประสบอุบัติเหตุแต่ไม่ไปย้อนนัก ยังคงมีความประมาทในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับงานของบุพดา ลาบหวี (2555) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยของผู้บ้าดเจ็บการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบร่วม ประสาทการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสมมูลนิรภัย อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นอ้อยละ 52.7 ทำให้ไม่เกิดความตระหนักและเห็นความสำคัญของการสมมูลนิรภัย

7) กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับกุมในความผิดเกี่ยวกับหมายนิรภัยมากกว่า 3 ครั้ง มีแนวโน้มส่วนหมอกนิรภัยเป็นประจำ ในทางตรงกันข้าม กลุ่มตัวอย่างที่เคยถูกจับกุมน้อยกว่า 3 ครั้ง จะไม่ส่วนหมอกนิรภัยในบางครั้ง โดยเฉพาะเมื่อเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อเดินทางในระยะเวลาที่ไม่ไกลนัก และเมื่อเส้นทางที่เดินทางการจราจรไม่หนาแน่น สอดคล้องกับงานของบุพดา ลาบหวี (2555) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยของผู้บ้าดเจ็บการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบร่วม ประสาทการณ์การกระทำการทำความผิดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่มีหมายนิรภัยเป็นของตนเอง ได้เดินถึงความสำคัญของหมายนิรภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ จึงมีการสมมูลนิรภัยทุกครั้งเมื่อมีการขับขี่รถจักรยานยนต์

2558) ที่ระบุว่าความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับ การจราจรนั้น ตัวร่วม ใจร้ายต้องบังคับใช้กฎหมายที่ภายในกระบวนการของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้และเข้าใจว่าการกระทำการอย่างไรเป็นการกระทำที่ผิด และไม่พึงกระทำ อีก ส่งผลให้ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยมากขึ้น และทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรู้สึกมีความปลอดภัยมากขึ้น เมื่อส่วนหมอกนิรภัยและตระหนักรถึงอุบัติเหตุจากภาระไม่ส่วนหมอกนิรภัยอย่างชัดเจน

8) กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีหมายนิรภัยเป็นของตนเองมีแนวโน้มที่จะไม่ส่วนหมอกนิรภัยในบางครั้งมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีหมายนิรภัยเป็นของตนเอง สอดคล้องกับงานของบุพดา ลาบหวี (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสมมูลนิรภัยของผู้บ้าดเจ็บการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ ที่ระบุว่า การมีหมายนิรภัยเป็นของตนเอง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสมมูลนิรภัย อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่มีหมายนิรภัยเป็นของตนเอง ได้เดินถึงความสำคัญของหมายนิรภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ จึงมีการสมมูลนิรภัยทุกครั้งเมื่อมีการขับขี่รถจักรยานยนต์

6. สรุปและเสนอแนะ

6.1 ข้อเสนอแนะ

1) มหาวิทยาลัยควรทำข้อบังคับว่าด้วยการขับขี่จักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ซึ่งผู้ว่าจัดได้จัดประชุมระดมสมองจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อยกร่างข้อบังคับดังปรากฏอยู่ในส่วนของผลการศึกษา

2) มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ควรจัดทำข้อบังคับ โดยประสานงานกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อนำร่องนโยบายมหาวิทยาลัย ให้ในอนุญาตขับขี่ให้แก่นักศึกษาที่ยังไม่ได้อนุญาตขับ ซึ่งผู้วิจัยได้จัดประชุมระดมสมองจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อยกร่างข้อบังคับดังปรากฏอยู่ในส่วนของผลการศึกษา



3) มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนฯ ควรจัดทำโครงการรณรงค์การขับชี้ปลดภัย เพื่อรณรงค์เปลี่ยนทัศนคติแก่นักศึกษาให้หันมาเน้นเรื่องความปลอดภัยใน การขับขี่มากขึ้น ผู้วิจัยได้จัดประชุมระดมสมองจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อยกร่างข้อบังคับดังปรากฏอยู่ในส่วนของผลการศึกษา

6.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ทัศนคติ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2) ควรศึกษาเพิ่มเติมเรื่องของผลกระทบทั้งทางด้านทางตรงและทางอ้อมจากการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

7. บรรณานุกรม

หนังสือ

- การสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). มิติทางลัทธค
วัฒนธรรม ของพุทธิกรรมการใช้หมวก
นิรภัย. นนทบุรี: กรม.
ประชาพีญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ. (2534).
พุทธิกรรมศาสตร์ พุทธิกรรมสุขภาพและ
สุขศึกษา. กรุงเทพ: เจ้าพระยาการพิมพ์.
ประชาพีญ สุวรรณ. (2526). ทัศนคติการจัดการ
เปลี่ยนแปลงและพุทธิกรรมอนามัย.
กรุงเทพ: โอดีเยนส์โตร์.
พนัส โสภณพงษ์ และอรุณรัตน์ สุหనวงศ์. (2545).
การศึกษาพุทธิกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย
ของ ผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมือง
ชัยภูมิ. ในรวมบทคัดย่องานด้านอุบัติเหตุ
และสาธารณภัย เล่ม 2. พ.ศ. 2545.
กรุงเทพฯ: กรมการแพทย์ กระทรวง
สาธารณสุข.
พัชรินทร์ ชุมเดช และคงชนะ. (2545). การสำรวจอัตรา
การสัมภានนิรภัย ของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2545. ในรายงาน
การวิจัยสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและ
สาธารณภัย. นนทบุรี: กรมการแพทย์
กระทรวงสาธารณสุข.

วิจิตร บุญยะໂທדר. (2530). ระบบควบคุมอุบัติภัย

เล่ม 1. กรุงเทพฯ: สำนักป้องกันอุบัติภัย
แห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี.

บทความในวารสาร

- กรรมควบคุมโรค. (2553). ข้อเสนอแนะเพื่อความ
ปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาล
สงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประจำเดือน: พฤติกรรม
เสียงและการประเมินผลการดำเนินงาน
ควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน.
รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 41(9). 129-132.

ชัยพันธุ์ ลันติกาญจน์, สมชาย เวียงพิทักษ์, และวนัชส
นันท์ รุจิพัฒน์. (2545). รายงานการเฝ้า
ระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด ประเทศไทย
พ.ศ. 2542. วารสารอุบัติเหตุ. 21. หน้า
144-155.

ชูใบคงท์ อะยีน, แมกีอีลีส มากะ, และรอเย้า
เจ๊นี. (2552). การศึกษาทัศนคติของ
นักศึกษา วิทยาลัยเทคโนโลยีราชวิถี
มหาวิทยาลัยราชวิถีราชานครวินท์ต่อ
นโยบายขับขี่ปลดภัย เปิดไฟสีหมายขณะ
ขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารวิชาการ
มหาวิทยาลัยราชวิถีราชานครวินท์.
9(14). หน้า 96 -105.

บรรจง พลไชย และอุทัยวรรณ สุกามนิล. (2554).
พุทธิกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษา
พยาบาล มหาวิทยาลัยครุพรม. วารสาร
พยาบาลและสุขภาพ. 5(5). หน้า 117-127.

ประยูร ไกรสุทธิ์ และแสนศักดิ์ ตุลยกุล. (2545). ความรู้
พุทธิกรรม การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุ
จากการปฏิบัติงานของพนักงานโรงพยาบาล
อาเภอเมือง จังหวัดตระง. วารสารวิชาการ
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. 9(14). หน้า
115-207.

ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และธีราพร ชิรัญรัตนธรรม.
(2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพุทธิกรรมการสวม
หมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา^{ตอนปลาย}ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต
เทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. วารสารวิชาการ



มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สงขลา
นครินทร์: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
9(14). หน้า 225-230.

ปราณี ทองคำและคณะ. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อ
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน
ระดับนักเรียนศึกษาตอนปลายที่ขับขี่
รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสราษฎร์
ธานี. วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับ
สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. 14. หน้า
273-288.

วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์/การศึกษาส่วนบุคคล
ณัฐร์พช วงศ์ธรรมมา. (2551). ความรู้และพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้
รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่ตำบลครอบคร
บาลจะระเข้าน้อย. วิทยานิพนธ์ ปริญญาอัช
ประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต ชลบุรี :
วิทยาลัยการบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย
บูรพา

ดวงเดือน พันธุ์มนภิน. (2529). การวัดทักษณคติเอกสาร
ประกอบการฝึกอบรมการวิจัยขั้นสูงทาง
พฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัย
พฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์
โรงแรมประสานมิตร.

บัญชร มาศิรี. (2541). ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง
ต่อมากการบังตับใช้กฎหมายนานิรภัย[†]
ที่เหมาะสมในเขตเทศบาลครอบครองแก่น.
รายงานการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา
การศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

บุญพา ลากทวี. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติ
กรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บดเจ็บการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์โรงพยาบาล
ธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. กรุงเทพฯ:
โครงการวิจัยเพื่อพัฒนางานของโรงพยาบาล
ธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.

นพิศร ประภาสโนบล. (2552). ศึกษาพฤติกรรมการ
สวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. เพชรบุรี:
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี.

มานิต อิริยะติกานนท์. (2531). การศึกษาวิจัย
เบื้องต้น เกี่ยวกับการใช้บัตรสุขภาพ
จังหวัดนครราชสีมา. นครราชสีมา: การ
สำนักส่งเสริมวิชาการและการบริการ
สาธารณสุข.

มาลี ทวีวุฒิอมร. (2543). ความรู้ เจตคติ และพฤติกรรม
ของประชาชนในภาคกลางเกี่ยวกับ
สมุนไพรและการแพทย์แผนไทย.
กรุงเทพฯ: ศูนย์ฝึกอบรมและพัฒนาการ
สาธารณสุขมูลฐานภาคกลาง.

ยุพา ทรงส์ชิน.. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวก
นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต
เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขา
บริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข,
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ธนา พรมเมต. (2541). การป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับ
ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขต
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์พยาบาล
ศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์,
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

เลอภักดิ ศิริรุ่งสบ. (2545). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อ
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์. สำนักงานสาธารณสุขบ่อ
ไร่ จ. ตราด.

วสันต์ บุญทันุ. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ
พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในการ
ป้องกันอุบัติเหตุ ในกลุ่มผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางนา
กรุงเทพมหานคร. ภาคนิพนธ์วิทยาศาสตร์
มหาบัณฑิต สาขาศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย.
สมภพ รอดเสียงล้า. (2522). พฤติกรรมการสวมหมวก
นิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย.
อำเภอป่าไม้จังหวัดอ่างทอง. การศึกษา
ค้นคว้าอิสระ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.



สุรพล เนี้ยแก้ว. (2541). การศึกษาามาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี. ภาคนิพนธ์ปริญญาครุประศาสตร์ สาขาวิชาภาษาไทยสารานุษัติ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.

อธิคม พิทักษ์ธรรม. (2546). ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมายรักษาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลแสนสุข จังหวัดชลบุรี. ชลบุรี: สาขาวิชาภิเษกศาสตร์:มหาวิทยาลัยบูรพา.

ฐานข้อมูลออนไลน์ กคุมสติชนสิ่ง กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก. (2555). จำนวนรถจักรยานยนต์ (สะสม) ณ วันที่ 30 เมษายน 2555. ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2559, จาก <http://www insure.co.th>

ชิตพัทธ์ ขอนพิกุล นพดล ประเสริฐ และปรีดา พิชยา

พันธ์. (2558). การเบรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัย สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20. ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2559, จาก <http://trs1.thairoads.org/FileUpLoad/1578/151204001578.pdf>

ณัฐบดี วิริยะวัฒน์ และสุรชาติ สินวรณ์. (2555). พฤติกรรมการใช้หมายรักษาในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2559, จาก <http://www.thaiscience.info/journals/Article/SDUJ/10894020.pdf>

ศิริกัทร ขวัญเพชร. (2555). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสมมัติว่า นิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. รายงานการวิจัย. ค้นเมื่อ 11 มกราคม 2559, จาก <http://library.cmu.ac.th>

อดิศักดิ์ พลิตพล. (2546). Traffic injury: The leading cause of death in adolescent. ในกลุ่มและ การส่งเสริมสุขภาพ “วัยรุ่น”. (หน้า 109-112). กรุงเทพฯ: ชัยเจริญ.