



๗ ๖ ๙ ๙ ๙ ๙ ๙ ๙
ปัจจัยที่เบ็ดเตล็ดสำหรับการใช้หมวกนิรภัย ในการบำเพ็ญสาธารณชน
ของเขาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานตำรวจภูธรอำเภอแม่สอด
จังหวัดตาก

ดาบตำรวจเสรภาพ พานา

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความหนักแน่นของเสาเข็มเสาเข็ม
สาขาวิชารัฐศาสตรบัณฑิต
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
พุทธศักราช ๒๕๕๐



ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด
จังหวัดร้อยเอ็ด

ดาบตำรวจเสรีภาพ พานา

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย

พุทธศักราช ๒๕๕๐

5 ๑๙๖๔

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด
จังหวัดร้อยเอ็ด



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
พุทธศักราช ๒๕๕๐

**THE CAUSES OF THE VIOLATING RULES IN WEARING CRASH
HELMETS OF TEENAGER MOTORISTS : A CASE STUDY OF
MUANG ROI ET POLICE STATION ROI - ET PROVINCE**

POL.SEN.SGT.MAJ. SELEEPHAPE PANA



**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS
DEPARTMENT OF GOVERNMENT
GRADUATE SCHOOL
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY
B.E. 2550 (2007)**

หัวข้อสารนิพนธ์ : ปัจจัยที่เป็นสาเหตุสู่เส้นการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธร
อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

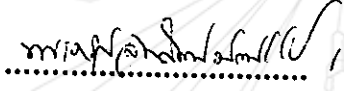
ชื่อนักศึกษา : ดาบตำรวจเสรีภาพ พานา

สาขาวิชา : รัฐศาสตร์การปกครอง

อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.ไพรัช พันชมภู

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : รศ.พิเศษ ดร.จรัส พยัคฆราชศักดิ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(พระครูปลัดสัมพิพัฒน์วิริยาจารย์)

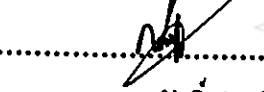
คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(พระครูปลัดสัมพิพัฒน์วิริยาจารย์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร.ไพรัช พันชมภู)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(รศ.พิเศษ ดร.จรัส พยัคฆราชศักดิ์)


..... กรรมการ
(ผศ.พิเศษ ดร.สุกิจ ชัยมุสิก)


..... กรรมการ
(ผศ.ดร.สมศักดิ์ คำศรี)

ลิขสิทธิของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

Thematic Title : The Causes of the Violating Rules in Wearing Crash Helmets
of Teenager Motorists : A Case Study of Muang Roi Et
Police Station , Roi-Et Province

Student's Name : Pol.Sen.Sgt.Maj. Seleephape Pana

Department : Government

Advisor : Dr.Phairat Phuenchomphoo

Co- Advisor : Assoc. Prof. Emeritus. Dr. Charus Phayaggharajasakdhi

Accepted by the Graduate School , Mahamakut Buddhist University in Partial
Fulfillment of the Requirements for the Master Degree.

P. Sampipattanaviriyajarn
.....
Dean of Graduate school
(phragrupaladsampipattanaviriyajarn)

Thematic Committee

P. Sampipattanaviriyajarn
.....
Chairman
(phragrupaladsampipattanaviriyajarn)

P. Phuenchomphoo
.....
Advisor
(Dr.Phairat Phuenchomphoo)

Charus Phayaggharajasakdhi
.....
Co- Advisor
(Assoc. Prof. Emeritus. Dr. Charus Phayaggharajasakdhi)

S. Chaimusik
.....
Member
(Asst. Emeritus Prof. Dr. Sukit Chaimusik)

Somsak Komsri
.....
Member
(Asst. Prof. Dr. Somsak Komsri)

หัวข้อสารนิพนธ์	: ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด
ชื่อนักศึกษา	: ดาบตำรวจเสรีภาพ พานา
สาขาวิชา	: รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา	: ดร.ไพรัช พันชมภู
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	: รศ.พิเศษ ดร.จรัส พยัคฆราชศักดิ์
ปีการศึกษา	: ๒๕๔๕

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์เรื่อง ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ครั้งนี้มี วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ด้านเพศ และด้านที่อยู่อาศัย และเพื่อศึกษาข้อเสนอแนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน ๓๖๗ คน เครื่องมือวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม โดยใช้สถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t -test และ F -test

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้คือ ปัจจัยด้านด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

เยาวชน ที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้ หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

เยาวชนที่มีที่อยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า เยาวชนที่มีที่อยู่นอกเขตเทศบาล โดยรวมและรายด้าน เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่ ใบบอนุญาตขับขี่ไม่ควรจำกัดเฉพาะการสอบ เพิ่มวิธีการให้ได้รับใบบอนุญาต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดหาและจำหน่ายหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและราคาประหยัด และผู้ผลิตหมวกนิรภัยควรออกแบบหมวกนิรภัยใหม่ ๆ เน้นความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสะดวก สบาย

Thematic Title : **The Causes of the Violating Rules in Wearing Crash Helmets of Teenager Motorists : A Case Study of Muang Roi Et Police Station, Roi-Et Province**

Student's Name : **Pol.Sen.Sgt.Maj. Seleephape Pana**

Department : **Government**

Advisor : **Dr.Phairat Phuenchomphoo**

Co- Advisor : **Assoc. Prof. Emeritus. Dr. Charus Phayaggharajasakdhi**

Academic Year : **B.E. 2549 (2006)**

ABSTRACT

This thematic paper's The Causes of the Violating Rules in Wearing Crash Helmets of Teenager Motorists : A Case Study of Muang Roi Et Police Station, Roi-Et Province. aimed at studying levels of factors precipitating the violation of the youths' crash helmet use while riding their motorcycles comparative to those factors that affect causes of the violation of their crash helmet use in relation to their sexes, their living quarters and studying suggestions for increasing efficiency of crash helmet use for riding motorcycles. Sampling groups comprised 367 motorcyclists. Tools employed in the study entailed questionnaires with statistics, percentage, average value, and standard deviation of t-test and f-test.

Outcomes of the study were found that factors prompting the violation of the youths' crash helmet use for riding motorcycles in all respects were classified at the most level, ranging from the factors with the most average value to the least one; namely, those of motorcyclists, economy and environments and attitudes toward the crash helmets.

The youths of different sexes did not have different opinions about factors prompting the violation of crash helmet use in overall respects and in the specific entity.

The youths living in the municipal area have more positive attitudes to ward factors prompting the violation of crash helmet use than those living outside the municipal area both in overall views and in the specific entity of economy and environments with statistical significance at the level of .05.

Suggestions for the increase of efficiency of crash helmet use are that driving license should not be confined to the method of driving test, should increase channels of owning driving

license. The agencies concerned should provide and sell quality crash helmets with reasonable prices. Producers of crash helmets should design their new products focusing on their safety and convenience.



กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เล่มนี้จะสำเร็จลงได้เพราะผู้วิจัยได้รับความช่วยเหลืออย่างมีเมตตาจากบุคคลหลายท่านที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางในการเขียนสารนิพนธ์ ให้กำลังใจและอุปถัมภ์ด้วยดีตลอดมา

ขอกราบขอบพระคุณพระสุทธีสาร โสภณ รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ผู้ที่ช่วยให้เปิดการเรียนการสอนนักศึกษาในระดับมหาบัณฑิต ที่วิทยาเขตร้อยเอ็ด ทำให้ข้าพเจ้าได้มีโอกาสศึกษา

ขอกราบขอบพระคุณ ดร.ไพรัช พื้นชมพู ที่ให้ความเมตตา รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ได้ให้คำแนะนำการทำสารนิพนธ์ ตรวจสอบ แก้ไข จนสารนิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ลงด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์พิเศษ ดร.จรัส พยัคฆราชศักดิ์ ที่ให้ความเมตตา รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการทำสารนิพนธ์เล่มนี้เป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณ นายสุทิน พลเยี่ยม สาธารณสุขอำเภอจังหาร จังหวัดร้อยเอ็ด นายประวิติ บุญโกมุด นักวิชาการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด และนายวินิช โสภานพล นักวิชาการสาธารณสุข โรงพยาบาลร้อยเอ็ด ผู้ทรงคุณวุฒิที่กรุณาตรวจสอบและแก้ไขแบบสอบถามให้มีเนื้อหาครบถ้วน สมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ขอกราบขอบพระคุณ พระครูปลัดปลัดสัมพิพัฒนวิริยาจารย์ คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ผศ.พิเศษ ดร.สุกิจ ชัยมุสิก ผศ. ดร.สมศักดิ์ คำศรี กรรมการสอบ

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน นักเรียนทุกคน ที่ให้ข้าพเจ้าเก็บข้อมูลในการทำสารนิพนธ์ จนประสบผลสำเร็จด้วยดี

นอกจากนี้ยังขอขอบคุณ บิดา มารดา ภรรยา และบุตร พร้อมทั้งญาติสนิท และกัลยาณมิตร ผู้ให้การส่งเสริม อุปถัมภ์ กำลังใจ กำลังทรัพย์ จนกระทั่งผู้วิจัย ทำสารนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลงด้วยดี

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า การศึกษาในครั้งนี้คงจะเป็นประโยชน์แก่ผู้นำไปศึกษาค้นคว้าต่อไป และเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนางานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

ดาบคำรอง เสรีภาพ พานา

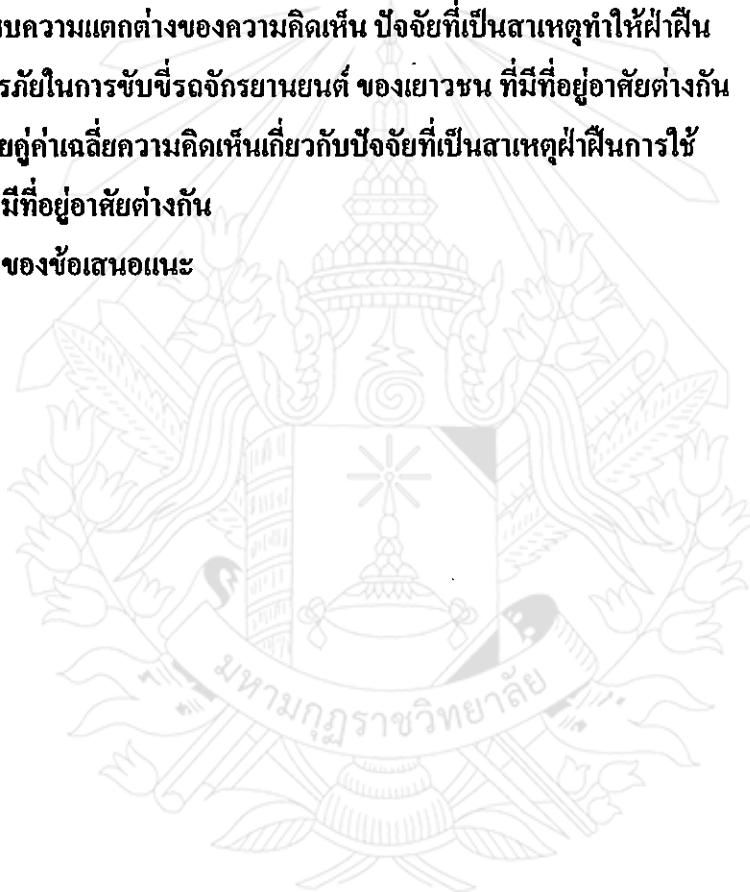
สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ซ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๓
๑.๓ ขอบเขตของการวิจัย	๓
๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๔
๑.๕ คำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	๔
บทที่ ๒ เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๖
๒.๑ แนวคิดเกี่ยวกับหมวดนิรภัย	๖
๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนจราจร	๑๔
๒.๓ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	๒๓
๒.๔ การบริหารงานสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด	๒๖
๒.๕ สภาพพื้นที่ที่ศึกษา	๒๗
๒.๖ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๓๓
๒.๗ กรอบแนวคิดในการวิจัย	๓๗
บทที่ ๓ วิธีดำเนินการวิจัย	๓๗
๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	๓๗
๓.๒ เครื่องมือวิจัย	๓๙

๓.๓ การสร้างและทดสอบเครื่องมือวิจัย	๔๐
๓.๔ การเก็บรวบรวมข้อมูล	๔๑
๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล	๔๑
๓.๖ การแปลผลและสถิติที่ใช้	๔๑
บทที่ ๔ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	๔๓
๔.๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	๔๓
๔.๒ ข้อมูลปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	๔๕
๔.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการใช้หมวกนิรภัย	๕๔
บทที่ ๕ สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	๕๕
๕.๑ สรุปผลการศึกษา	๕๕
๕.๒ อภิปรายผลการวิจัย	๕๗
๕.๓ ข้อเสนอแนะ	๕๘
บรรณานุกรม	๖๑
ภาคผนวก	๖๔
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย	๖๕
ภาคผนวก ข หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล	๖๗
ภาคผนวก ค หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย	๗๑
ภาคผนวก ง แบบสอบถาม	๗๒
ประวัติผู้วิจัย	๗๕

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑ จำนวนร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	๔๓
ตารางที่ ๒ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในภาพรวม แต่ละด้าน	๔๕
ตารางที่ ๓ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่	๔๕
ตารางที่ ๔ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	๔๘
ตารางที่ ๕ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับเจตคติ ต่อหมวกนิรภัย	๕๐
ตารางที่ ๖ การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้ หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ที่มีเพศต่างกัน	๕๒
ตารางที่ ๗ การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็น ปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืน การใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน	๕๒
ตารางที่ ๘ เปรียบเทียบรายคู่ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้ หมวกนิรภัย ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน	๕๓
ตารางที่ ๙ ความถี่ ร้อยละ ของข้อเสนอแนะ	๕๔



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ ๑ แสดงผังการจัดหน่วยของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด	๒๖
ภาพประกอบ ๒ กรอบแนวคิดในการวิจัย	๓๗



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสภาพปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุการจราจร เป็นปัญหาที่สำคัญของทุกประเทศ ทั้งทางด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจและสังคม สำหรับสังคมไทยอุบัติเหตุการจราจรเป็นปัจจัยสำคัญ ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิต และบาดเจ็บยิ่งกว่าการตาย โดยโรคร้ายไข้เจ็บ จากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ของสำนักกระบาดวิทยากระทรวงสาธารณสุข ปี ๒๕๔๘ พบว่า มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำนวน ๑๐๕,๑๕๑ คน แยกเป็นผู้ได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่ง จำนวน ๕๓,๖๐๑ ร้อยละ ๕๐.๕ และเสียชีวิตจำนวน ๖,๑๕๓ คน เป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่ง จำนวน ๓,๕๐๕ คน ร้อยละ ๖๓.๑ ซึ่งในจำนวนดังกล่าวเป็นผู้ที่มีอายุ ระหว่าง ๑๕-๑๙ ปี ถึงร้อยละ ๑๔.๗ และยังพบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร ประมาณชั่วโมงละ ๒ คน ซึ่งหากคิดเป็นความสูญเสียในแง่เศรษฐกิจของรัฐบาลแล้ว จะต้องใช้งบประมาณแผ่นดิน เพื่อชดเชยความสูญเสียดังกล่าว ปีละประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้นอุบัติเหตุการจราจรจึงจัดว่าเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งที่เกิดการบาดเจ็บ การเสียชีวิตและการสูญเสียทรัพย์สิน

อุบัติเหตุการจราจร ที่เกิดขึ้นทั้งหมด ปรากฏว่าพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความรุนแรง ในการบาดเจ็บ เป็นอันตรายถึงขั้นเสียชีวิตมากที่สุด เนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกือบเท่ารถยนต์แต่ไม่มีเครื่องป้องกันใดๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งมีโครงสร้างเป็นหลักในการช่วยป้องกันอันตราย อนึ่งรถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่มีผู้นิยมใช้มาก เนื่องจากมีราคาถูก ประหยัดน้ำมัน มีความคล่องตัว ในการใช้งานสูงมาก แต่อันตรายของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ก็สูงมากเช่นกัน และอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ พบว่าประมาณร้อยละ ๕๐ จะเป็นอันตรายที่บริเวณศีรษะของผู้บาดเจ็บ*

*กระทรวงสาธารณสุข สำนักกระบาดวิทยา, “รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา” วารสารระบาดวิทยา, ปีที่ ๓๗ ฉบับที่ ๕๑ (ธันวาคม ๒๕๔๘) : ๑๕.

เนื่องจากการที่มีอุบัติเหตุ อันเกิดจากรถจักรยานยนต์ สูงมากเช่นนี้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ จึงมีนโยบายป้องกันอันตรายให้แก่ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างความปลอดภัย และลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะตระหนักอยู่เสมอว่า “มนุษย์เป็นทรัพยากรที่มีค่ายิ่งต่อการพัฒนาประเทศ” จึงได้ออกกฎหมายหมวดนิรภัย มาบังคับให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยซึ่งกฎหมายดังกล่าว ได้มีผลบังคับใช้ ครอบคลุม ท้องที่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ เป็นต้นมา”

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการลดความรุนแรงจากอันตรายที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะ ได้เป็นอย่างดี จากผลการวิจัย และสถิติอุบัติเหตุ ปรากฏว่าหมวกนิรภัย ช่วยลดอัตราการเสียชีวิต ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์จากการบาดเจ็บในสมองลงได้ถึง ๒ เท่า และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ทางสมองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ๓ เท่า ถึงแม้ว่าการใช้หมวกนิรภัย ขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ จะมีประโยชน์ในการลดความรุนแรงจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ที่บริเวณศีรษะเมื่อ เกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดีก็ตาม แต่ยังคงปรากฏว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะก็ไม่ค่อยนิยม และยอมรับในการใช้หมวกนิรภัย

เนื่องจากในปัจจุบัน ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ ๖ พ.ศ. ๒๕๒๘ ได้อนุญาตให้ผู้ ที่มีอายุครบ ๑๕ ปีบริบูรณ์ สามารถสอบทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ จึงพบว่า มีผู้นิยมใช้ รถจักรยานยนต์กันมากขึ้น โดยเฉพาะวัยรุ่น ถือว่าเป็นเยาวชนของชาติ ซึ่งมีอายุอยู่ในช่วงก่อน ๑๘ ปี เพราะสะดวกและคล่องตัว อีกทั้งราคาก็อยู่ในระดับที่ผู้ปกครองจะจัดหาให้ได้ หนึ่งจากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาอุบัติเหตุ ยังพบอีกว่าผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือช่วง อายุ ๑๕ - ๑๙ ปี ซึ่งมีสาเหตุมาจากอยู่ในวัยศึกษาระดับมัธยม ชอบความสนุกตื่นเต้น ชอบขับรดด้วยความเร็วสูง ไม่มีความระมัดระวังเพียงพอ เริ่มขับขี่รถเป็นใหม่ๆ ไม่มีความชำนาญในการบังคับรถ ชอบท้าทาย ผ่าฝืนคำเตือนของผู้ใหญ่ เยาวชนในวัยนี้ จึงเป็นวัยที่จะต้องให้ความสำคัญ ในการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายการจราจร และมารยาทในการขับขี่อย่างยิ่ง

จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงมาก ดังในปีงบประมาณ ๒๕๔๘ พบว่ามีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน ๕,๕๐๕ ราย เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงเป็นอันดับ ๑ เมื่อเทียบกับผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ จากจำนวนผู้บาดเจ็บจำนวน ๗,๑๑๑ คน คิดเป็นร้อยละ ๘๐.๑ ของผู้ประสบอุบัติเหตุ จากยานพาหนะ

“คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, ประโยชน์หมวกนิรภัย, (กรุงเทพมหานคร : สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๒๗), หน้า ๒๕.

ทุกชนิด และพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น และไม่สวมหมวกนิรภัย”

ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นข้าราชการตำรวจในจังหวัดร้อยเอ็ด มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับ การดูแลรักษาความปลอดภัย ตลอดจนอำนวยความสะดวกต่างๆ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาว่า สาเหตุการฝ่าฝืนใช้หมวกนิรภัยของเยาวชนในอำเภอเมืองร้อยเอ็ด เพราะเยาวชนที่มีอายุ ๑๕ ปี บริบูรณ์ ขึ้นไปสามารถสอบทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ความนิยมในการใช้ รถจักรยานยนต์ของเยาวชนมีสูงขึ้น อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นหรือการฝ่าฝืนกฎจราจรต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น จากเยาวชนก็อาจจะสูงขึ้นเช่นเดียวกัน จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ผู้วิจัยเลือกศึกษาจากเยาวชน เพื่อนำ ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัย ไปเป็นแนวทางจัดทำแผน/โครงการรณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อีกทั้งยังเป็นแนวทางในการป้องกัน การฝ่าฝืนการใช้ หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป

๑. ๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน

๑.๒.๒ เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ด้านเพศ และ ด้านที่อยู่อาศัย

๑.๒.๓ เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน

๑.๓ ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ประกอบด้วย

“สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด, สภาพัฒนาการสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด ปี ๒๕๔๘, (ร้อยเอ็ด : ทันใจการพิมพ์, ๒๕๔๘), หน้า ๒๐.

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาปัจจัย ๓ ด้าน คือ

๑) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

๒) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

๓) ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

๑.๓.๒. ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ เยาวชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๕ – ๑๘ ปี ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน ๔,๕๕๐ คน

๑.๓.๓ ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาเฉพาะสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๔.๑ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใส่หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

๑.๔.๒ ทำให้ทราบถึงระดับของปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใส่หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

๑.๔.๓ นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน กำหนดนโยบาย ในการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่ต่อไป

๑.๕ นิยามศัพท์เฉพาะ

ปัจจัยผู้ฝ่าฝืนการใส่หมวกนิรภัย หมายถึง สาเหตุหรือองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุทำให้เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ดกระทำความผิดโดยการฝ่าฝืนการสวมหมวกนิรภัย ประกอบด้วย

๑) ด้านผู้ขับขี่ หมายถึง ลักษณะส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ ความรู้ ตีความผิด อคติ ความคิด พหุคติ ที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัย

๒) ด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม หมายถึง ลักษณะสภาพแวดล้อมของเยาวชน ได้แก่ ลักษณะของครอบครัว กลุ่มเพื่อน ที่เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย

๓) ด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้สึกความเข้าใจและการแสดงการกระทำ หรือมีแนวโน้มที่จะแสดงการกระทำออกมาของบุคคลที่มีต่อเฉพาะบุคคล เฉพาะสิ่ง เฉพาะสถานการณ์ ซึ่งมีลักษณะทางบวก หรือทางลบ คือ มีความพอใจ ไม่พอใจ ขัดแย้ง ไม่ร่วมมือและ

ลักษณะแบบกลางๆ คือรู้สึกเฉยๆ ไม่มีปฏิกิริยาใดๆ ที่มีต่อการสวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดกับ เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของ เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับ เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด โดยไม่คาดคิดในการจราจร ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สิน

ผู้ขับขี่ หมายถึง เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ดที่ขับรถทุกชนิด ซึ่งเป็นยานพาหนะ ในการวิจัยครั้งนี้ยานพาหนะคือรถจักรยานยนต์

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ของ เยาวชนในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด และมีแบบตามที่กฎหมายกำหนด ๓ แบบ คือ

๑) หมวกนิรภัย แบบปิดหน้า หรือแบบที่ใช้ในการแข่งรถจักรยานยนต์ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง ด้านหลังขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

๒) หมวกนิรภัย แบบเต็มใบ หรือแบบที่ใช้ทั่วไป ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

๓) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หรือแบบที่ตำรวจจราจรใช้ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลมเปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

การฝ่าฝืนกฎจราจร หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดอยู่แล้ว และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะที่มึนเมา

เยาวชน หมายถึง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้การวิจัยที่มีอายุในช่วง ๑๕ - ๑๘ ปี ที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

บทที่ ๒

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของ
เยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ผู้วิจัย ได้ศึกษา
เอกสาร แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ๒.๑ แนวคิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย
- ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร
- ๒.๓ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- ๒.๔ การบริหารงานสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด
- ๒.๕ สภาพพื้นที่ที่ศึกษา
- ๒.๖ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- ๒.๗ กรอบแนวคิดการวิจัย

๒.๑ แนวคิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

๒.๑.๑ ความหมายของหมวกนิรภัย

คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัย ได้ให้ความหมายของหมวก
นิรภัยประเภทของหมวกนิรภัย เกณฑ์การเลือกใช้หมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์และการสวม
หมวกนิรภัยที่ถูกรวิธี ดังนี้

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะสำหรับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ใช้
เฉพาะตัวบุคคลเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของหมวกนิรภัยนั้น
กลมคล้ายกะโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิด เทอร์โพลีเมอร์
(Acrylonitrile-butabine styrene terpolymer) จากการศึกษาพบว่า หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ไม่ทำ

ให้ผู้สวมใส่ถูกจำกัดหรือลดขอบเขตการมองในทางกว้างและระดับเสียงที่ควรได้ยินและไม่ทำให้เกิดการเจ็บปวดที่คอเพิ่มขึ้น*

๒.๑.๒ ลักษณะของหมวกนิรภัย

๑) ส่วนประกอบของหมวกนิรภัย ส่วนประกอบโดยทั่วไปของหมวกนิรภัยมีดังนี้

๑.๑ เปลือกหมวก (Shell) หมายถึง ส่วนที่เป็นของแข็งที่อยู่ด้านนอกสุดของหมวกนิรภัย ซึ่งหุ้มรองในและส่วนประกอบอื่นๆ เปลือกหมวกควรมีความแข็งเท่ากันตลอด และต้องไม่มีการเสริมจุดใดจุดหนึ่งให้มีความแข็งแรงเป็นพิเศษ

๑.๒ รองใน (Shock-absorbing Liner) หมายถึง ส่วนที่อยู่ภายในหมวก เพื่อช่วยบรรเทาความรุนแรงที่ศีรษะที่จะได้รับจากการกระแทก รองในต้องแนบสนิทไปกับส่วนโค้งภายในของเปลือกหมวกและสามารถดูดกลืนการกระแทกได้

๑.๓ สายรัดคาง (Shinstrap) หมายถึง สายที่ยึดหมวกนิรภัยให้แน่นกับศีรษะ โดยยึดไว้ที่คาง สายนี้สามารถปรับให้แน่นหรือหย่อนได้ตามต้องการ ต้องมีความกว้าง ไม่น้อยกว่า ๒๐ มิลลิเมตร และต้องยึดแน่นกับเปลือกหมวก

๑.๔ เบาะรอง (Cushioning) หมายถึง วัสดุที่ใช้รองเพื่อความสบายในขณะที่สวมใส่

๑.๕ แผ่นผิดหู (Car Flap) หมายถึง ส่วนของหมวกที่คลุมปิดหูของผู้สวมใส่

๑.๖ ขอบหมวก (Rim) หมายถึง ส่วนที่หุ้มขอบของหมวกนิรภัย

๑.๗ กระบังหมวก (Peak) หมายถึง ส่วนของเปลือกหมวกที่ยื่นออกไปเหนือตาของผู้สวมใส่ ซึ่งอาจติดอย่างถาวรหรือสามารถถอดออกได้

๑.๘ บังลม (Windshield) หมายถึง ส่วนที่ใช้กันลมเข้าตาของผู้สวมใส่

๑.๙ ที่รับสายรัดแว่นตา (Goggles Strap Holder) หมายถึง อุปกรณ์บนเปลือกหมวกที่ใช้รองรับสายรัดแว่นตา

๒) แบบ หมวกนิรภัย แบ่งออกเป็น ๓ แบบ

๒.๑ แบบครึ่งใบ

๒.๒ แบบเต็มใบ

๒.๓ แบบปิดเต็มหน้า

*กรมวิทยาศาสตร์บริการ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและพลังงาน, “หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ”, วารสารข่าวกรมวิทยาศาสตร์บริการ, ปีที่ ๓ ฉบับ ๕ (๒-๓ พฤษภาคม ๒๕๓๗) : ๓๕.

๓) ขนาด หมวกนิรภัยมี ๑๖ ขนาด ตามรหัสอักษร A- ๐ มีเส้นรอบวงของศีรษะตั้งแต่ ๕๐๐-๖๔๐ มิลลิเมตร หมวกนิรภัยที่ติดตั้งกระชับพอดีกับศีรษะ

๔) วัสดุและการกำหนดคุณลักษณะที่ต้องการ การชักตัวอย่างและเกณฑ์การตัดสิน ตลอดจนการทดสอบ ต้องเป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรมที่กำหนด

๕) เครื่องหมายและฉลาก

๕.๑ ที่ค้ำในของหมวกนิรภัยทุกใบ อย่างน้อยต้องมีเลข อักษร หรือเครื่องหมายแจ้งรายละเอียดต่อไปนี้ ให้เห็นได้ง่าย ชัดเจนและถาวร

- แบบและรหัสตัวอักษร
- มวลเป็นกรัมหรือกิโลกรัม ละเอียดถึง ๕๐ กรัม
- เดือนปีที่ทำหรือรหัสรุ่นที่ทำ
- ชื่อผู้ทำหรือ โรงงานที่ทำหรือเครื่องหมายการค้าที่จดทะเบียน
- ประเทศที่ผลิต
- ในกรณีใช้ภาษาต่างประเทศต้องมีความหมายตรงกับภาษาไทยที่กำหนดไว้

ข้างต้น

๕.๒ ผู้ทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ที่เป็นไปตามมาตรฐานนี้ จะแสดง เครื่องหมายมาตรฐาน กับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว^๒

๓) ประเภทของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยมี ๓ ชนิด คือ

๑. หมวกชนิดครึ่งศีรษะ (แบบมาตรฐาน Standard Helmet-half Shell) รูปร่างเหมือนกะลาเมื่อสวมหมวกจะคลุมได้ครึ่งศีรษะพอดี และมีสายรัดคางเพื่อสวมให้กระชับศีรษะ สามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น

๒. หมวกชนิดเต็มศีรษะ (แบบเต็มใบ แบบเจ็ต Jet Helmet-full Shell) เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกชนิดครึ่งศีรษะ ตัวหมวกจะยื่นต่ำลงมาคลุมท้ายทอยด้านหลัง และมุมกระดูกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคาง เป็นที่นิยมใช้ทั่วไป

^๒ คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี, อุบัติเหตุป้องกันได้, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานรัฐมนตรี, ๒๕๒๖), หน้า ๑.

๓. หมวกชนิดเต็มหน้า (แบบปิดเต็มหน้า Full Face) เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้า ตรงตำแหน่งตาเท่านั้นเป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและแก้มด้านหน้า เหมือนหมวกของนักกรบโบราณหรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขัน และมีสายรัดคาง^๓

๔) หลักเกณฑ์การเลือกใช้หมวกนิรภัย

เกณฑ์การเลือกใช้หมวกนิรภัย ควรเลือกหมวกนิรภัย ดังนี้

๑. หมวกกันน็อกแบบปิดเต็มหน้าดีที่สุด บังลมกันฝุ่นให้ความปลอดภัยทั้งศีรษะ ไม่ต้องกลัวหายใจไม่ออก หรือไม่ได้ยินเสียง เพราะเขาเจาะรูไว้ให้เรียบร้อยแล้ว แพงหน่อยแต่ไม่ต้องกลัวของปลอมไม่มีใครกล้าลงทุนทำปลอม หมวกแบบนี้ เพราะไม่คุ้ม

๒. เลือกหมวกกันน็อกที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก. ๓๖๘-๒๕๓๘) ที่อยู่ของผู้ผลิตที่มีรายชื่อว่าได้รับมาตรฐานของ สมอ. และคำแนะนำวิธีใช้หมวกที่มีตรา สมอ. อย่างเดียวของปลอมแน่นอน ใครก็ทำได้สต็อกเกอร์ง่าย ๆ

๓. หมวกมีมาตรฐานแต่ละแบบน้ำหนักจะมากกว่าหมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐานเล็กน้อยไม่ถึงกับทำให้หนักศีรษะใส่ไปนาน ๆ ก็คุ้นเอง

๔. ของแถมของฟรีจากร้านขายรถจักรยานยนต์ พึงสำเหนียกได้ก่อนว่า อาจเป็นหมวกที่ไม่มีมาตรฐานใช้แล้วอาจยุบหรือเจ็บตัวได้ แม้เกิดอุบัติเหตุไม่รุนแรงก็ตาม

๕. เลือกสีที่ทำให้เห็นเด่นชัดแต่ไกล ไม่ต้องกลัวตำรวจ จะจำได้ง่าย ห่วงเรื่องความปลอดภัยดีกว่า เช่น สีเหลือง ส้ม แดง รถอื่นเห็นง่าย เขาจะได้ระวัง

๖. หมวกดีแค่ไหน แต่ถ้าไม่รัดสายรัดคาง หรือสวมหมวกแบบใส่หัวโขนก้อย่าใส่ดีกว่า เสียจรรยาบรรณนักขับปลอดภัย หลายรายที่ชนแล้วหาหมวกไม่เจอ เหลือแค่สมองและๆ

๗. ความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยในการขับขี่ไม่ควรเกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นความเร็วที่หมวกกันน็อก ที่ได้มาตรฐานพอจะรับได้ หากใช้ความเร็วสูงกว่านี้ อย่างประมาณ เป็นดีที่สุด และถ้าเกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไปนั่นเท่ากับว่าคุณกำลังขับจักรยานยนต์ บนเส้นด้ายไหมไฟแล้วละ^๔

^๓เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑.

^๔เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒.

๕) มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. ๗๖๕-๒๕๓๘ หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ

๑. ขอบข่าย

๑.๑ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ แบบ ขนาด และเกณฑ์ ความคลาดเคลื่อน ส่วนประกอบ วัสดุและการทำคุณลักษณะที่ต้องการ เครื่องหมายและฉลาก การชักตัวอย่างและ เกณฑ์การตัดสิน และการทดสอบหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ

๑.๒ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ ครอบคลุมเฉพาะ หมวกนิรภัย สำหรับผู้ใช้ รถจักรยานยนต์ทั่วไปและผู้ใช้รถยนต์บางประเภท ไม่ครอบคลุมถึงหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะในการแข่งขัน

๖) การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องวิธี

ควรสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้แน่นพอดีเพื่อให้ หมวกกระชับแน่น กับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงจะสามารถลดอันตรายอันจะเกิดกับ สมองเมื่อเกิด อุบัติเหตุได้ หากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไปจะหลุดออกได้เมื่อ เกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าจะคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม

๒.๑.๓ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้หมวกนิรภัย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๒๒ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคน โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่ จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะ ท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่กัญตามฉนวนนักพรตนักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีอันนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๘ ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา.....๑๗.....๑๒๒.....๑๗ฯ ต้องระวาง โทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคน โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่ จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๓๕ มี บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ ให้ใช้บังคับในท้องที่และในวันต่อไปนี้

(๑) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดสามเดือน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(๒) ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิจิตร โลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุรธานี อุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปี นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(๓) ในเขตท้องที่จังหวัดอื่น เมื่อพ้นกำหนดสองปี นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในท้องที่ที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับตามมาตรา ๒ เป็นท้องที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

๓. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๔ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๓๕ ได้กำหนดแบบหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ใช้ได้ตามกฎหมายไว้ ๓ แบบ คือ หมวกนิรภัย แบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่หมวกทั้ง ๓ แบบ มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมาย ว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัย ที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๓๕ เห็นชอบกับหลักการที่ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ แต่เนื่องจากเรื่องนี้มีผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก โดยยังมีได้มีการรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักในประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยให้ทั่วถึง ในขั้นนี้จึงให้ยกเลิก หรือแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ ที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ.๒๕๓๕ เสียก่อน และให้กระทรวงมหาดไทยรีบไปดำเนินการตามหลักการดังนี้

(๑) ให้ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยให้ใช้บังคับเฉพาะในเขตท้องที่ กรุงเทพมหานคร

ยกเว้นในตรอก ซอย ทั้งนี้ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๕ เป็นต้นไป เช่นเดิม โดยให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ร่างกฎหมายในเรื่องนี้ ตามหลักการดังกล่าว โดยอาศัยมาตรา ๑๒๒ ของพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

(๒) สำหรับท้องที่จังหวัดอื่น ให้ระงับการบังคับให้ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ก่อน รวมทั้งให้กระทรวงมหาดไทยรับไปดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

กำหนดมาตรการและแนวทางเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยให้เจ้าหน้าที่รับผิดชอบเข้มงวด กวดขันให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และเห็นประโยชน์ในการใช้หมวกนิรภัย

รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่เสพสุรา สิ่งมีนเมา ตลอดจนวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอื่นๆ ในขณะขับขี่ยานพาหนะดังกล่าว

ควบคุมดูแลมาตรฐานของหมวกนิรภัยให้สะดวกปลอดภัย และเกิดความประหยัดต่อผู้ใช้ ตลอดจนควบคุมดูแลปัญหาอื่นๆ อันอาจเกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้ด้วย และให้กระทรวงพาณิชย์รับไปพิจารณากำหนดมาตรการและแนวทางควบคุมราคาหมวกนิรภัย

๔. พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ.๒๕๓๕ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๕ เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. ๒๕๓๕ (เดิม)

มาตรา ๔ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับในท้องที่กรุงเทพมหานคร เฉพาะในถนนตามรายชื่อที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๕ ให้ท้องที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับตามมาตรา ๔ เป็นท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

๕. พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ.๒๕๓๗ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๓๗ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกา ให้ใช้บังคับ ดังนี้

(๑) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(๒) ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สตูล ตรัง สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ และ อุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจาก (๑) และ (๒) เมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบห้าวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๔ ให้ท้องที่ตามมาตรา ๒ เป็นท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

๖. พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘ ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๓๘ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความใน (๒) และ (๓) ของมาตรา ๒ แห่งพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. ๒๕๓๗ และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

(๒) ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๘ เป็นต้นไป

การปฏิบัติตามกฎหมาย

๑. พื้นที่และเวลาใช้บังคับ

(๑) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๓๘ เป็นต้นไป

(๒) ในเขตท้องที่จังหวัดอื่น ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๘ เป็นต้นไป

๒. บุคคลที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ยกเว้น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม

๓. ลักษณะและวิธีใช้หมวกนิรภัย กฎหมายกำหนดให้ใช้ได้ ๓ แบบ ดังนี้

(๑) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หรือแบบที่ใช้ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

(๒) หมวกนิรภัย แบบเต็มใบ หรือแบบที่ใช้ทั่วไป ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและคั่นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

(๓) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หรือแบบที่ตำรวจจราจรใช้ ได้แก่หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

โดยหมวกนิรภัยที่ใช้ ถ้าแบบใดได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) แล้วก็ต้องใช้หมวกที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) กำกับไว้ ซึ่งขณะนี้ได้มีประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับ ๕๔๒ (พ.ศ.๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.๒๕๑๑ กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้แล้ว รวม ๒ แบบ คือหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ซึ่งปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยทั้ง ๓ แบบ ขึ้นใหม่

สำหรับวิธีใช้หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

๔. บทลงโทษ

ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

๕. ข้อแนะนำในการใช้หมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก)

(๑) ควรใช้แบบเต็มใบ เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณหน้าผกได้ด้วย และมีน้ำหนักเบา

(๒) เลือกใช้หมวกที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) และด้านในของหมวกนิรภัยทุกใบอย่างน้อยต้องแจ้งเดือนปีที่ทำ หรือรหัสรุ่นที่ทำ ชื่อที่ทำหรือโรงงานที่ทำ หรือเครื่องหมายการค้าที่จดทะเบียน ประเทศที่ทำ

(๓) ก่อนซื้อหมวกควรทดสอบโดยการสวมหมวกแล้วคาดสายรัดคางให้แน่นทดสอบหมวกโดยการผลักตัวหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกทางด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือมากกว่านั้นควรเปลี่ยนขนาดของหมวก

(๔) ควรเลือกใช้หมวกสีสดเพื่อช่วยให้สังเกตเห็นได้ง่าย

(๕) ควรเปลี่ยนหมวดใหม่ทุก ๓-๕ ปี เพราะมีการเสื่อมอายุการใช้งาน หรือหากเป็นหมวดที่เคยได้รับแรงกระทบจากอุบัติเหตุมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวดใหม่เช่นกัน^๕

๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึคนุ้ยในเรื่องความถูกผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาคือผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญาทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทยประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

๒.๒.๑ ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

ศราวดี พันธขาว ได้แบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร ได้ ๒ ประเภท คือ

๑. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอร์รถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอร์รถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิด

^๕สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, คู่มือการรณรงค์การใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย, (กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย, ๒๕๓๕), หน้า ๑๕-๒๐.

ปัญหาจรรยาบรรณที่ง่าย เช่น การจรรยาบรรณในเขตป้ายจรรยาบรรณประจำทาง การจรรยาบรรณในที่ห้ามจอด การจรรยาบรรณซ้อนกัน เป็นต้น

๒. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจรรยาบรรณมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะที่มึนเมา เป็นต้น^๖

๒.๒.๒ ประเภทของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ ๆ คือผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

๑) ผู้กระทำความผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น ๒ กลุ่ม คือ

๑.๑ กลุ่มคอเช็ดยาว หมายถึงผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ

๑.๒ กลุ่มคอเช็คน้ำเงิน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

๒) ผู้กระทำความผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จู๋ หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางจราจร เป็นต้น^๗

๒.๒.๓ ผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรหรือไม่

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไว้ดังนี้ ความหมายของอาชญากรรม โดยนัยทางกฎหมาย จะมองที่พฤติกรรมของมนุษย์ กล่าวคือ ถ้าหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญาแล้ว ก็ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทั้งสิ้น โดยจะไม่นำเอาสภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นองค์ประกอบทางจิตใจของผู้กระทำความผิด มาเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น การกระทำความผิดต่อกฎหมายจราจร โดยนัยทางกฎหมายจึงถือเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำความผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร

แต่อาชญากรรมโดยนัยทางสังคม จะมองถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนปทัสฐานของสังคม หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงและเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำเป็นหลัก

^๖ศรวุฒิ พันัสขาว, ถนนอันตราย, (กรุงเทพมหานคร : วัฒนชัยการพิมพ์, ๒๕๒๕), หน้า ๓๐.

^๗เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๑.

หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะความผิดในตัวเองย่อมถือว่าเป็นอาชญากรรมโดยชัดแจ้ง ส่วนความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด นักสังคมวิทยาได้แยกการกระทำผิดนี้ออกโดยมิได้ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม ผู้กระทำผิดจึงไม่มีความประพฤติเป็นอาชญากร

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ความผิดจรรยาบรรณเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด มิได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด ดังนั้น โดยนัยทางสังคม จึงมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม สำหรับในส่วนของประชาชนแก่สังคม ก็มีแนวโน้มในทางเดียวกับการมองอาชญากรรมโดยนัยทางสังคม^๕

๒.๒.๔ การบังคับตามกฎหมาย

ศรวุฒิ พันธสวาท ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมาย ไว้ว่า หมายถึงการบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะ การกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main Prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอภิสิทธิ์หรือมีคนรู้จักที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุดคือประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณ ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจรรยาบรรณเท่านั้น ที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องใน

^๕สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, คู่มือการรณรงค์การใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย, อ่างแก้ว, หน้า ๓๔.

เรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่^๕

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยา กล่าวว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในถนนทรายเป็นดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

๑) กฎหมายจราจร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ จราจรทางบก พ.ร.บ รถยนต์ พ.ร.บ การขนส่ง ทั้ง ๓ ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ.๒๕๒๒ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคม ส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความระมัดระวังในการสัญจร ไปบ้างแต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดวกก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจราจรสิ่งต่างๆ นี้มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้ถนนหนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน ๘ ชั่วโมง และจะต้องออกใบแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้ได้ภายใน ๗ วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแก้ความ เป็นหมายเรียกคือ เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญา และเป็นแบบฟอร์มการดำเนินคดีจน จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน ๒ ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

^๕ศราวดี พันธ์ขาว, ถนนอันตราย, อ้างแล้ว, หน้า ๒๑-๒๒.

จรรยาและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องไปขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

๒) การควบคุมรถยนต์ การแก้ไขปัญหารถจากรับคั่งอีกทางหนึ่งควรพิจารณาดันเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไป โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของรถยนต์ให้น้อยลงด้วยวิธีการต่าง ๆ กัน เช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่เป็นการแก้ไขคั่งคั่ง หากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านี้ก็จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่น ๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๓) การควบคุมใบอนุญาตขับรถ ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการ โดยเฉพาะและเป็นที่ยอมรับของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ควรดำเนินการ โดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย

๔) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงาน โดยเฉพาะเป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณานุเคราะห์ประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการควบคุมบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป^{๑๑}

เกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัดและควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ การจัดและควบคุมจราจรจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรร โทศนาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านั้นรายไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจ หรือให้ถ่ายยก่องหมเซยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

^{๑๑}เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๔-๒๖.

๒.๒.๕ การบังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวก และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้

การที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคม โดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดโดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอนมีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผนแต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่น ได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด**

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพา และการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐจึงต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความ

**สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, คู่มือการรณรงค์การใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย, อ้างแล้ว, หน้า ๗๒.

สะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ระยะ คือ

๑) การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑.๑ ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

๑.๒ อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เลื่อนไหลไปอย่างต่อเนื่อง

๑.๓ ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรหรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

๒) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ จับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำความผิดและลงโทษต่อไป^{๑๒}

๒.๒.๖ การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

เมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจร เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด ออกใบสั่งให้ไปรายงานตัว หรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ แล้วส่งตัวผู้กระทำความผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ

การนำเสนอ ในส่วนนี้ แบ่งตามการดำเนินการเป็น ๓ ระยะ กล่าวคือ

^{๑๒} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๓-๓๔.

๑. การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
๒. การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
๓. การดำเนินการในชั้นศาล

๑) การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันในนานาประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็จะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใด หรือไม่ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก่โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้าเมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณี ความผิดประเภท Main Prohibit กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ

๑. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
๒. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
๓. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม วิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาระสิทธิภาพของกฎหมายนั้นมี ๓ ประการ

๒) ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำความผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว โอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามี การตรวจกฎหมายอะไรบ้างนั้น มีน้อยมากปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาจะใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป หรือพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เป็นต้น

๓) การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้น ประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือ

กับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

๔) มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วมาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำผิดซ้ำอีก^{๓๓}

๒.๓ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

๑) การกระทำผิด ของเด็กและเยาวชน

สุพัทธา สุภาพ ได้กล่าวถึงพฤติกรรมในทางจิตวิทยาในทางจิตวิทยาเชื่อว่า พฤติกรรม หรือ การกระทำของบุคคล เป็นอาการที่แสดงออกซึ่งสิ่งที่สั่งสมประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาอันยาวนานที่ผ่านมาซึ่งได้แก่

- อารมณ์(emotion) และความรู้สึก(feeling) คือบุคคลหรือสถานการณ์ที่ประสบ ซึ่งอาจแสดงออกมาเป็นพฤติกรรม หรือไม่แสดงพฤติกรรมออกมา หรือเก็บกดอารมณ์และความรู้สึกนั้นไว้ภายใต้พฤติกรรมปกติ

- ความคิด (thought) และเหตุผล(reasoning) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลให้ค่าความรู้สึกต่อเหตุการณ์ ข้อเท็จจริง ความรู้และข่าวสารต่าง ๆ ทั้งเหตุการณ์ที่ผ่านไปแล้วและกำลังประสบอยู่

- ความเชื่อ (belief)และค่านิยม (values) ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการกระทำต่าง ๆ ที่จะส่งผลเชิงบวกหรือลบอย่างไร ความเชื่อเกี่ยวกับภาพลักษณ์ของตนเองเปรียบเทียบกับภาพลักษณ์ตัวตนของผู้อื่น ค่านิยมเป็นผลผลิตของการพิเคราะห์พิจารณาตามหลักศีลธรรมจรรยา

^{๓๓}สีดา สุจริตกุล, “การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการจับขังรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), ๒๕๓๖, หน้า ๑๔.

รวมทั้งอิทธิพลของวัฒนธรรม วัฒนธรรมรอง ตลอดจนการขัดเกลาของครอบครัว กลุ่มเพื่อน เชื้อสาย เผ่าพันธุ์ และเอกลักษณ์ทางเพศ ประกอบกัน^{๑๔}

ทฤษฎีการกระทำผิดมีนักวิชาการเขียนไว้มากมาย แต่ในที่นี้จะยกมาเพียงบางทฤษฎีที่เห็นที่น่าสนใจ คือ ที่กระทำผิดเสมือนเป็นผู้เจ็บป่วยที่ประพฤติดัวไม่ดี

พินน์ สุจ่านง กล่าวว่า ส่วนมาเด็กวัยรุ่นที่กระทำผิดก็มักจะมาจากบ้านแตก หรือพ่อแม่ประพฤติดินไม่เหมาะสม และมักจะสนองความต้องการแบบไม่สมำเสมอ เด็กจึงมีความรู้สึกขาดพ่อแม่ การที่เด็กกระทำผิดจึงไม่สาเหตุจากความรู้สึกขาดพ่อแม่จากสาเหตุดังกล่าว นักจิตวิทยาเห็นว่าเด็กพวกนี้จะมองโลกไปในทางที่ร้าย เพราะรู้สึกว่าตนเองได้รับการดูถูกจากสังคม ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนมนุษย์จะน้อย เด็กจะระราน ชอบการต่อสู้ หรือเด็กที่ชอบยกตัวเอง มักจะมีความรู้สึกกระวนกระวายใจ เด็กพวกนี้จะรู้สึกว่าในชีวิตของเขา เขาไม่เคยได้รับอะไรที่เขาปรารถนาเลย^{๑๕}

นางลักษณ์ เทพสวัสดิ์ ได้ทำการสังเกตเด็กวัยรุ่นที่ทำผิด และให้ข้อสังเกตว่า เด็กวัยรุ่นที่ทำผิดส่วนใหญ่จะเกิดจากจิตใจที่สับสนวุ่นวาย เพราะขาดความสัมพันธ์อย่างอบอุ่น ถูกทอดทิ้งให้อยู่โดดเดี่ยว ไม่มีการควบคุม และลักษณะการกระทำผิดก็มักจะอยู่ร่วมกับกลุ่มเพื่อนที่มีปัญหาคล้ายกัน^{๑๖}

๒) ทฤษฎีว่าด้วยทางสังคมวิทยา (sociological theory) นักสังคมวิทยา กล่าวว่า การกระทำผิดของเด็กวัยรุ่นนั้น ไม่จำเป็นว่าเด็กคนนั้นป่วยหรือร่างกายจิตใจผิดปกติ เพราะคนเราทุกคนเกิดมามีปัญหาด้วยกันทั้งนั้น การกระทำผิดของวัยรุ่นเป็นอาการตอบสนองต่อปัญหาของแต่ละคน โคเฮน (Cohen) เชื่อว่าถ้าครอบครัวเอาใจใส่จู้จี้กับเด็กมากเกินไป เด็กจะหาทางออกโดยการไปพบปะกับเพื่อนฝูงนอกบ้าน ในกลุ่มเพื่อนฝูงเหล่านี้ เด็กจะสร้างแบบของความประพฤติของตนเองขึ้นใหม่เพื่อแก้ปัญหาของตนเอง และแบบของความประพฤติเช่นนี้จะถ่ายทอดสืบต่อกันไปจากเด็กคนหนึ่งไปยังเด็กอีกคนหนึ่งที่เขาเข้าร่วมในกลุ่ม

^{๑๔}สุพัตรา สุภาพ, ปัญหาสังคม, (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๔๒), หน้า ๓๔.

^{๑๕}พินน์ สุจ่านง, สังคมกับปัญหาสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพมหานคร : โอเคียนสโตร์, ๒๕๔๐), หน้า ๑๓.

^{๑๖}นางลักษณ์ เทพสวัสดิ์, วิเคราะห์ปัญหาในสังคมไทย, พิมพ์ครั้งที่ ๒, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๔๓), หน้า ๑๒.

ในทางจิตวิทยา เด็กวัยรุ่นที่มีปัญหามักจะชอบทำของให้เสียหาย หรือพอใจที่จะเห็นผู้อื่นได้รับความทุกข์ยากและพอใจที่จะฝ่าฝืนสิ่งที่ห้ามไม่ให้กระทำทั้งหลาย ดังนั้น ในวัฒนธรรมรองของเด็กจึงมีแนวโน้มไปในทางที่จะเป็นประปักษ์ต่อระเบียบแบบแผนของสังคมส่วนใหญ่^{๑๑}

๓) ทฤษฎีว่าด้วยความประพฤติที่ได้จากการเรียนรู้ (learned delinquency behavior) และได้รับมาจากกระบวนการในชีวิตของบุคคลที่อยู่ร่วมกับกลุ่มสัทเทอร์แลนด์ (Sutherland) กล่าวว่า ความประพฤติไม่ว่าดีหรือชั่ว เป็นสิ่งที่เรียนรู้มาแต่สมัยเด็ก ๆ และสืบต่อเรื่อยมาตลอดชีวิต ความประพฤติผิดจึงมีรากฝังลึกอยู่ในประสบการณ์ชีวิตของบุคคล เพราะอุปนิสัยคนเป็นผลมาจากความเป็นมาแต่เด็ก ส่วนอัตราการกระทำผิดมากน้อยเพียงไรนั้น เป็นผลจากลักษณะการคบหาสมาคมกับบุคคลในกลุ่ม และการที่บุคคลเรียนรู้จากกลุ่มอัตราคิดต่อสัมพันธ์กัน อย่างไรก็ตาม ทฤษฎีของสัทเทอร์แลนด์มีผู้โต้แย้งว่า ทำไมบุคคลที่มีสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีเหมือนกัน จึงไม่กระทำผิด แต่สัทเทอร์แลนด์แก้ว่า เป็นเพราะลักษณะประจำตัวของบุคคล ความกดดัน และการเลือกคบหาบุคคลตามความพอใจ ความประพฤติจึงแตกต่างกันออกไป^{๑๒}

๔) ทฤษฎีว่าด้วยลักษณะของบุคคลเป็นสาเหตุ (personal traits) หรือองค์ประกอบในตัวบุคคล (individual make-up) ที่บ่งพร่องไม่สมประกอบเป็นสาเหตุ เป็นสภาพที่ได้จากกรรมพันธุ์บางคนก็มีข้อบกพร่องทางร่างกายแต่เขาวัย แต่ไม่ได้หมายความว่ากรรมพันธุ์แต่เพียงอย่างเดียวเป็นผลโดยตรง เพราะเด็กไม่เกิดมาเป็นอาชญากรโดยกำเนิด ลักษณะทางร่างกายก็คิ ลักษณะปัญญาก็คิ ลักษณะอารมณ์ก็คิ และลักษณะอื่น ๆ ก็ทำได้เป็นปัจจัยที่ทำให้เด็กเป็นอาชญากรไม่ เว้นแต่สิ่งเหล่านี้แปรปรวนหรือบกพร่อง หรือพิการถึงขนาดที่บุคคลไม่อาจจะมี ความสัมพันธ์กับสังคมหรือสิ่งแวดล้อม และไม่อาจจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมกับบุคคลอื่นหรือกลุ่มอื่นได้ เฉพาะในเหตุนี้เท่านั้นที่อาจจะเป็นมูลเหตุให้คนทำผิด^{๑๓}

๒.๔ การบริหารงานสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

การจัดหน่วย

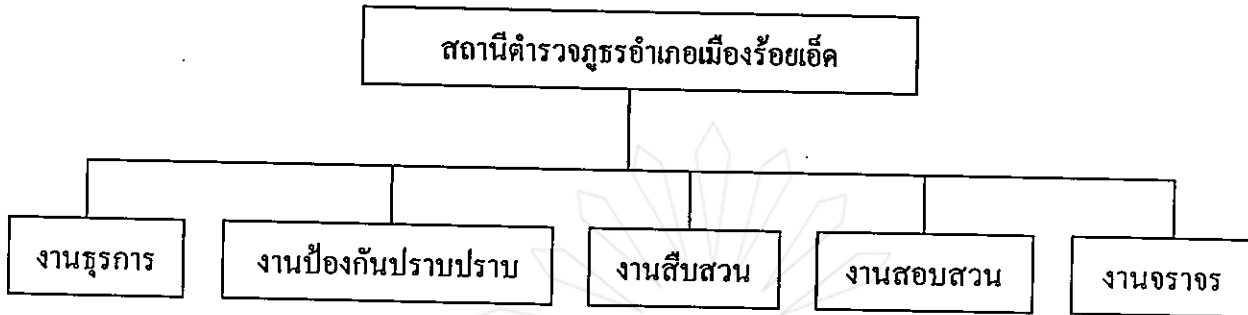
สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด ได้แบ่งสายงานออกเป็น ๕ สายงาน คือ งานธุรการ งานป้องกันปราบปราม งานสืบสวน งานสอบสวน และงานจราจร

^{๑๑} สัจญา สัจญาวิวัฒน์, ทฤษฎีและกลยุทธการพัฒนาสังคม, พิมพ์ครั้งที่ ๔, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๖), หน้า ๓๕.

^{๑๒} สุพิศรา สุภาพ, สังคมวิทยา, (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๔๒), หน้า ๕๔.

^{๑๓} ทัศนยา พลศรี, หลักสังคมวิทยา, (กรุงเทพมหานคร : โอ.เอส.พริ้นติ้ง เฮ้าส์, ๒๕๕๕), หน้า ๒๓.

ผังการจัดหน่วย



ภาพประกอบ ๑ แสดงผังการจัดหน่วยของสถานีดํารวภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

การปฏิบัติ

ในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละสายงานนั้น มีนายตำรวจระดับสารวัตรควบคุม กำกับดูแลอย่างใกล้ชิด และมีรองผู้กำกับการสถานีดํารวภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด รับผิดชอบและควบคุมกำกับดูแลแต่ละสายงานอีก ชั้นหนึ่ง ดังนี้

รองผู้กำกับการสถานีดํารวภูธร (อก.) รับผิดชอบ งานธุรการ

รองผู้กำกับการสถานีดํารวภูธร (ป.) รับผิดชอบ งานป้องกันปราบปราม งานจราจร

รองผู้กำกับการสถานีดํารวภูธร (สส.) รับผิดชอบ งานสืบสวน สอบสวน

๑) งานธุรการ

สายงานธุรการ ได้กำหนดงานที่จะต้องรับผิดชอบงานของ สภ.อ. เมืองฯ ดังนี้

- งานสารบรรณของ สภ.อ. เมืองฯ
- งานบุคคล (ทะเบียนพล) ของ สภ.อ. เมืองฯ
- งานการเงินและบัญชี
- งานพัสดุ
- งานทะเบียนต่างด้าว
- งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๒) งานป้องกันปราบปราม

รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความสงบเรียบร้อย งานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม งานให้บริการประชาชน งานที่มีลักษณะสนับสนุนเป็นส่วนประกอบภารกิจ

การปราบปราม

เมื่อเกิดเหตุกระทำผิดอาญาเกิดขึ้น สายตรวจแต่ละเขตรับผิดชอบจะต้องเข้าระงับเหตุตามอำนาจหน้าที่ และรายงานเหตุการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาทราบในเมืองต้นทางเครื่องสื่อสาร โดยผ่านทางวิทยุของ สก.อ.เมืองฯ ในกรณีที่ไม่สามารถระงับเหตุได้เนื่องจากกำลังสายตรวจในเขตตนไม่เพียงพอก็ให้ร้องขอกำลังจากสายตรวจในเขตใกล้เคียงร่วมระงับเหตุหรือรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ เพื่อแก้ปัญหาพิจารณาส่งระดมกำลังข้าราชการตำรวจระงับเหตุต่อไป

๓) งานสืบสวน

รับผิดชอบงานที่มีลักษณะเป็นการสืบสวนหาข่าวทั้งในด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม และด้านความมั่นคงของชาติ โดยสืบสนหาข่าวความเคลื่อนไหวในพื้นที่ตลอดเวลา

๔) งานสอบสวน

รับผิดชอบงานที่มีลักษณะเป็นงานด้านอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนบริการประชาชนโดยสะดวก รวดเร็ว

๕.) งานจราจร

รับผิดชอบงานที่มีลักษณะเป็นการอำนวยความสะดวก บริการประชาชนให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในการสัญจรของยานยนต์ ยานพาหนะ และคนเดินเท้าโดยมีสารวัตรจราจรรับผิดชอบ ควบคุม กำกับดูแล อำนาจการในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในสายงานจราจรอย่างใกล้ชิด และมีรองสารวัตรจราจรเป็นผู้ช่วยในการปฏิบัติ^{๒๐}

๒.๕ สภาพพื้นที่ที่ศึกษา

ประวัติเมืองร้อยเอ็ด

ประวัติเมืองร้อยเอ็ด โดยสังเขป ค้นคว้าจากตำนานอุรังคธาตุซึ่งเป็นหนังสือโบราณจารด้วยตัวอักษร ทยอยน้อยจากหอไตร วัดหลวง เมืองหลวงพระบางมีข้อความพิสดาร ๑๓ ผูกโบราณซึ่งเจ้าคุณพระพนมเจดियานุรักษ์ อดีตเจ้าคณะจังหวัดนครพนม (ฝ่ายธรรมยุต) ได้แปลเป็นหนังสือไทย พ.ศ.๒๔๘๕ มีข้อความเกี่ยวกับเมืองร้อยเอ็ด โดยสังเขป ดังนี้

^{๒๐}สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด, ข้อมูลทั่วไปสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ดปี ๒๕๔๘, (ร้อยเอ็ด : ทัศนใจการพิมพ์, ๒๕๔๘), หน้า ๓๐.

สมัยพุทธกาล

เมืองร้อยเอ็ดปรากฏตามตำนานอุรังคธาตุ ว่าปางเมื่อพระพุทธเจ้าเสด็จดับขันธปรินิพพาน ได้แปดปีปลาย แปดเดือนนั้น พระกัสสปะอัครสาวกพระอรหันต์เจ้าผู้ใกล้ชิดพระพุทธองค์ ได้ อัญเชิญอุรังคธาตุของพระพุทธเจ้าดำเนินไปยังเมืองบูรพาแห่งชมพูทวีป จากภูจินารายณ์-ป่าวย เพื่อประดิษฐาน ณ คอยกัปปนคีรี (ภูกำพร้าว) ตามที่พระพุทธองค์ได้ทรงดำรัสไว้เป็นปัจฉิมพจน์ ณ เมืองบูรพาแห่งชมพูทวีปนั้น อดีตกาลนานมาแล้วมีเอกมทานครอยู่ ๔ นครคือ

๑. เมืองสกถนคร(จังหวัดสกถนคร)
๒. เมืองสาเกตนคร(เมืองร้อยเอ็ด)
๓. เมืองมรุกขนคร(เมืองธาตุพนม – เมืองป่าไม้รวก)
๔. เมืองอินทรีภูธรนคร (เมืองนครพนมเปญ)

เมืองบูรพาแห่งชมพูทวีปนั้น เมืองสาเกตนครเป็นเมืองใหญ่อยู่ศูนย์กลางเมืองขึ้นใหญ่น้อย ทั้งหลายตามหนังสืออักษรระไทยน้อยของท่านเจ้าคุณพระพนมเจดียนุรักษ์มีที่พอจะสันนิษฐาน เกี่ยวกับเมืองร้อยเอ็ดอยู่ ๓ แห่ง

เมืองสาเกต.....ประตู(ตกดขาดลหายคำว่า “นคร ๑๐๑”)

เมือง.....นคร.....ประตู(ตกดคำว่า “สาเกตกับ ๑๐๑”)

สรุปแล้วอ่านได้ความว่า เมืองสาเกตนคร ๑๐๑ ประตู (๑๐๑ อ่านว่าสิบเอ็ด)

ตามตำนานอุรังคธาตุ มีตัวอักษรเขียน(จาร) เมือง ๑๐๑ เกือบทุกแห่งจึงได้กลายมาเป็นต้นเทวีและท้าว สังขวิษราชโอรส ไปอยู่เมืองลา (อยู่แขวงเมืองเวียงจันทน์ตรงข้ามหัวเข่าคดเกล้า เลี้ยวอาศัยอยู่กับนางอินทร์สวรรค์ลง-จอด บางแห่งว่านางอินทร์แปลงเป็นราชเทวีของพระเจ้าบุริ จันทรอภัยด้วย) ตั้งแต่สมัยพระเจ้ากุนทนะจนถึงสมัยพระเจ้าสุริยวงศาธรรมิกราชนั้น มีเมืองขึ้นอยู่ ๑๑ เมืองมีทางเข้า ๑๑ ประตู สาเกตนคร(เมืองร้อยเอ็ด) จึงมีเมืองขึ้นปรากฏตามภูมิภาคใกล้เคียงที่มี ชื่อปรากฏอยู่ตราบนเท้าทุกวันนี้ อาณาจักรกุนทนะจึงเป็นอาณาจักรที่มีการปกครองและรัฐประศาสน ศาสตร์แตกต่างกับอาณาจักรอื่น ๆ เพราะมีเส้นทางเข้าสู่เมืองหลวง ๑๑ ทาง ซึ่งเป็นของแต่ละ เมืองขึ้น สร้างตรงไปยังสาเกตนครและมีทางเข้า ๑๑ ประตูมีรหัสควบคุมการเข้าเมือง เข้าใจว่าสมัย พระเจ้าสุริยวงศาธรรมิกราชก็เป็นชื่อภาษาขอมมีคำกลอน โบราณ บทหนึ่งทีกล่าวถึงสาเกตนครว่า “เมืองสิบเอ็ดฝักตู สิบแปดป้องเอี่ยม ชาวแก้วแม่ขันไค” ทั้งนี้เพราะได้มีการสร้าง วิหารสูง ๖ ชั้นขึ้น ที่กลางเมืองกลางบึงปลาช้อยให้มีบันไดถึง ๒๕ ชั้น มีหน้าต่าง ๑๑ ช่องและมีประตู ๑๑ ช่อง (โบราณเขียนเป็น ๑๐๑)

สมัยผาแดง

อาณาจักรสุทนต์ อันทิมเมืองสาเกตนครเป็นเมืองหลวง เริ่มล้อมอำนาจลงจนกระทั่งเสียเมือง พระเจ้าสุริยวงศาธรรมิกราชถูกสำเร็จโทษ นางรัตนเทวี และท้าวสังขวิษขรราชโอรสและท้าวทางโงงหนีไปอยู่เมืองเวียงคุก แขวงเมืองเวียงจันทร์ อาณาจักรสุทนต์และสาเกตนครก็ถึงกาลวิบัติล่มจม

ตำนานท้าวผาแดงนั้นจึงไม่มีชื่อเมืองหลายเมืองของอาณาจักรสุทนต์ไปปรากฏอยู่ในตำนานท้าวผาแดง คงมีแต่เมืองเชียงเหียน เมืองสีแก้ว เมืองฟ้าแดด เท่านั้นที่ปรากฏอยู่ในตำนานท้าวผาแดงนางไอ่ตอนหนึ่งว่าบั้งไฟพญานาคหิมายของพระยาขอมตกลงมาจากกลายเป็นบั้งปลาอุกช่วยตามประวัติศาสตร์นั้นขอมเริ่มแผ่อำนาจเข้ามาสู่ชมพูทวีปทางภาคบูรพาฯ ศตวรรษที่ ๕ - ๑๓ จากตำนานท้าวผาแดงเป็นการแผ่อำนาจอิทธิพลของขอม ตามตำนานท้าวผาแดงกล่าวว่าพระยาขอมธรรมิกราชเจ้าผู้ครองนครหนองหารหลวง ได้ใช้กุศโลบายทางรัฐประศาสนศาสตร์จัดงานมหกรรมบุญบั้งไฟแสน โดยมีนางไธราชบุตรีเป็นรางวัลเดิมพันอันเป็นสาเหตุแห่งการเดิมพันอันเป็นสาเหตุแห่งการขัดกันอย่างรุนแรงระหว่างท้าวผาแดงแห่งอาณาจักรศรีสัตตนาคนจนเกิดเป็นสงครามชิงนางไอ่ เช่นเดียวกับสงครามนางสีดาในเรื่องรามเกียรติ์ (เรื่องราวต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องผาแดง นางไอ่ได้มาจากฉบับ ไบลาณของจังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งท่านเจ้าคุณพระอริยานุวัตร วัดมหาชัย จังหวัดมหาสารคามเป็นผู้แปล)

เมืองสาเกตนครแห่งอาณาจักรสุทนต์กับหัวเมืองขึ้นอีก ๘ เมือง (เว้าเมืองเชียงเหียน เมืองสีแก้ว เมืองฟ้าแดด) ในตำนานไม่ปรากฏว่าไปร่วมงานมหกรรมบุญบั้งไฟแสนพอสันนิษฐานได้ว่าพระยาขอมธรรมิกราชแห่งอาณาจักรหนองหารหลวง ทำลายอาณาจักรสุทนต์ได้สำเร็จ เพราะปรากฏตามตำนานอุรังคธาตุว่า ท้าวศรีโคตรพระตะบอง(เจ้าขอมผู้ทรงพลัง)ได้ครองอาณาจักรโคตรบูรด้วยเมืองมรุกขนครเป็นเมืองหลวงแห่งอาณาจักร โคตรบูรเป็นเมืองที่ตั้งอุรังคธาตุ คือพระธาตุพระนวมสืบต่อมา

ณ เมืองธาตุพนมนี้ได้ขุดพบโบราณวัตถุ คือ รูปเสมาธรรมจักรทำด้วยหินจารึกอักษร “เขรัมา” ซึ่งมี ปรากฏอยู่ในประเทศไทยเพียง ๒ แห่งเท่านั้น คือจังหวัดนครปฐม กับที่วัดหัวบึง (วัดศิลามงคล พระธาตุพนม) ท่านผู้รู้สันนิษฐานว่าพระเจ้าอโศกมหาราชคงจะส่งพระธรรมทูตพร้อมทั้งธรรมจักร (เสมาธรรมจักร) ติดตามพระบรมสารีริกธาตุไปทุกหนทุกแห่งไปขาวาวกับม้าแม่แล(แม่เหล่า) ตามตำนานอุรังคธาตุว่า สาเกตนครแห่งอาณาจักรสุทนต์มีเมืองขึ้นอยู่ ๑๑ เมืองมีการสื่อสารและการคมนาคมที่ดีเยี่ยม คือไปขาวาว (ยี่สิบวา) เป็นปีที่มิเสี่ยงก้องกังวาน ไกลส่งสัญญาณขาวสารบอกเหตุการณ์ร้ายดีที่จะเข้ามาสู่นครหลวงสาเกตนครม้าแม่แล(แม่เหล่า) ตามตำนานเป็นม้าพลาหก(เป็นม้าที่มีกำลังหกเท้าของม้าธรรมดา) รูปร่างของม้าพลาหกเป็นอย่างไรนั้นจะไปพิจารณาดู

ได้ที่รูปสลักลายจุมเจียที่ฝาผนังด้านตะวันตกของเจดีย์พระธาตุพนม รูปม้าพลาหกติดอยู่กับลายจุมเจียเป็นลายเครือเถาโบราณเคยพบเห็นแห่งเดียวที่ฝาผนังพระเจดีย์ธาตุพนม เมื่ออาณาจักรกุดนทะเสื่อมลงแล้ว เมืองสาเกตุนครก็กลายเป็นเมืองร้างมาช้านานมีดินกุ่ม(ดินคักกุ่ม) ขึ้นรอบบึง รอบสระ รอบคูเมืองทั่วไปจนเรียกว่า “บ้านกุ่มฮ้าง” มาปรากฏเป็นเมืองร้อยเอ็ดขึ้นมี อาจารย์แก้ว ท้าวมีด ท้าวธน (ต้นตระกูลชนสี่ลิ่งกูร- สุวรรณธาดา-กวกูดานนท์- เรื่องสุวรรณเลิศ) ยกบ้านกุ่มขึ้นเป็นเมืองร้อยเอ็ดในภายหลัง

สมัยศรีอยุธยาและรัตนโกสินทร์

พ.ศ.๒๒๕๖ สมัยพระเจ้าสร้อยศรีสมุทรพุทธางกูรเนกษัตริย์ ไปปกครองจำปาศักดิ์ทราบว่าร้อยเอ็ดเป็นเมืองร้าง จึงให้จารย์แก้วคุมครัวลาวประมาณ ๓,๐๐๐ คนเศษ มาอยู่ที่ร้อยเอ็ด ครั้งแรกมาอยู่ที่บ้านทุ่ง(คือท้องที่สุวรรณภูมิเดี๋ยวนี้)เรียกว่า “เมืองทุ่ง” ขึ้นกับจำปาศักดิ์ เมื่อจารย์แก้วรักษาการอยู่ที่ร้อยเอ็ดได้เพียง ๗ ปี ก็ถึงแก่กรรม บุตรของจารย์แก้ว ๒ คน คือท้าวมีด ซึ่งเป็นบุตรเขยของเจ้าสร้อยศรีสมุทรพุทธางกูรและท้าวธนซึ่งเป็นน้องหลังจากที่พระบิดาถึงแก่กรรม ได้แต่งตั้งท้าวมีด ผู้ที่เป็นเจ้าเมือง ส่วนท้าวธนเป็นอุปฮาด (เรียกว่าท้าวมีดเพราะเกิดในวันที่มีสุริยุปราคา) ท้าวมีดครองเมืองแทนบิดาจนถึง พ.ศ. ๒๓๐๖ ก็ถึงแก่กรรม ท้าวธนผู้เป็นอุปฮาดก็ขึ้นครองเมืองสืบแทนต่อมา ท้าวมีดมีบุตร ๒ คน คือท้าว เชียง และท้าวสุนย์ เมื่อท้าวธนครองเมืองได้ ๔ ปีเกิดบาดหมางโกรธเคืองกับหลานทั้งสอง ท้าวเชียงและท้าวสุนย์จึงได้อพยพไปพึ่งพระบรมโพธิสมภาร สมเด็จพระบรมราชาที่ ๓ แห่งกรุงศรีอยุธยาขอกำลังมาปราบปรามท้าวธน สมเด็จพระบรมราชาที่ ๓ จึงโปรดเกล้าให้พระยาพรหม กับพระยากรมท่า ยกทัพลงมาพร้อมกับท้าวเชียงและท้าวสุนย์ เมื่อท้าวธนทราบข่าวจึงหนีไปอยู่ที่บ้านกุดจอก (บ้านคอง-เมืองกุดจอก อยู่ในท้องที่อำเภออาจสามารถในปัจจุบัน) กองทัพจากกรุงศรีอยุธยาจึงเข้าเมืองได้อย่างง่ายดายและได้ตั้งท้าวเชียงเป็นเจ้าเมืองเมื่อพระยาพรหมกับพระยากรมท่ากลับไปยังกรุงศรีอยุธยาแล้ว พระบาทสมเด็จพระบรมราชาที่ ๓ โปรดให้กลับมาที่เมืองทุ่งอีกเพื่อเลี้ยงกล่อม ให้ท้าวธนคืนดีกับท้าวเชียงและท้าวสุนย์ ตั้งแต่นั้นมาเมืองทุ่งก็ตกเป็นเมืองขึ้นกรุงศรีอยุธยา

พ.ศ. ๒๓๑๕ สมัยพระเจ้าตากสิน ซึ่งได้ครองราชย์ ณ กรุงธนบุรีได้ประมาณ ๔ ปี พระยาพรหม พระยากรมท่าเห็นว่าเมืองทุ่งชัยภูมิ ไม่สมควรที่จะตั้งเป็นเมือง เพราะเป็น โนนสูงลำน้ำแซ (ลำน้ำเสียวในปัจจุบัน) น้ำไหลแรงเซาะตลิ่งพังจะไม่ถาวรต่อไป จึงปรึกษาท้าวเชียงและท้าวสุนย์ และเห็นพ้องกันว่าตำบลก่งท้าวสาร ห่างจากเมืองทุ่งราว ๑๐๐ เส้นเป็นเมืองเก่ามีชัยภูมิที่ดี(จากประวัติที่กล่าวตอนนี้จะเห็นว่าท้องที่ที่กำลังกล่าวถึงเคยเป็นเมืองร้างมาก่อน) จึงมีใบบอกไปยังกรุงธนบุรี ขอตั้งเมืองก่งท้าวสารเป็นเมืองสุวรรณภูมิตั้งแต่นั้นมาในการสร้างเมืองสุวรรณภูมิหรือศรีภูมิ นั้นได้สร้างหลักเมืองและวัดพร้อมกัน สองวัดคือวัดกลางและวัดใต้(ปัจจุบันนี้ยังมีสภาพหลักเมือง

และวัดทั้งสองวัด) ต่อมาในราว พ.ศ. ๒๓๑๘ ท้าวธนซึ่งหนีไปอยู่ ณ บ้านกุดจอก ได้เข้าเฝ้าพระยาพรหมและพระยากรมท่า พระยาทั้งสองเห็นว่าท้าวธนเป็นเจ้าเมืองขอขึ้นกับกรุงธนบุรี พระเจ้าตากสินจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งท้าวธนเป็นพระยา ขัตติยะวงษา เป็นเจ้าเมืองร้อยเอ็ด ส่วนเมืองสุวรรณภูมิได้ตั้งท้าวโธ๊ะ บุตรท้าวเชียงเป็นพระยารัตนวงศาเจ้าเมืองสุวรรณภูมิ

ตามประวัติที่ค้นพบแสดงว่าร้อยเอ็ดเป็นเมืองขอมมาแต่ก่อน เพราะมีเทวสถานที่เราเรียกกันว่า “กู๋” และร้อยเอ็ดเคยทำสงครามกับเมืองอื่น ๆ หลายครั้งเช่นกัน

พ.ศ. ๒๓๖๘ เจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์ เป็นกบฏต่อกรุงเทพฯ ยกทัพมาตีกรุงกาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ดสุวรรณภูมิ จนถึงนครราชสีมา ในที่สุดกองทัพเจ้าอนุวงศ์ก็ถูกตีพ่ายกลับไป

พ.ศ. ๒๔๑๕ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวอุปราชเหงา ได้มาขอตั้งบ้านคอนสำโรง ขึ้นเป็นเมืองเกษตรวิสัย และตั้งอุปราชเหงาเป็นพระศรีเกษตรวิสัยเป็นเจ้าเมือง

พ.ศ. ๒๔๒๐ ตั้งบ้านโป่งขึ้นเป็นเมืองพนมไพรแคนมฤค ให้เลื่อนหลวงรักษาวงศา (บุญตา) เป็นพระดำรง ฤทธิไกร เป็นเจ้าเมือง ตั้งบ้านเมืองเสื่อ เป็นเมืองพยัคภูมิพิสัย ให้ท้าวขัตติยะเป็นเจ้าเมือง

พ.ศ. ๒๔๒๕ ตั้งบ้านเมืองหงส์เป็นเมืองจตุรพักตรพิมาน ให้หลวงพรหมพิทักษ์เป็นเจ้าเมือง

ในสมัยต่อมาเมืองร้อยเอ็ดได้อยู่ในมณฑลอิสาน แต่เนื่องจากร้อยเอ็ดเป็นเมืองที่เจริญมานานและมีความสำคัญ จึงเปลี่ยนจากมณฑลอิสานเป็นมณฑลร้อยเอ็ด หลังจากนั้นจึงได้ตั้งเป็นจังหวัดร้อยเอ็ด โดยกำหนดให้ศูนย์บริหารราชการอยู่ที่อำเภอเมืองร้อยเอ็ดตั้งแต่นั้นมา

ที่ตั้ง

อำเภอเมืองร้อยเอ็ด เป็นอำเภอที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของจังหวัดร้อยเอ็ด มีพื้นที่โดยประมาณ ๓๓๖๘ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	อำเภอจังหาร
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อำเภออาจสามารถ เมืองสรวง จตุรพักตรพิมาน
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อำเภอธวัชบุรี กิ่งอำเภอเชียงขวัญ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อำเภอศรีสมเด็จ อำเภอเมืองมหาสารคาม

โครงสร้างทางกายภาพ

พื้นที่ราบสูง สลับกับที่ดอนสูง ๆ ต่ำ ๆ ดินร่วนปนทราย มีทรายปนอยู่ในปริมาณที่สูง ความสามารถในการอุ้มน้ำไม่ดี ไม่เหมาะกับการเกษตรกรรม มีอากาศร้อนจัดและแห้งแล้งในฤดูร้อนและมีอากาศหนาวเย็นในฤดูหนาว อุณหภูมิ ๓๖.๔ องศาเซลเซียส และอุณหภูมิต่ำสุด ๑๖.๒๐ องศาเซลเซียส

เศรษฐกิจ

รายได้ประชากรเฉลี่ย ๒๗,๓๓๖ บาท/คน/ปี อาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพที่สำคัญ โดยมีข้าวเป็นพืชเกษตรกรรมที่สำคัญ พืชที่สำคัญรองลงมา คือ มันสำปะหลัง ปอแก้ว ย้อย ถั่วลิสง ถึงเมล็ดอมและทรัพยากร

แหล่งน้ำที่สำคัญ

ลำห้วย	๒๖	แห่ง
หนองน้ำธรรมชาติ	๑๕๐	แห่ง
อ่างเก็บน้ำ	๑	แห่ง
ฝายกั้นน้ำ	๑๐	แห่ง

การปกครอง

จำนวนตำบล	๑๔	ตำบล
หมู่บ้าน	๑๕๘	หมู่บ้าน
จำนวนชุมชน	๑๕	ชุมชน
จำนวนเทศบาล	๑	แห่ง
องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	๑๔	แห่ง
จำนวนหลังคาเรือน	๔๒,๐๐๐	หลัง

ประชากร

๑. ประชากรตามทะเบียนราษฎร์

ชาย	๗๕,๓๕๘	คน
หญิง	๗๘,๐๕๗	คน
รวม	๑๕๓,๔๑๕	คน

สังคมและวัฒนธรรม

ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ

บึงพลานุชัย เป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดร้อยเอ็ด มีลักษณะเป็นเกาะใหญ่ บริเวณเกาะได้ตกแต่งไว้อย่างสวยงาม ในน้ำบริเวณเกาะมีปลานานาชนิดอยู่เป็นจำนวนมาก บึงแห่งนี้ตั้งอยู่ ใจกลางเมือง ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจังหวัดร้อยเอ็ด เป็นสถานที่แสดงเรื่องราวของจังหวัดร้อยเอ็ดในทุกด้าน เช่น ภูมิศาสตร์ ทรัพยากรธรณี โบราณคดี ประวัติศาสตร์ บุคคลสำคัญ วิถีชีวิต ประเพณีและศิลปกรรมหัตถกรรม อีสานโดยเฉพาะผ้าไหมและผ้าพื้นเมือง

สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำ เป็นแหล่งแสดงพันธุ์สัตว์น้ำจืดชนิดต่างๆ มากมายหลายชนิด สวมสมเด็จพระศรีนครินทร์

พระเจ้าใหญ่(พระศรีศากยมุนี) วัดบูรพาภิราม

งานประเพณีที่สำคัญ งานบุญผะเหวด ต้นเดือนมีนาคมทุกปี งานประเพณีสมมาน้ำคืนเพ็ง เดือนประเพณี เพ็ญเดือน ๑๒ เทศกาลแห่เทียนในวันออกพรรษา^{๒๑}

๒.๖ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิภัสรา บรรลือและคณะ ได้ศึกษาปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร ผลการศึกษาพบว่า “กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีอายุระหว่าง ๑๕ – ๒๔ ปี ๕๕.๗๕% ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ๗๘.๘% มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ๒๔.๕% ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ๓-๑ ปี ๘๔.๐% มีประสบการณ์ในการขับขี่ ๕-๘ ปี ๕๖.๓% เห็นด้วยต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย ๘๒.๕% กลุ่มศึกษาส่วนมากเป็นผู้ขับขี่ ๗๗.๖% เป็นผู้ซ้อนท้าย ๒๑.๕% ความเร็วของรถส่วนใหญ่อยู่ในช่วง ๕๐-๑๐๐ กม./ชม. ๕๓.๓% มีการคิดแปลงรถ ๑๖.๓๒% สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากขาดความระมัดระวัง ลมเอง ๔๕.๖% ดื่มแอลกอฮอล์ ๑๑.๒% ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนลาดยาง ๕๐.๕% บริเวณที่มีฝนตกถนนลื่น ๓๕.๑% มีดไม่มีแสงไฟ ๒๔.๗% กลุ่มศึกษามีบุคลิกภาพแบบค่านิ่งถึงเหตุผล ๗๘.๓% แต่บางครั้งใช้อารมณ์เป็นหลัก ๕๓.๕%”^{๒๒}

คารุณี ดวงภักดี ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย : หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ก่อนและหลังการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในเขตเมือง จังหวัดมหาสารคาม ปี ๒๕๔๔ ผลการศึกษาพบว่า “ระดับความคิดเห็นของผู้ร่วมกิจกรรมรณรงค์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด (ร้อยละ ๕๗.๔) ต่อการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุโดยใช้อุปกรณ์นิรภัย และพฤติกรรมการ

^{๒๑} สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด, ข้อมูลทั่วไปจังหวัดร้อยเอ็ดปี ๒๕๔๘, (ร้อยเอ็ด : คาวรุ่งการพิมพ์, ๒๕๔๘), หน้า ๒๕.

^{๒๒} วิภัสรา บรรลือ และคณะ, “การศึกษาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร”, รายงานการวิจัย, (ยโสธร : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร), ๒๕๔๓, ๕๘ หน้า.

ใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ที่เกิดจากผลกระทบของการรณรงค์ พบว่า ก่อนการรณรงค์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ ๒๐.๗๖ และหลังการรณรงค์มีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๑.๘๐ สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ก่อนการรณรงค์มีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยร้อยละ ๒๕.๕๘ และหลังการรณรงค์มีพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕๘.๑๐”^{๒๓}

พัชรินทร์ ชมเดชและคณะ ดำรงการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า “การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยภาพรวม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สวมหมวกในการขับขี่ ร้อยละ ๕๗.๑๕ ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสาร ร้อยละ ๑๖.๗๔ ควรมีการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจและปลูกจิตสำนึกแก่นักเรียน นักศึกษา ประชาชนทั่วไปเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการบาดเจ็บจากการจราจรโดยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเป็นประจำ นอกจากนี้พบว่า มีการสวมหมวกนิรภัย โดยไม่มีสายรัดคาง ชำรุด ไม่รัดสายรัดคางคาดสายรัดคาง แต่ไม่กระชับ ใช้หมวกที่ไม่ใช่หมวกนิรภัย และจะใช้หมวกนิรภัยเมื่อเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น”^{๒๔}

มัญจนา สังกิตานนท์ ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลจากผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่แผนกศัลยกรรมของโรงพยาบาลศิริราช ผลจากการศึกษาพบว่า “กลุ่มผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และผู้ขับขี่ทุกราย ไม่ได้สวมหมวกกันน็อก”^{๒๕}

สุดา สุจริตกุล ได้ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยเพศชายที่ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศิริราชและจากผู้ขับขี่

^{๒๓}คาร์ณี ดวงภักดี, “การศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย : หมวกนิรภัยเข็มขัดนิรภัยก่อนและหลังการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุ ในเขตเมืองจังหวัดมหาสารคาม”, วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม), ๒๕๔๔, ๑๑๐ หน้า.

^{๒๔}พัชรินทร์ ชมเดชและคณะ, “การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๔”, รายงานการวิจัย, (มหาสารคาม : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม), ๒๕๔๔, ๗๘ หน้า.

^{๒๕}มัญจนา สังกิตานนท์, “การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์”, วิทยานิพนธ์ สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), ๒๕๒๕, ๕๕ หน้า.

รถจักรยานยนต์เพศชายที่เป็นเพื่อหรือญาติผู้ป่วย ผลการศึกษาพบว่า “ผู้ขับขี่เคยประสบอุบัติเหตุมีความคิดเห็นต่ำสุดในเรื่องควรรวมหมวกกันน็อก”^{๒๖}

ชวลิต สุขวรรณและคนอื่นๆ ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า “ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชาย คือประมาณ ๘๕ เปอร์เซ็นต์ และเป็นที่น่าสังเกตว่ามีผู้ที่สวมหมวกเพียง ๒๔ เปอร์เซ็นต์ เท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่า ๒๐ เปอร์เซ็นต์ของผู้ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และ ๑๘ เปอร์เซ็นต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ได้เห็นชอบและในการหาความสัมพันธ์กัน พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการทดสอบในการทำใบอนุญาตขับขี่ ได้รับอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สอบ ซึ่งข้อมูลนี้จะเป็นการสนับสนุนความไม่มีมาตรฐานการทำใบขับขี่ได้อย่างดี”^{๒๗}

อนันต์ คัตมขยกุล ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยนำข้อมูลจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาวิเคราะห์ จากการศึกษาพบว่า “ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์อายุ ๑๕-๓๐ ปี เป็นผู้ชายส่วนมากประมาณร้อยละ ๘๕ และพบว่าตามเมืองใหญ่ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการใช้หมวกกันน็อกมากขึ้น และจากการสำรวจพบว่าผู้ที่ได้รับการศึกษาดี เข้าใจถึงประโยชน์ของหมวกกันน็อก นอกจากนี้ผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์และผู้ที่มีความประมาท”^{๒๘}

วิจิตร นุณยะโหดระและคนอื่นๆ ได้ทำการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพศชายได้รับอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ผู้ป่วยส่วนใหญ่อยู่ในวัยรุ่นและผู้ป่วยส่วนใหญ่อยู่ในวัยรุ่นและผู้ป่วยส่วนใหญ่เคยรับอุบัติเหตุมาแล้วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้พบว่า “ผู้ป่วยส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อก มีเพียง ๒๓.๑

^{๒๖} สุคา สุจริตกุล, “ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ”, วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล), ๒๕๔๖, ๘๕ หน้า

^{๒๗} ชวลิต สุขวรรณ และคณะ, “ศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย”, รายงานการวิจัย, (กรุงเทพมหานคร : กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข), ๒๕๔๒, ๘๕ หน้า

^{๒๘} อนันต์ คัตมขยกุล, “ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์”, รายงานการวิจัย, (ขอนแก่น : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น), ๒๕๔๔, ๑๒๖ หน้า

เปอร์เซ็นต์เท่านั้นที่สวม และจากการศึกษาผู้ป่วยที่เคยสวมหมวกกันน็อก ผู้ป่วยที่ไม่เคยสวมหมวกกันน็อกพบว่าผู้ป่วยที่เคยสวมหมวกกันน็อกที่มีทัศนคติต่อหมวกกันน็อกมากกว่าว่าไม่เคยสวม”^{๒๕}

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ ได้ศึกษาเรื่องการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลจากการศึกษาพบว่า “ตัวอย่างที่มีอัตราการยอมรับมาก ได้แก่กลุ่มที่มีความคิดเห็นเชิงบวก นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนถนน จะมีการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน และผลจากการศึกษาพบว่า อัตราส่วนในการยอมรับการใช้หมวกกันน็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ”^{๒๖}

ประสพ ยุทธเมธางกูรย์ ได้ศึกษาบทบาทของผู้ปกครองในกาปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ในจังหวัดขอนแก่น จากการศึกษาพบว่า “ผู้ปกครองที่มีรายได้ต่างกัน มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างกัน โดยผู้ปกครองที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๐ บาท ต่อปีขึ้นไป มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพแตกต่างจากผู้ปกครองที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อปี นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ปกครองมีการศึกษาต่างกัน มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นแตกต่างกัน โดยผู้ปกครองที่สำเร็จการศึกษาสูงกว่าชั้นมัธยมศึกษา มีการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เรียนแตกต่างกันจากผู้ปกครองที่สำเร็จการศึกษาชั้นประถมศึกษา”^{๒๗}

๒.๘ กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัย เรื่องปัจจัยที่เป็นสาเหตุสู่ฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน สึกษากรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิด ดังนี้

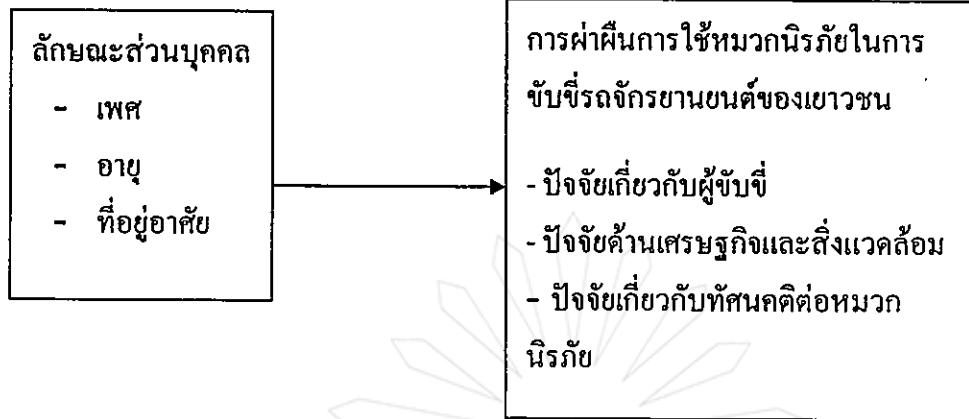
^{๒๕}“วิจิตร บุญชะโทตระ และธงชัย ตันนิมิต, “การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร”, รายงานการวิจัย, (กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย), ๒๕๒๕, ๕๘ หน้า

^{๒๖}“วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ, “ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีฐานะทางบ้านที่ต่างกัน ณ กองกำลังการ๓”, วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล), ๒๕๕๑, ๑๓๕ หน้า

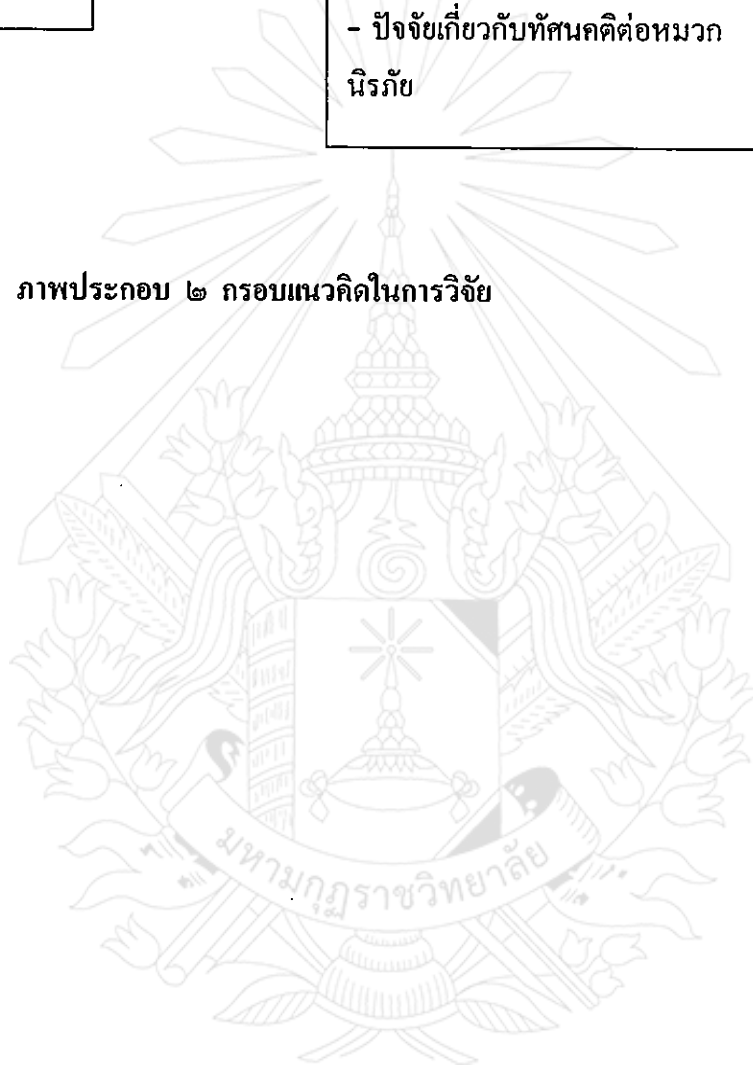
^{๒๗}“ประสพ ยุทธเมธางกูรย์, “ศึกษาบทบาทของผู้ปกครองในกาปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่เรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นในจังหวัดขอนแก่น”, วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยขอนแก่น), ๒๕๕๓, ๑๐๒ หน้า

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ภาพประกอบ ๒ กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ ๓ วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
เยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นการวิจัยเชิง
สำรวจ (Survey Research) ซึ่งผู้วิจัยกำหนดระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

- ๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- ๓.๒ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- ๓.๓ การสร้างและทดสอบเครื่องมือวิจัย
- ๓.๔ การเก็บรวบรวมข้อมูล
- ๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล
- ๓.๖ การแปลผลและสถิติที่ใช้

๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

๓.๑.๑ ประชากร คือ เยาวชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๕ – ๑๘ ปี ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัด
ร้อยเอ็ด ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จำนวน ๔,๕๕๐ คน

๓.๑.๒ การสุ่มตัวอย่าง ได้ใช้วิธีหากลุ่มตัวอย่างจากสูตรของ ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane)
ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา จำนวน ๓๖๗ คน ตามสูตร คือ*

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n คือ กลุ่มตัวอย่าง

N คือ จำนวนประชากรทั้งหมด

e คือ ค่าความคลาดเคลื่อน ๐.๐๕

*บุญชม ศรีสะอาด, การวิจัยเบื้องต้น, (กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, ๒๕๓๕), หน้า ๒๕.

แทนค่าตามสูตร ดังต่อไปนี้

$$\begin{aligned} \text{กลุ่มตัวอย่าง} &= \frac{๔,๕๕๐}{๑ + ๔,๕๕๐ (๐.๐๕)^๒} \\ &= \frac{๔,๕๕๐}{๑ + (๔,๕๕๐ \times ๐.๐๐๒๕)} \\ &= ๓๖๗.๖๗ \end{aligned}$$

๓.๓ การสุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากเยาวชนที่จับฉัตรจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด วันละ ๑๐ ตัวอย่าง ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้จำนวน ๒ เดือน โดยจะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สุ่มเก็บทุกวันจนครบตามจำนวน

๓.๒ เครื่องมือวิจัย

เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามแนวคิด ทฤษฎีและตัวแปรที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น ๓ ตอน

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย โดยแบ่งออกเป็น ๓ ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ประกอบด้วยข้อคำถาม ๑๕ ข้อ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยข้อคำถาม ๑๕ ข้อ และปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ประกอบด้วยข้อคำถาม ๑๐ ข้อ โดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้

มากที่สุด	คะแนนเท่ากับ	๕
มาก	คะแนนเท่ากับ	๔
ปานกลาง	คะแนนเท่ากับ	๓
น้อย	คะแนนเท่ากับ	๒
น้อยมาก	คะแนนเท่ากับ	๑

เกณฑ์การแบ่งช่วงชั้นคะแนนจากจำนวนระดับชั้นเท่ากับ ๕ ชั้น (คะแนนจาก ๑ ถึง ๕) คำนวณได้จากสูตร นี้

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับชั้น}} \\ &= \frac{๕ - ๑}{๕} \end{aligned}$$

= ๐.๘

ฉะนั้นในแต่ละช่องคะแนนของระดับชั้น จะเท่ากับ ๐.๘^๒

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หรรษนิรภัย เป็นคำถามปลายเปิด

๓.๓ การสร้างและทดสอบเครื่องมือวิจัย

ผู้วิจัยได้สร้างและทดสอบเครื่องมือการวิจัย ดังนี้

๑. ศึกษา ค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางพื้นฐานในการออกแบบเครื่องมือวิจัย

๒. กำหนดขอบเขตของเนื้อหาที่จะถาม โดยพิจารณาถึงปัญหาและวัตถุประสงค์การวิจัยว่า ข้อมูลอะไรบ้างที่ต้องการ เพื่อให้ได้รับข้อมูลครบถ้วนตามวัตถุประสงค์การวิจัย

๓. พิจารณาแบบของคำถามที่ใช้ การที่จะใช้แบบสอบถามรูปแบบใด ต้องคำนึงถึงลักษณะของข้อมูล กลุ่มตัวอย่าง และการวิเคราะห์ข้อมูลให้เหมาะสมกับธรรมชาติของสิ่งที่ศึกษา

๔. ร่างแบบสอบถาม โดยให้คำถามอยู่ในขอบเขต ของเนื้อหาสาระที่กำหนด พยายามตั้งคำถามให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ แล้วตรวจดูว่าจะได้คำตอบตามวัตถุประสงค์วิจัยหรือไม่

๕. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาการวิจัย เพื่อการตรวจสอบความครอบคลุมของเนื้อหาและการใช้ภาษา พร้อมทั้งปรับปรุงแก้ไข หลังจากนั้นได้นำไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน ๓ คน ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา

๖. ผู้วิจัยปรับปรุงเครื่องมือวิจัยตามที่อาจารย์ที่ปรึกษาวิจัย และผู้เชี่ยวชาญให้ข้อเสนอแนะ

๗. การทดสอบความเชื่อมั่นหรือความเที่ยงตรง(Reliability) โดยนำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างการวิจัย ได้แก่ เยาวชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๕ - ๑๘ ปี อำเภอจันทราบึง จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน ๓๐ ชุด

๘. ผู้วิจัยนำแบบสอบถาม ที่นำไปทดสอบใช้ มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้วิธีครอนบาค (Cronbach) หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ของแบบสอบถาม ผลการทดสอบเครื่องมือ ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ ๐.๘๕

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๖.

๓.๔ การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามมีขั้นตอน ดังนี้

๑) ผู้วิจัยทำหนังสือ เสนอบัณฑิตวิทยาลัย ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตร้อยเอ็ด ถึง ผู้กำกับ การสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด เพื่อขอความร่วมมือให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ดำเนินการเก็บ รวบรวมข้อมูล

๒) ผู้วิจัยออกพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

๓) ภายหลังเสร็จสิ้นการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามในแต่ละวันผู้วิจัยได้ตรวจสอบความ ถูกต้อง

๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรม สำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Science) การวิเคราะห์ความ แตกต่างทางสถิติใช้ความเชื่อมั่นในระดับ ๐.๐๕ สถิติการวิจัยประกอบด้วย

สถิติพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

๓.๕.๑ ข้อมูลทั่วไปแจกแจงเป็นความถี่และคำนวณหาค่าเป็นร้อยละ (Percentage)

๓.๕.๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของเยาวชน นำมาคำนวณหาค่าเป็นร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ความถี่ และส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (Standard deviation)

๓.๕.๓ วิเคราะห์ความแตกต่าง ด้วยสถิติ t-test และ F-test

๓.๖ การแปรผลและสถิติที่ใช้

การแปรผล ผู้วิจัยได้ให้เกณฑ์จากค่าเฉลี่ยเลขคณิตของระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้ หมวกนิรภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เป็นเกณฑ์ในการแปรผล

ถ้าค่าเฉลี่ยเลขคณิต ๑.๐๐ - ๑.๘๐ หมายถึง ระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวก นิรภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับน้อยมาก

ถ้าค่าเฉลี่ยเลขคณิต ๑.๘๑ - ๒.๖๐ หมายถึง ระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวก นิรภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับน้อย

ถ้าค่าเฉลี่ยเลขคณิต ๒.๖๑ - ๓.๔๐ หมายถึง ระดับต่อปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวก นิรภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง

ถ้าค่าเฉลี่ยเลขคณิต ๓.๕๑ – ๔.๒๐ หมายถึง ระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวก
นิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก

ถ้าค่าเฉลี่ยเลขคณิต ๔.๒๑ – ๕.๐๐ หมายถึง ระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวก
นิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมากที่สุด



บทที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถาม ในการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามด้วยการสุ่มตัวอย่างประชากร จำนวน ๓๖๗ ตัวอย่าง แล้วนำแบบสอบถามมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผล ด้วยคอมพิวเตอร์ เพื่อคำนวณค่าสถิติ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยให้ครบถ้วนตามที่ตั้งไว้ โดยแบ่งออกเป็น ๓ ตอน ดังนี้

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย

ซึ่งแต่ละตอนมีรายละเอียดความสำคัญ ดังต่อไปนี้

๔.๑ ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการวิจัยเรื่องนี้ ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ชาวชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๕ - ๑๘ ปี ในเขต อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งมีคุณลักษณะข้อมูลทั่วไป ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๑ จำนวนร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	๒๕๖	๘๐.๗
หญิง	๑๑	๑๕.๓
อายุ		
๑๕ ปี	๔๘	๑๓.๓
๑๖ ปี	๖๘	๑๘.๗
๑๗ ปี	๑๓๓	๓๖.๐
๑๘ ปี	๑๑๘	๓๒.๐
รวม	๓๖๗	๑๐๐

ตารางที่ ๑ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย		
ในเขตเทศบาล	๒๑๐	๕๗.๔
นอกเขตเทศบาล	๑๕๗	๔๒.๖
รวม	๓๖๗	๑๐๐

จากตารางที่ ๑ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ ๘๐.๗ เป็นชาย ร้อยละ ๑๙.๓ เป็นหญิง กลุ่มอายุ ร้อยละ ๓๖.๐ มีอายุ ๑๗ ปี รองลงมา ร้อยละ ๓๒.๐ อายุ ๑๘ ปี และร้อยละ ๑๘.๗ มีอายุ ๑๖ ปี ที่อยู่อาศัย อยู่ในเขตเทศบาล ร้อยละ ๕๗.๔อยู่นอกเขตเทศบาล ร้อยละ ๔๒.๖

๔.๒ ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ ๒ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย แต่ละด้าน

ปัจจัย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
๑. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่	๔.๐๖	.๖๘	มาก
๒. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	๓.๖๕	.๗๓	มาก
๓. ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย	๓.๓๐	.๕๑	ปานกลาง
รวม	๓.๖๘	.๗๘	มาก

จากตารางที่ ๒ พบว่าในภาพรวม ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ทั้ง ๓ ด้านอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๖๘$, S.D. = .๗๘) โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ($\bar{X} = ๔.๐๖$, S.D. = .๖๘) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = ๓.๖๕$, S.D. = .๗๓) และปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ($\bar{X} = ๓.๓๐$, S.D. = .๕๑)

ตารางที่ ๓ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย
ด้านผู้ขับขี่

ปัจจัย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
๑. ผู้ขับขี่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๒๒	.๗๕	มากที่สุด
๒. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๑๑	.๕๕	มาก
๓. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๑๕	.๗๘	มาก
๔. ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายที่ไม่ปกติ เช่น เมาสุราขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๘๗	.๖๑	มากที่สุด
๕. ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๓๕	.๗๐	มากที่สุด
๖. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๑๓	.๘๕	มาก
๗. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๑๔	.๕๕	มาก
๘. ผู้ขับขี่มีมีอายุที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๘๒	.๕๑	มาก
๙. ผู้ขับขี่มีสภาวะทางจิตที่วิตกกังวลมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๑๕	.๖๖	มาก

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

ความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
๑๒. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๑	.๕๓	มาก
๑๓. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองมีส่วนทำให้เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๓	.๖๖	มาก
๑๔. ผู้ขับขี่ที่มีหมวกนิรภัยที่ไม่มีสายรัดคาง มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๔	.๗๗	มาก
๑๕. ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยเข้ารับการอบรมหรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๗๖	.๖๒	มาก
รวม	๔.๐๖	.๖๘	มาก

จากตารางที่ ๓ พบว่า ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๔.๐๖$ S.D. = ๐.๖๘) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ๓ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายที่ไม่ปกติ เช่น เมาสุราขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X} = ๔.๘๗$ S.D. = ๐.๖๑) ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X} = ๔.๓๕$ S.D. = ๐.๗๐) และผู้ขับขี่ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X} = ๔.๒๒$ S.D. = ๐.๗๕)

๒. ปัจจัยที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ ๔ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
๑.สภาพจักรยานยนต์ที่เก่า /ชำรุดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๑	.๓๕	มาก
๒.สภาพหมวกนิรภัยที่เก่า /ชำรุด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๘	.๖๘	มาก
๓.หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้ามีราคาแพง ทำให้ผู้ขับขี่ ไม่มีเงินซื้อ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๑	.๓๓	มาก
๔.รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีที่เก็บหมวกนิรภัยมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๖	.๖๕	มาก
๕.เวลาเก็บหมวกนิรภัยไว้กับรถ ทำให้หมวกหายบ่อยๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๔.๒๒	.๘๒	มากที่สุด
๖.เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มองเห็นไม่ชัดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๓	.๓๓	มาก
๗.เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ไม่สะดวกสบาย/หนักศีรษะเกิดความรำคาญมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๑	.๓๕	มาก
๘.เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ทัศนวิสัยการมองด้านซ้ายด้านขวาไม่ถนัดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๔	.๖๕	มาก

ตารางที่ ๔ ต่อ

ปัจจัย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
๕. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ทรงผมเสีย / ไม่สวย / ไม่ได้ขึ้นเสียงรถคันอื่น ๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๘	.๖๗	มาก
๑๐. เวลากลางวัน สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้มองไม่เห็น มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๘	.๖๗	มาก
๑๑. เวลาฝนตก สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้มองไม่เห็น มีส่วนทำให้ฝ่าฝืน การใช้หมวกนิรภัย	๓.๖๗	.๗๖	มาก
๑๒. ตามตรอก ซอก ซอยแคบๆ สวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การมองซ้าย-มองขวาไม่ถนัดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๘๔	.๖๒	มาก
๑๓. ในเขตเมืองที่การจราจรคับคั่ง สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้การมองรถคันอื่นๆ ไม่ถนัดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๔	.๘๐	มาก
๑๔. สภาพที่มีหมอกลงจัดหรือมีควันไฟ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้การมองเห็นไม่ถนัดมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๒๗	.๘๘	ปานกลาง
๑๕. สวมหมวกนิรภัย ไม่พอดีกับศีรษะ เช่น ใหญ่หรือเล็กเกินไป ทำให้รำคาญ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย	๓.๕๓	.๗๘	มาก
รวม	๓.๖๕	.๗๓	มาก

จากตารางที่ ๔ พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๖๕$ S.D. = ๐.๗๓) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ๑ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด คือ เวลาเก็บหมวกนิรภัยไว้กับรถ ทำให้หมวกหายบ่อยๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ($\bar{X} = ๔.๒๒$ S.D. = ๐.๘๒) โดยเรียงลำดับรายข้อ ค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยอีก ๓ ลำดับ คือ รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีที่เก็บหมวกนิรภัย มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๘๖$ S.D. = ๐.๖๕) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า มีราคาแพง ทำให้ผู้ขับขี่ ไม่มีเงินซื้อ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๕๑$ S.D. = ๐.๗๓) และ ตามตรอก ซอก ซอยแคบๆ เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้การมองซ้าย-มองขวาไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๘๔$ S.D. = ๐.๖๒)

๓. ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

ตารางที่ ๕ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

ปัจจัย	\bar{X}	S.D.	ระดับทัศนคติ
๑. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	๓.๗๕	.๗๘	มาก
๒. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้	๓.๔๐	.๕๔	ปานกลาง
๓. ลักษณะหมวกนิรภัยที่ดีที่สุดจะต้องเป็นแบบห่อหุ้มได้ทั้งผู้สวมใส่	๓.๕๕	.๕๑	มาก
๔. ลักษณะหมวกนิรภัยที่ดีจะต้องได้มาตรฐาน มอก. และมีราคาไม่แพงมากนัก	๓.๕๐	.๕๖	มาก
๕. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันความพิการทางสมองจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้	๓.๕๒	.๕๔	มาก

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

ความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.	ระดับทัศนคติ
๖.การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของผู้ขับขี่	๒.๘๕	.๘๘	ปานกลาง
๗.เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มองไม่เห็นทาง(ถนน)	๒.๕๖	.๕๘	ปานกลาง
๘.เมื่อสวมหมวกนิรภัยจะเกิดความรำคาญเสียเวลาสวมใส่หรือถอดไม่มีที่เก็บเกาะเกาะเป็นภาระจะต้องถือหรือจัดเก็บ	๓.๐	.๕๔	ปานกลาง
๙.ไม่ควรบังคับใช้หมวกนิรภัยแต่ควรจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์	๒.๕๔	.๕๖	ปานกลาง
๑๐.ไม่ควรบังคับใช้หมวกนิรภัย แต่ควรจัดช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ	๓.๐๓	.๗๕	ปานกลาง
รวม	๓.๓๐	.๕๑	ปานกลาง

จากตารางที่ ๕ พบว่า ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = ๓.๓๐$ S.D. = ๐.๕๑) โดยเรียงลำดับรายชื่อ ค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ๓ ลำดับแรก คือ ลักษณะหมวกนิรภัยที่ดีที่สุด จะต้องเป็นแบบหุ้มได้กางผู้สวมใส่ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๕๕$ S.D. = ๐.๕๑) การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันความพิการทางสมองจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๕๒$ S.D. = ๐.๕๔) และ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = ๓.๗๕$ S.D. = ๐.๗๘)

ตารางที่ ๖ การเปรียบเทียบความคิดเห็น ปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด ที่มีเพศต่างกัน

ด้าน	เพศชาย		เพศหญิง		t	p
	\bar{X}	S.D	\bar{X}	S.D		
๑. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่	๓.๗๗	๐.๖๑	๓.๘๑	๐.๕๒	๐.๔๖	๐.๖๔๕
๒. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	๓.๗๗	๐.๕๖	๓.๘๐	๐.๕๓	๐.๓๔	๐.๗๓๒
๓. ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย	๓.๖๗	๐.๕๒	๓.๗๑	๐.๔๖	๐.๕๕	๐.๕๘๓
โดยรวม	๓.๑๖	๐.๓๕	๓.๑๔	๐.๓๗	๐.๒๕	๐.๗๗๓

จากตารางที่ ๖ ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศชายกับเพศหญิง มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ ๗ การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดร้อยเอ็ด ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F
๑. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่	ระหว่างกลุ่ม	๐.๕๔๗	๓	๐.๑๘๒	๐.๖๒๑
	ภายในกลุ่ม	๑๕.๕๘๐	๓๖๓	๐.๒๕๔	
	รวม	๒๐.๕๒๗	๓๖๖		
๒. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	๓.๑๔๕	๓	๑.๐๔๘	๔.๖๕๕*
	ภายในกลุ่ม	๒๒.๑๐๘	๓๖๓	๐.๒๒๓	
	รวม	๒๕.๒๕๔	๓๖๖		
๓. ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย	ระหว่างกลุ่ม	๐.๒๔๔	๓	๐.๐๘๑	๐.๒๘๔
	ภายในกลุ่ม	๑๕.๔๘๔	๓๖๓	๐.๒๘๗	
	รวม	๑๕.๗๒๘	๓๖๖		
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	๒.๗๕๕	๓	๐.๙๑๗	๔.๒๗๘*
	ภายในกลุ่ม	๒๑.๕๕๔	๓๖๓	๐.๒๑๘	
	รวม	๒๔.๓๐๙	๓๖๖		

จากตารางที่ ๗ พบว่าเยาวชน ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน เห็นว่าปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม และรายด้านปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

ตารางที่ ๘ การเปรียบเทียบรายค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยของเยาวชนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย		ผลคะแนนความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย	
ด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม		นอกเขตเทศบาล	ในเขตเทศบาล
นอกเขตเทศบาล	X	๔.๔๑	๔.๗๕
	๔.๔๑	*	*
	๔.๗๕	-	-
โดยรวม		นอกเขตเทศบาล	ในเขตเทศบาล
นอกเขตเทศบาล	X	๓.๕๓	๔.๒๘
	๓.๕๓	*	*
	๔.๒๘	-	-

จากตารางที่ ๘ พบว่า เยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาล เห็นว่า ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมและด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม มากกว่าเยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยนอกเขตเทศบาล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๔.๓ ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย

ตารางที่ ๕ ความถี่ ร้อยละ ของข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม

ลำดับ	ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
๑	ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรจำกัดเฉพาะการสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง , เพิ่มวิธีการให้ได้รับใบอนุญาต ได้แก่ การกำหนดชุดวิชาการเรียนการสอนในโรงเรียนให้มีใบอนุญาตขับขี่ได้เลย และการเข้ารับการอบรมระยะสั้น ๆ โดยหน่วยงานที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่ง	๕๑	๒๘.๖๔
๒	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดหาและจำหน่าย หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและราคาประหยัด	๔๑	๒๐.๖๐
๓	ผู้ผลิตหมวกนิรภัยควรออกแบบหมวกนิรภัยใหม่ ๆ เน้นความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสะดวก สบาย	๓๕	๑๕.๕๕
๔	ควรจัดการรณรงค์ เพื่อปลูกจิตสำนึก ด้านความปลอดภัย อย่างต่อเนื่อง	๒๘	๑๔.๐๓
๕	ควรส่งเสริมให้ชุมชน/ท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมรณรงค์	๑๕	๕.๕๔
๖	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องตรวจจับการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง	๑๕	๗.๕๓
	รวม	๑๕๕	๑๐๐

จากตารางที่ ๕ เยาวชนที่ตอบแบบสอบถาม ได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ๓ ลำดับแรก คือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรจำกัดเฉพาะการสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง , เพิ่มวิธีการให้ได้รับใบอนุญาต ได้แก่ การกำหนดชุดวิชาการเรียนการสอนในโรงเรียนให้มีใบอนุญาตขับขี่ได้เลย และการเข้ารับการอบรมระยะสั้น ๆ โดยหน่วยงานที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่ง ร้อยละ ๒๘.๖๔ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดหา

และจำหน่าย หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและราคาประหยัด ร้อยละ ๒๐.๖๐ และผู้ผลิตหมวกนิรภัยควร
ออกแบบหมวกนิรภัยใหม่ ๆ เน้นความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสะดวก สบาย ร้อยละ ๑๙.๕๙



บทที่ ๕

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยมีวัตถุประสงค์ (Research Objectives) คือ เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่เป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ด้านเพศ และด้านที่อยู่อาศัย และเพื่อศึกษาข้อเสนอแนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาปัจจัย ๓ ด้าน คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และ ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ เยาวชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๕ – ๑๘ ปี ในเขตอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ขอบเขตด้านพื้นที่ ศึกษาเฉพาะสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด กลุ่มตัวอย่าง ๓๖๗ ตัวอย่าง เครื่องมือวิจัย ใช้แบบสอบถาม แบ่งเป็น ๓ ตอน ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย และ ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้หมวกนิรภัย ข้อมูลที่ได้จะนำมาวิเคราะห์เพื่อหาค่าทางสถิติ ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปแจกแจงเป็นความถี่ และคำนวณหาค่าเป็นร้อยละ (Percentage) ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืน การใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน นำมาคำนวณหาค่าเป็นร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ความถี่ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) วิเคราะห์ความแตกต่างด้วยสถิติ t-test และ F-test สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

๕.๑ สรุปผลการศึกษา

๕.๑.๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้เป็นเพศชาย ร้อยละ ๘๐.๗ เป็นเพศหญิง ร้อยละ ๑๙.๓ ส่วนใหญ่มีอายุ ๑๗ ปี รองลงมาคือ อายุระหว่าง ๑๘ ปี ที่อยู่อาศัย ในเขตเทศบาล ร้อยละ ๕๗.๔ นอกเขตเทศบาล ร้อยละ ๔๒.๖

๕.๑.๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย

พบว่าในภาพรวม ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ทั้ง ๓ ด้านอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ปัจจัยด้านด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ตามลำดับ

๑. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยด้านผู้ขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งมี ๓ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุดคือ ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายที่ไม่ปกติ เช่น เมาสุราขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกัน มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย และผู้ขับขี่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย

๒. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งมี ๑ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด คือ เวลาเก็บหมวกนิรภัยไว้กับรถ ทำให้หมวกหายบ่อยๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย โดยเรียงลำดับรายชื่อ ค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยอีก ๒ ลำดับ คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีที่เก็บหมวกนิรภัย มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ระดับมาก ความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า มีราคาแพง ทำให้ผู้ขับขี่ไม่มีเงินซื้อ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย

๓. ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับรายชื่อ ค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ๓ ลำดับแรกและอยู่ในระดับมาก คือ ลักษณะหมวกนิรภัยที่ดีที่สุด จะต้องเป็นแบบหุ้มใต้คางผู้สวมใส่ การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันความพิการทางสมองจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

เยาวชนเพศชายกับเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

เยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมและรายด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม แตกต่างกัน โดยเยาวชนที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเยาวชนที่อยู่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล อย่างมีนัยสำคัญที่สถิติที่ระดับ .๐๕

๕.๑.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรจำกัดเฉพาะการสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง , เพิ่มวิธีการให้ได้รับใบอนุญาต ได้แก่ การกำหนดชุดวิชาการเรียนการสอนในโรงเรียนให้มีใบอนุญาตขับขี่ได้เลย และการเข้ารับการอบรมระยะสั้น ๆ โดยหน่วยงานที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดหาและจำหน่าย หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและราคาประหยัด และผู้ผลิต หมวกนิรภัยควรออกแบบหมวกนิรภัยใหม่ ๆ เน้นความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสะดวก สบาย

๕.๒ อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีผู้วิจัยได้ค้นพบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ และเป็นแนวทางแก้ไขสาเหตุของการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณี สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยแยกเป็นประเด็น ดังนี้

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ทั้ง ๓ ด้านอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ คารณี ดวงภักดี ได้ศึกษาเกี่ยวกับ พฤติกรรม การใช้อุปกรณ์นิรภัย : หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย พบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ร่วมกิจกรรม รณรงค์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากเยาวชนซึ่งกำลังอยู่ในวัยอยากรู้อยากเห็น จึงอาจจะรับข่าวสารจากสื่อต่างๆ จากการนำเสนอข่าวของสื่อต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัยจากการใช้หมวกนิรภัย

ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ๓ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายที่ไม่ปกติ เช่น เมาสุราขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วิภัสรา บันลือและคณะ ได้ศึกษาปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่น พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ การดื่มแอลกอฮอล์ จึงเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยไปพร้อมกันด้วย ส่วนผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย และผู้ขับขี่ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นที่สูงอาจเกิดจากสภาพที่พบเห็นอยู่ในชีวิตประจำวัน ส่วนข้อที่มีระดับความคิดเห็นต่ำ คือ ผู้ขับขี่ที่ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ผู้ขับขี่มีหมวกนิรภัยที่ไม่มีสายรัดคาง มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย และผู้ขับขี่ที่ไม่เคยเข้ารับการอบรมหรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พัชรินทร์ ชมเดชและคณะ ได้ศึกษาเรื่อง ตำรวจการสวทหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ควรมีการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ

และปลูกจิตสำนึก แก่นักเรียน นักศึกษา ดังนั้นผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะต้องดำเนินการ คือ การให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องหมวดนิรภัย และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เพื่อที่จะให้เยาวชนมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย เช่นการจัดหลักสูตรการเรียนการสอนในโรงเรียน การอบรมให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เป็นต้นรวมทั้งความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจรและมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อลดการฝ่าฝืนการใช้หมวดนิรภัย

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มี ๑ ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด คือ เวลาเก็บหมวดนิรภัยไว้กับรถ ทำให้หมวดหายบ่อยๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวดนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วิลาสิณี วงศ์ประเสริฐ พบว่า อัตราส่วนในการยอมรับการใช้หมวดกันล้ออยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นที่สูงแต่เป็นระดับความคิดเห็นเชิงลบ อาจเกิดจากสภาพที่พบเห็นอยู่บ่อยๆ ในสถานศึกษาที่ตนเองกำลังศึกษาอยู่ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำ คือสภาพที่มีหมอกลงจัดหรือมีควันไฟเมื่อสวมหมวดนิรภัยแล้วทำให้การมองเห็นไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวดนิรภัย หมวดนิรภัยที่เมื่อสวมแล้ว ไม่พอดีกับศีรษะ เช่น ใหญ่หรือเล็กเกินไป มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวดนิรภัย และในเขตเมืองที่การจราจรคับคั่ง เมื่อสวมหมวดนิรภัยแล้ว ทำให้การมองรถคันอื่นๆ ไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวดนิรภัย ดังนั้นผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะต้องดำเนินการ คือ การรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกในความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวดนิรภัย ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการวิจัยของ สุดา สุจริตกุล ได้วิจัยเรื่อง เปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ขับขี่เคยประสบอุบัติเหตุมีความคิดเห็นต่ำสุด ในเรื่องควรสวมหมวดกันล้อ ทั้งนี้อาจเนื่องจากระดับเจตคติของบุคคลที่มีช่วงอายุที่ต่างกัน เยาวชนมีกำลังอยู่ในวัยของการเรียนรู้ การศึกษา จึงทำให้มีเจตคติต่อหมวดนิรภัยมากกว่าผู้ใหญ่ เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่าลักษณะหมวดนิรภัยที่ดีที่สุด จะต้องเป็นแบบหุ้มได้กางผู้สวมใส่ การสวมหมวดนิรภัยทำให้ป้องกันความพิการทางสมองจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวดนิรภัยทุกครั้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมากทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ คารุณี ดวงภักดี ได้วิจัยเรื่อง พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย : หมวดนิรภัย เข็มขัดนิรภัย พบว่า ผู้ร่วมรณรงค์ส่วนใหญ่ เห็นว่าการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ โดยใช้หมวดนิรภัย อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้อาจเนื่องจากเยาวชนได้มีการเรียนรู้ทั้งสถาบันการศึกษาและประสบการณ์จากสังคมแวดล้อมที่เกิดอุบัติเหตุจริง จึงทำให้มีเจตคติต่อหมวดนิรภัยอยู่ในระดับมาก

เยาวชนเพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเนื่องจากในสภาพของสังคมปัจจุบัน สิทธิเสรีภาพ ระหว่างชาย/หญิง ได้รับการรับรองจากรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๕๐ อย่างกว้างขวาง มีความเท่าเทียมกันระหว่างเพศ ทุกระดับ

เยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน คือเยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาล มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า เยาวชนที่มีที่อยู่อาศัยนอกเขตเทศบาล โดยรวม และรายด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ ทั้งนี้อาจเนื่องจากลักษณะของสังคมเมืองและสังคมชนบท ที่แตกต่างกันทั้งการใช้จ่าย/การจราจร/กฎระเบียบของพื้นที่ ฯลฯ จึงทำให้เยาวชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่การมีใบอนุญาตขับขี่ไม่ควรจำกัดเฉพาะการสอบ เพิ่มวิธีการให้ได้รับใบอนุญาต ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิภัสรา บันลือ และคณะ ได้วิจัยเรื่อง ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร พบว่า นักเรียนชายวัยรุ่นมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เพียงร้อยละ ๒๔.๕ ขวลิต สุขสุวรรณและคนอื่นๆ ได้วิจัยเรื่องการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พบว่า ผู้ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต ร้อยละ ๒๐ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการทดสอบในการทำใบอนุญาตขับขี่ ได้รับอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้สอบ ควรจัดหาและจำหน่าย หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพและราคาประหยัด และผู้ผลิตหมวกนิรภัยควรออกแบบหมวกนิรภัยใหม่ ๆ เน้นความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสะดวก สบาย ดังนั้นผู้บริหารและหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรให้ความสำคัญ อย่างจริงจัง

๕.๓ ข้อเสนอแนะ

๕.๓.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑) ควรมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้เยาวชน รวมทั้งประชาชนทั่วไป ได้รับทราบถึงข้อมูลอุบัติเหตุ และข้อมูลหมวกนิรภัย โดยนำเสนอผ่านสื่อทุกรูปแบบอย่างต่อเนื่อง

๒) ควรพัฒนาหลักสูตรการศึกษาในหัวข้อการป้องกันอุบัติเหตุ หมวกนิรภัย ในวิชาเรียน

๓) เร่งรัดมาตรการ ๓ ม. ๒ ข. ๑ ร. และการใช้มาตรการทางกฎหมายลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง

๔) ควรประสานเครือข่ายทั้งภาครัฐ และเอกชนในพื้นที่อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง โดยเน้นการมีส่วนร่วมของเครือข่ายในการดำเนินงาน

๕) เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรจัดให้มีถนนตัวอย่าง กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไล่หมวกนิรภัยเท่านั้น จึงจะขับขี่รถผ่านถนน ดังกล่าวได้

๖) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจ โรงเรียน และอื่นๆ ควรมีข้อปฏิบัติว่า เฉพาะบุคคลที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยเท่านั้น จึงจะสามารถเข้าภายในบริเวณสถานที่ดังกล่าวได้ .

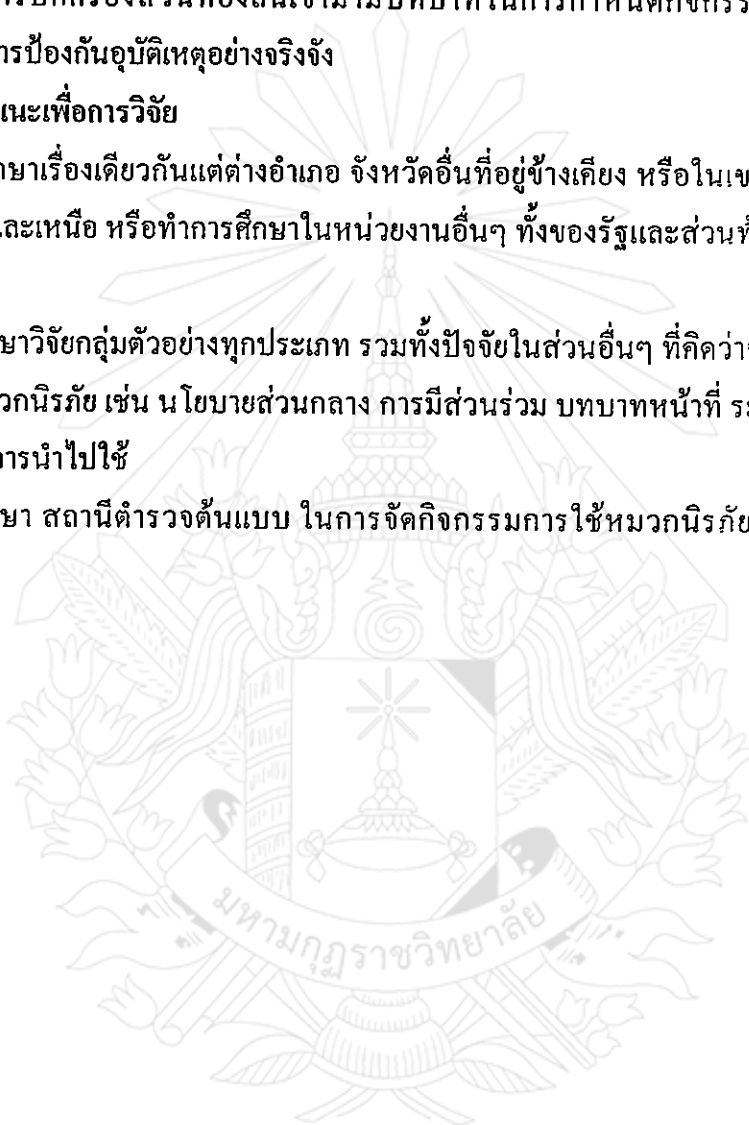
๗) ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการกำหนดกิจกรรมและงบประมาณสนับสนุนในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง

๕.๓.๒ ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

๑) ควรมีการศึกษาเรื่องเดียวกันแต่ต่างอำเภอ จังหวัดอื่นที่อยู่ข้างเคียง หรือในเขตส่วนภูมิภาค เช่น ภาคกลาง ได้ และเหนือ หรือทำการศึกษาในหน่วยงานอื่นๆ ทั้งของรัฐและส่วนท้องถิ่น เพื่อการเปรียบเทียบ

๒) ควรมีการศึกษาวิจัยกลุ่มตัวอย่างทุกประเภท รวมทั้งปัจจัยในส่วนอื่นๆ ที่คิดว่าจะเป็นสาเหตุการฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย เช่น นโยบายส่วนกลาง การมีส่วนร่วม บทบาทหน้าที่ ระเบียบกฎต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้

๓) ควรมีการศึกษา สถานีตำรวจต้นแบบ ในการจัดกิจกรรมการใช้หมวกนิรภัย อย่างปลอดภัย และจริงจัง



บรรณานุกรม

๑) ภาษาไทย

๑.หนังสือทั่วไป

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. ประโยชน์หมวกนิรภัย.

กรุงเทพมหานคร : สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๒๗.

นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์. วิเคราะห์ปัญหาในสังคมไทย. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพมหานคร :

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๔๓.

พัฒน์ สุจำนง. สังคมกับปัญหาสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, ๒๕๔๐.

ศราวดี พันัสขาว. ถนนอันตราย. กรุงเทพมหานคร : วัฒนชัยการพิมพ์, ๒๕๒๕.

สุพิศรา สุภาพ. ปัญหาสังคม. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๔๒.

สุพิศรา สุภาพ. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๔๒.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีและกลยุทธ์การพัฒนาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ ๔. กรุงเทพมหานคร :

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๖.

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. คู่มือการณรงค์การใช้เข็มขัดนิรภัยแลหมวกนิรภัย.

กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย, ๒๕๓๘.

สนธยา พลศรี, หลักสังคมวิทยา, กรุงเทพมหานคร : โอ. เอส. พรินติ้ง เฮ้าส์, ๒๕๔๕

สถานีตำรวจภูธร อำเภอเมืองร้อยเอ็ด. ข้อมูลทั่วไปสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด

ปี ๒๕๔๘, ร้อยเอ็ด : ทันใจการพิมพ์, ๒๕๔๘.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด. ข้อมูลทั่วไปจังหวัดร้อยเอ็ด ปี ๒๕๔๘. ร้อยเอ็ด : ทันใจการ

พิมพ์, ๒๕๔๘.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด. สภาพด้านการสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด ปี ๒๕๔๘.

ร้อยเอ็ด : ทันใจการพิมพ์, ๒๕๔๘.

๒.วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์/รายงานการวิจัย

ชวลิต สุขวรรณ และคณะ. “ศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย”.

รายงานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย, ๒๕๔๒.

- คารุณี ดวงภักดี. “การศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย: หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัยก่อนและหลังการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในเขตเมืองจังหวัดมหาสารคาม”. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๔๔.
- ประสพ ยุทธเมธางกูรย์. “ศึกษาบทบาทของผู้ปกครองในการปลูกฝังพฤติกรรมสุขภาพให้แก่นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ในจังหวัดขอนแก่น”. วิทยานิพนธ์ศิลปมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๔๓.
- พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ. “การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๔”. รายงานการวิจัย. มหาสารคาม : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด มหาสารคาม, ๒๕๔๔
- มันทนา สังกัดานนท์. “การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์”. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๕.
- วิจิตร บุญยะโทตระ และธงชัย สนนิมิต. “การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร”. รายงานการวิจัย, กรุงเทพมหานคร : กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๔๒.
- วิภัตรา บันลือและคณะ. “การศึกษาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร”. รายงานการวิจัย. ยโสธร : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร, ๒๕๔๓.
- วิลาลินี วงศ์ประเสริฐ. “ศึกษาการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ท่าพระเกษียณอายุเกษียณ ณ กองกำกับการ ๓.”. รายงานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศกระทรวงมหาดไทย, ๒๕๒๘.
- สุดา สุจริตกุล. “ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ”. รายงานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๔๖.
- เสิดา สุจริตกุล. “การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๓๖.
- อนันต์ ตัณมุขกุล. “ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์”. รายงานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย, ๒๕๒๘.

๓. วสาร

กระทรวงสาธารณสุข สำนักกระบวนศึกษา. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา, วารสารระบาดวิทยา, ปีที่ ๓๗ ฉบับที่ ๕๑ (ธันวาคม ๒๕๕๕) : ๑๕.





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องเพื่อการวิจัย



รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

พลตำรวจตรี วรรณิต ทองมี

ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด

อาจารย์นันทา โทษีคำ

อาจารย์บรรยายพิเศษ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด

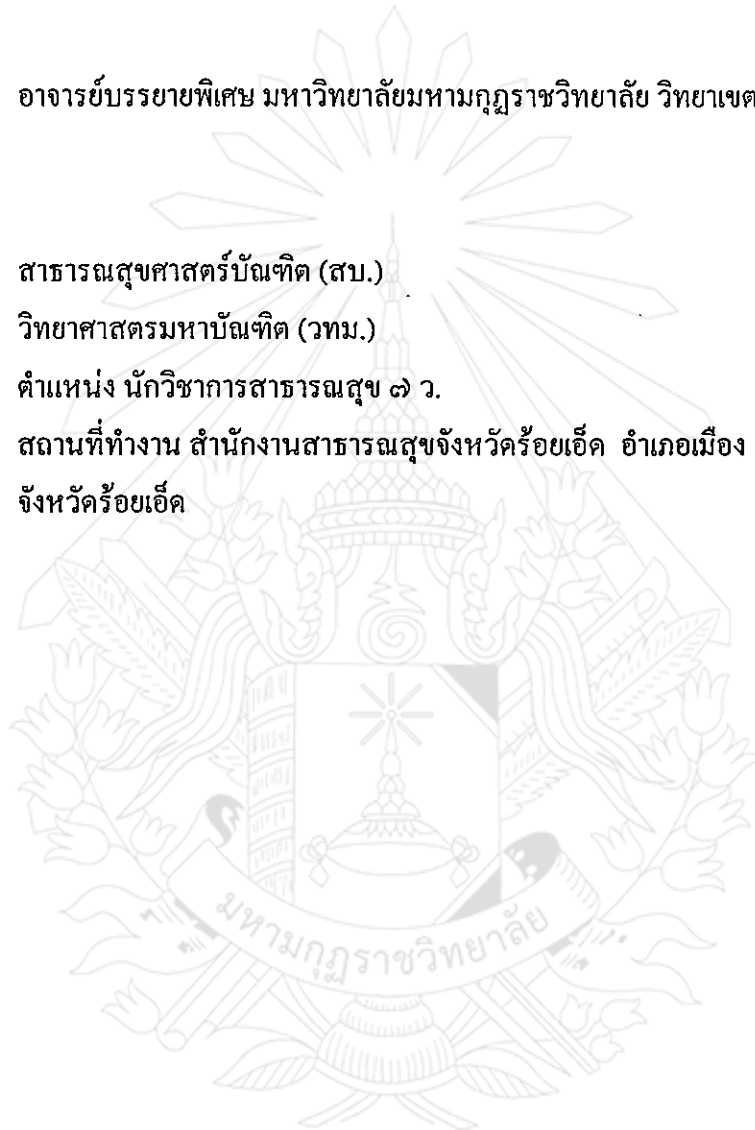
นายประวิติ บุญโกมุด

สาธารณสุขศาสตร์บัณฑิต (สบ.)

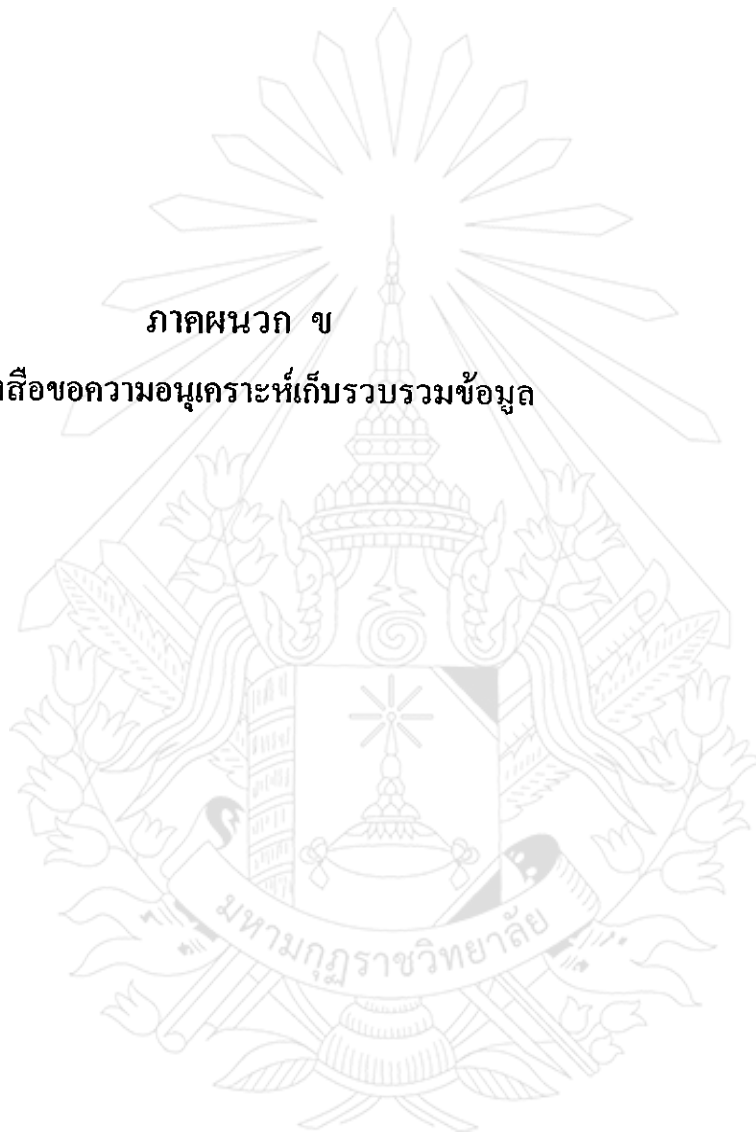
วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (วทม.)

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุข ๘ ว.

สถานที่ทำงาน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอเมือง
จังหวัดร้อยเอ็ด



ภาคผนวก ข
หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล





ที่ ศธ 6015/ว 065

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตร้อยเอ็ด ถนนเลี้ยวเมือง
ตำบลดงลาน อำเภอเมือง
จังหวัดร้อยเอ็ด 45000

19 กุมภาพันธ์ 2549

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เจริญพร พลตำรวจตรี วรนิติ ทองมี

ด้วยคาบตำรวจเสรีภาพ พานา นักศึกษาระดับปริญญาโทสาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ได้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการจับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด” เพื่อเสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต (ศน.ม.)

ดังนั้น มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ขอความอนุเคราะห์จากท่านซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

จึงเจริญพรมาเพื่อ โปรดทราบ และพิจารณา วิทยาเขตร้อยเอ็ด หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระสุทธิสาร ไสภถ)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตร้อยเอ็ด

โทร.0-4351-8364,0-4351-6076

โทรสาร. 0-4351-4618

Http:// www.rec.mbu.ac.th



ที่ ศร 6015/ว 065

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตร้อยเอ็ด ถนนเลี้ยวเมือง
ตำบลคงลาน อำเภอเมือง
จังหวัดร้อยเอ็ด 45000

19 กุมภาพันธ์ 2549

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เจริญพร นายประวัตินุญโกมุด

ด้วยคาบตำรวจเสรีภาพ พานา นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ได้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของเยาวชน: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด” เพื่อเสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต (ศน.ม.)

ดังนั้น มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ขอความอนุเคราะห์จากท่านซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

จึงเจริญพรมมาเพื่อ โปรดทราบ และพิจารณา วิทยาเขตร้อยเอ็ด หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระสุทธิสาร โสภณ)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตร้อยเอ็ด

โทร.0-4351-8364,0-4351-6076

โทรสาร. 0-4351-4618

Http:// www.rec.mbu.ac.th



ที่ ศร 6015/ว 065

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตร้อยเอ็ด ถนนเลี้ยวเมือง
ตำบลดงลาน อำเภอเมือง
จังหวัดร้อยเอ็ด 45000

19 กุมภาพันธ์ 2549

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เจริญพร อาจารย์นันทา โพธิ์คำ

ด้วยคาบตำรวจเสรีภาพ พานา นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ได้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด” เพื่อเสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต (ศน.ม.)

ดังนั้น มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ขอความอนุเคราะห์จากท่านซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

จึงเจริญพรมาเพื่อ โปรดทราบ และพิจารณา วิทยาเขตร้อยเอ็ด หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระสุทธิสาร โสภณ)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด

ปฏิบัติกรแทนอธิการบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

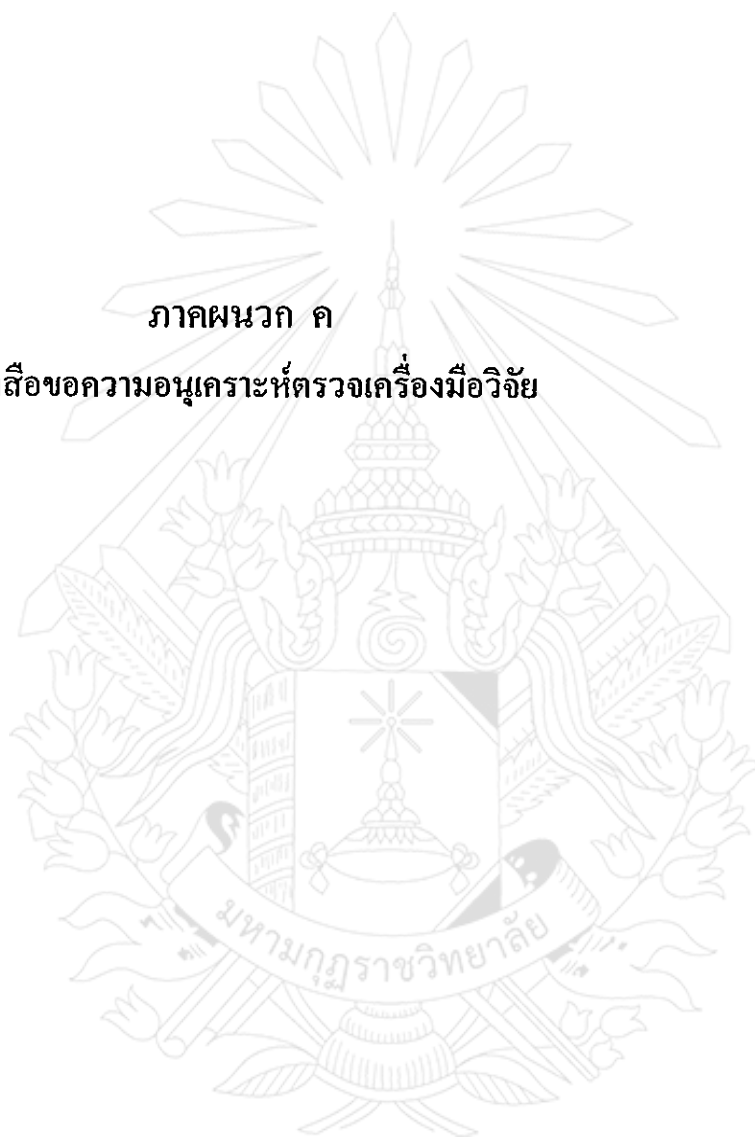
ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตร้อยเอ็ด

โทร.0-4351-8364,0-4351-6076

โทรสาร. 0-4351-4618

Http:// www.rec.mbu.ac.th

ภาคผนวก ค
หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจเครื่องมือวิจัย



ที่ ศธ 6015/ว 065



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตร้อยเอ็ด ถนนเลียงเมือง
ตำบลคงลาน อำเภอเมือง
จังหวัดร้อยเอ็ด 45000

19 กุมภาพันธ์ 2549

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล

เจริญพร ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด

ด้วยคาบตำรวจเสรีภาพ พานา นักศึกษาระดับปริญญาโทสาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ได้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด” เพื่อเสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (ศน.ม.)

ดังนั้น มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด ขอความอนุเคราะห์จากท่านซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย

จึงเจริญพรมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณา วิทยาเขตร้อยเอ็ด หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระสุทธิสาร โสภณ)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

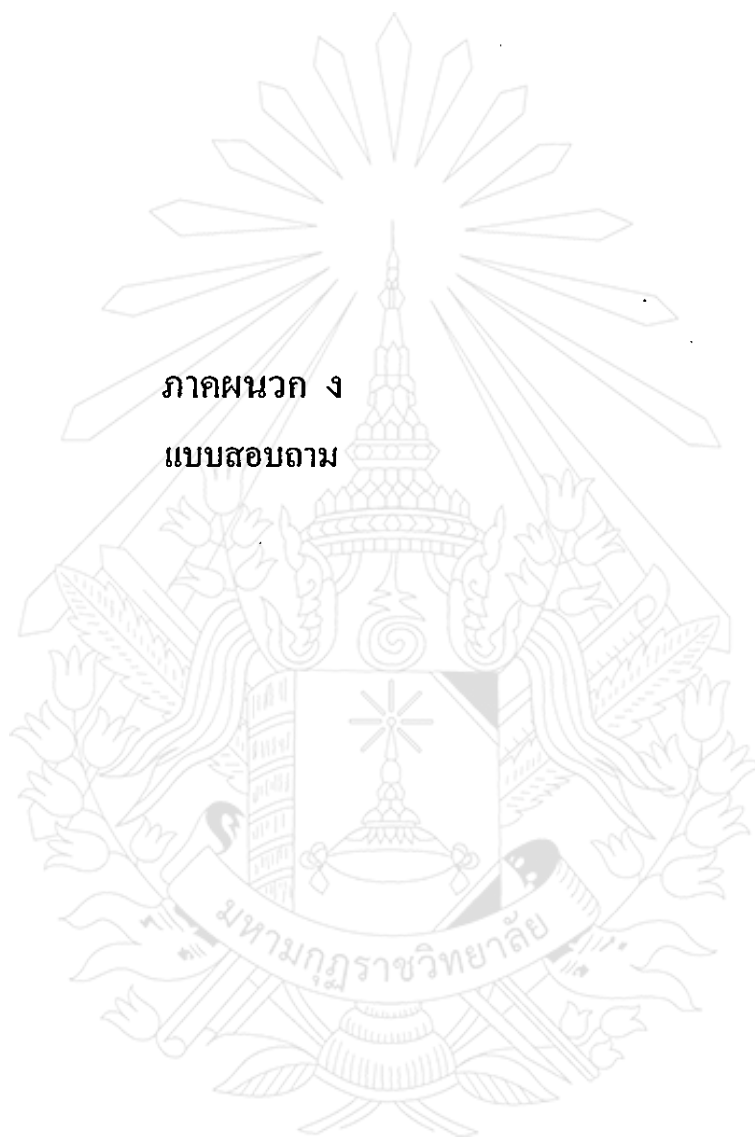
ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตร้อยเอ็ด

โทร.0-4351-8364,0-4351-6076

โทรสาร. 0-4351-4618

Http:// www.rec.mbu.ac.th

ภาคผนวก ง
แบบสอบถาม



แบบสอบถาม

เรื่อง

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ศึกษา
เฉพาะกรณี : สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

คำชี้แจง

๑. แบบสอบถามปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
เยาวชน ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ประกอบด้วย ๓ ตอน

- | | |
|--|--------------|
| ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม | จำนวน ๓ ข้อ |
| ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ | |
| ๑) ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่ | จำนวน ๑๕ ข้อ |
| ๒) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม | จำนวน ๑๕ ข้อ |
| ๓) ปัจจัยด้านเจตคติหมวกนิรภัย | จำนวน ๑๐ ข้อ |

๒. ให้เขียนเครื่องหมาย / หรือ X ลงในช่องว่างหน้าข้อความที่เป็นจริง

๓. เติมคำหรือข้อความลงในช่องว่างให้ถูกต้อง

๔. ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะเก็บเป็นความลับและใช้ประโยชน์ทางวิจัยเท่านั้น

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

๑. เพศ ชาย หญิง
๒. อายุ ๑๕ ปี ๑๖ ปี ๑๗ ปี ๑๘ ปี
๓. ที่อยู่อาศัย
- ในเขตเทศบาล
- นอกเขตเทศบาล

ตอนที่ ๒ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒.๑ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

ปัจจัย	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
๑. ผู้ขับขี่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๒. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๓. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๔. ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายที่ไม่ปกติ เช่น เมาสุรา ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๕. ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๖. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๗. ผู้ขับขี่มีความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๘. ผู้ขับขี่มีมีอายุที่ต่างกันมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๙. ผู้ขับขี่มีสภาวะทางจิตที่วิตกกังวลมีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					

๒.๑ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่(ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
๑๐. ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๑. ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ เช่น การสวมหมวกนิรภัย มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๒. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๓. ผู้ขับขี่ที่ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง มีส่วนทำให้เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๔. ผู้ขับขี่มีหมวกนิรภัยที่ไม่มีสายรัดคาง มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๕. ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยเข้ารับการอบรมหรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					

๒.๒ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม

ปัจจัย	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
๑. สภาพจักรยานยนต์ที่เก่า/ชำรุด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๒. สภาพหมวกนิรภัยที่เก่า/ชำรุด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๓. หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า มีราคาแพง ทำให้ผู้ขับขี่ ไม่มีเงินซื้อ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๔. รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีที่เก็บหมวกนิรภัย มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๕. เวลาเก็บหมวกนิรภัยไว้กับรถ ทำให้หมวกหายบ่อยๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๖. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้มองเห็นไม่ชัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๗. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ไม่สะดวกสบาย/หนักศีรษะ เกิดความรำคาญ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๘. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ทัศนวิสัยการมองด้านซ้ายด้านขวาไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๙. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ทรงผมเสีย /ไม่สวย/ ไม่ได้ยินเสียงรถคันอื่นๆ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					

๒.๒ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
๑๐. เวลากลางวัน สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้มองไม่เห็น มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๑. เวลาฝนตก สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้มองไม่เห็น มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๒. ตามตรอก ซอก ซอยเล็กๆ สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้การมองซ้าย-มองขวาไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๓. ในเขตเมืองที่การจราจรคับคั่ง สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้การมองรถคันอื่นๆ ไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๔. สภาพที่มีหมอกลงจัด หรือมีควันไฟ สวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้การมองเห็นไม่ถนัด มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					
๑๕. สวมหมวกนิรภัยแล้ว ไม่พอดีกับศีรษะ เช่น ใหญ่หรือเล็กเกินไป ทำให้รำคาญ มีส่วนทำให้ฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย					

๒.๓ ปัจจัยด้านเจตคติต่อหมวกนิรภัย

ปัจจัย	ระดับเจตคติ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
๑. ท่านเห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง					
๒. ท่านเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้					
๓. ท่านเห็นว่าหมวกนิรภัยที่ดีที่สุดจะต้องเป็นแบบห่อหุ้มได้คางผู้สวมใส่					
๔. ท่านเห็นว่าลักษณะหมวกนิรภัยที่ดีจะต้องได้มาตรฐาน มอก. และมีราคาไม่แพงมากนัก					
๕. ท่านเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันความพิการทางสมองจากอุบัติเหตุจากการจราจรได้					
๖. ท่านเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของผู้ขับขี่					
๗. ท่านเห็นว่าเมื่อสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มองไม่เห็นทาง (ถนน)					
๘. ท่านเห็นว่าเมื่อสวมหมวกนิรภัยจะเกิดความรำคาญ เสียเวลาที่จะสวมใส่หรือถอด ไม่มีที่เก็บ เกะกะ เป็นภาระที่จะต้องถือหรือจัดเก็บ					
๙. ท่านเห็นว่า ไม่ควรบังคับใช้หมวกนิรภัย แต่ควรจำกัดความเร็วของรถแทน					
๑๐. ท่านเห็นว่า ไม่ควรบังคับใช้หมวกนิรภัย แต่ควรจัดช่องจราจรสำหรับจักรยานยนต์โดยเฉพาะ					

ประวัติผู้จัดทำ

ชื่อ - นามสกุล คาบตำรวจเสรีภาพ พานา
วัน/เดือน/ปีเกิด ๗ กันยายน ๒๕๐๘
ที่อยู่ปัจจุบัน ๓ หมู่ที่ ๑๑ ตำบลกกกุง อำเภอเมืองสรวง
จังหวัดร้อยเอ็ด ๔๕๒๒๐
อาชีพ รับราชการตำรวจ
ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่กลุ่มงานสืบสวน
สถานที่ทำงาน สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด
การศึกษา
พ.ศ. ๒๕๓๗ ศิลปศาสตรบัณฑิต (การจัดการ) มหาวิทยาลัยราชภัฏ
บุรีรัมย์

