

ชื่อภาคินพนธ์ : พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : ศึกษากรณีผู้ใช้
รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง
ชื่อผู้เขียน : พ.ต.ต.วีระชาติ บ่อคำ
ชื่อปริญญา : ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต(พัฒนาสังคม)
ปีการศึกษา : 2550

การศึกษารั้ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการคือ 1)เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 2)เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษารั้ครั้งนี้ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง(Purposive Sampling Method) จากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง จำนวน 200 คน เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเพื่อทดสอบสมมติฐานได้แก่ t-test และ F-test

ผลการศึกษามีดังนี้

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 25 ปี เกือบครึ่งหนึ่งมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และประกอบอาชีพเป็นข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจและนักเรียน/นักศึกษามากกว่าอาชีพอื่น ส่วนใหญ่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะเป็นเจ้าของเอง

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องมากกว่าถูกต้อง

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสพการณ์การขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสพการณ์การถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย และทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ส่วนปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ประสพการณ์การประสบ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง มีข้อเสนอแนะดังนี้

1.ควรส่งเสริมสร้างความตระหนักให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยไม่ว่าจะเดินทางในระยะใกล้หรือไกลก็ตาม และรวมทั้งเข้าไปรณรงค์ในสถาบันการศึกษา

2.การบังคับใช้กฎหมายควรเน้นให้ผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่จะสามารถขับขี่รถในถนนสาธารณะได้ นอกจากนี้การออกใบอนุญาตขับขี่ควรมีการทดสอบความรู้ และทักษะในการขับขี่อย่างแท้จริง

3.การจับกุมผู้กระทำผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจควรกระทำอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดหลบเลี่ยงได้ นอกจากนี้การจับกุมควรเป็นไปอย่างยุติธรรมไม่เลือกปฏิบัติ

4.ควรแก้ไขกฎหมายให้มีการควบคุมคุณภาพในการผลิตหมวกนิรภัยออกจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคได้สิ่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งาน

The study was aimed at 1) finding out the motorcyclists' behavior in wearing a safety helmet, and 2) indentifying the factors effecting their wearing a safety helmet.

The data were collected from 200 motorcyclists in Lampang City Municipality, Muang District, Lampang Province. They were selected by purposive sampling. A questionnaire was used to collect the data. Percentage, mean and standard deviation were employed to describe the data and hypotheses were tested by using t-test and F-test.

The finding were summarized below.

The number of male motorcyclists' in the study outnumbered the female ones. Most of them were more than 25 years old. Nearly half finished secondary school. The majority were government officials/state enterprise employees and school/university students. Most of them owned the motorcycles that they rode.

The motorcyclists in the sample group that did not wear a safety helmet correctly outnumbered those who wore it correctly.

The factors related to the behavior of wearing a safety helmet were sex, age, education, experience in riding a motorcycle, having a riding license, experience in

being arrested because of not wearing a safety helmet. On the contrary, owning a safety helmet, and attitude toward wearing a safety helmet. On the contrary, owning a motorcycle, experience in motorcycle accidents, and knowledge, about safety helmets and no impact on their behavior of wearing a safety helmet.

Based on the survey results, the following were recommended :

1. the motorcyclist should be made to realize the vitality of both the rider and the passenger to wear a safety helmet, even though they travel only a short distance. The campaign for wearing a safety helmet should be launched in educational institutions, too.
2. In law enforcement, only motorcyclists who have a riding licence will be permitted to ride a bicycle on public roads. Besides the issuance of a riding licence, it is necessary for motorcyclists to pass a riding test to make sure that they really have a riding skill.
3. The traffic police must arrest those who do not wear a safety helmet or who did not wear it correctly. However, the arrest must be made without bias.
4. The law that controls the production of safety helmets must be revised so that the consumer will get the highest benefit.